

NortEstudios No. 5

Chihuahua: Un acceso de modernidad

**Algo de su vida económica
entre 1880 y 1920**

Ricardo León García

Chihuahua:
Un acceso de
modernidad.
Algo de su vida
económica entre
1880 y 1920

Chihuahua:
Un acceso de
modernidad
Algo de su vida
económica entre
1880 y 1920

Ricardo León García

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez

Serie: NortEstudios
Núm. 5

Rogelio G. Garza Rivera, *Rector*

Santos Guzmán, *Secretario General*

Celso José Garza, *Secretario de Extensión y Cultura*

Humberto Salazar, *Director de Humanidades e Historia*

César Morado, *Coordinador del Centro de Estudios Humanísticos*

Mario Cerutti, *Asesor Editorial de NortEstudios*

Sergio Cañedo, *Secretario Ejecutivo de la Asociación de Historia Económica del Norte de México*

972.16

L579c

León García, Ricardo

Chihuahua: Un acceso de modernidad. Algo de su vida económica entre 1880 y 1920 / Ricardo León García. Monterrey, N.L.: Centro de Estudios Humanísticos, UANL, 2021.

228p. (Colección NortEstudios Núm. 5)

1. Historia – Chihuahua, 1880-1920 2. Economía – Chihuahua, 1880-1920
3. Chihuahua – Desarrollo económico y social

©Universidad Autónoma de Nuevo León

ISBN 978-607-27-1548-6

Centro de Estudios Humanísticos. Biblioteca Universitaria Raúl Rangel Frías, Av. Alfonso Reyes No. 4000 Nte. Col. Regina, C.P. 64290, Monterrey, Nuevo León, México. www.ceh.uanl.mx.

Derechos reservados. Se permite la reproducción parcial para fines académicos citando la fuente.

Impreso en Monterrey, Nuevo León, México.

ÍNDICE

Índice de cuadros en el apéndice	11
Siglas utilizadas	14
Preámbulo	15
Capítulo 1	
Los ámbitos del comercio en el estado de Chihuahua	35
Fases de la actividad comercial entre 1880 y 1911	36
<i>Llegada de los fuereños y reacomodo de posiciones</i>	36
<i>Consolidación de nuevos comerciantes</i>	37
<i>La zona libre</i>	38
<i>Ascenso de pequeños comerciantes</i>	39
<i>Nuevos líderes mercantiles</i>	39
Un acercamiento a la realidad comercial del estado de Chihuahua	40
<i>Comerciantes de allende las fronteras</i>	40
<i>Chihuahua como centro mercantil</i>	42
<i>La prosperidad viaja en tren</i>	45
<i>Las novedades del comercio</i>	47
<i>La corta ilusión de la zona libre</i>	53
<i>La oferta comercial en el estado de Chihuahua</i>	58

Capítulo 2

La primera ola industrializadora	63
Revitalización de las actividades tradicionales	65
La urdidera industrial	71
<i>La Industria</i>	71
<i>Fábrica de Dolores</i>	72
<i>Fábrica de Talamantes</i>	73
<i>Bellavista</i>	75
Renovación de la producción textil	76
Producción de harina de trigo	86
Bebidas alcohólicas	90
La modernización fabril	91
<i>Compañía Industrial Mexicana (CIM)</i>	92
<i>Compañía Cervecera de Chihuahua</i>	97
<i>Industrial Jabonera de La Laguna</i>	101
<i>La Internacional</i>	104

Capítulo 3

Los ferrocarriles: esperanzas y cambios	107
El impulso constructor	109

<i>Proyectos de papel</i>	110
<i>Rutas en expansión</i>	112
<i>El camino real de hierro</i>	115
<i>El proceso de construcción</i>	118
<i>Una fiebre de fracasos</i>	121
<i>El sistema CHP</i>	122
Las nuevas concesiones	127
<i>Las otras vías</i>	134
<i>Lo que fue y lo que pudo ser</i>	135
<i>La participación de los propietarios de las tierras</i>	139
<i>Fracaso privado, rescate público</i>	141
<i>Viajar en tren</i>	147

Capítulo 4

Un modelo para su tiempo: la banca de Chihuahua	151
La fiebre bancaria	154
El Banco Minero de Chihuahua (BMC)	157
<i>Asentamiento del BMC</i>	160
<i>Enrique C. Creel, un banquero mexicano</i>	163
Otros bancos	165
Crédito al margen de los bancos	169

Conclusiones	173
Fuentes de información	177
Archivos	177
Hemerografía 1880-1911	177
Estadísticas oficiales impresas	178
Material bibliográfico citado	179
Apéndice	189

ÍNDICE DE CUADROS EN EL APÉNDICE

I.1. Principales comerciantes en Chihuahua, 1880-1914	189
I.2. Comerciantes que arribaron a Ciudad Juárez en la época de la Zona Libre (muestra)	190
II.1. Establecimientos y operarios artesanales en Chihuahua, en cada uno de los distritos judiciales, 1906	191
II.2. Actividades artesanales en Chihuahua por distrito judicial, 1906	193
II.3. Concesiones industriales en Chihuahua, 1881-1910	193
II.4. Concesiones estatales para la producción de bienes para la industria	194
II.5. Concesiones estatales para la prestación de servicios industriales	196
II. 6. Concesiones estatales para la producción de bienes de consumo	198
II.7. Concesiones estatales para la producción de alimentos y bebidas	199
II. 8. Concesiones estatales para producción textil	200
II.9. Establecimientos de producción textil en Chihuahua, 1886-1910	201
II.10. Producción anual de mezcales en 1906	202
II.11. Algunos empleados extranjeros en la CIM	203

II.12. Producción de cebada en Chihuahua, 1898-1909	204
III.1. Concesiones ferrocarrileras en Chihuahua, 1850-1876	205
III.2. Ventas de fajas de terreno al FC Central Mexicano en la zona de Camargo	206
III.3. FC Mexicano. Adquisición terrenos para construir Ramal Jiménez-Parral-Santa Bárbara	207
III.4. Líneas de concesión federal en 1899	208
III.5. Ferrocarriles de concesión estatal al 31 de diciembre de 1910	209
III.6. Líneas de ferrocarril en operación dentro de Chihuahua, 1883-1923	210
IV.1. Concesiones bancarias otorgadas por la Legislatura de Chihuahua hasta 1884	211
IV.2. Bancos acreedores del Gobierno de Chihuahua	212
IV.3. Créditos del Banco Minero de Chihuahua (muestra)	213
IV.4. Socios suscriptores del Banco Minero de Chihuahua, 1896	215
IV.5. Estados financieros del Banco Minero 1883-1911	217
IV.6. La carrera bancaria de Enrique C. Creel	221
IV.7. Sucursales de bancos foráneos en Chihuahua, 1882-1914	222

IV.8. Algunos créditos extrabancarios otorgados en 1888	223
IV.9. Algunos créditos otorgados por Stallforth y Hermano en Parral, 1888-1908	225
IV.10. Algunos créditos otorgados por Enrique C. Creel, 1883-1905	226
IV.11. Algunos créditos otorgados por el general Luis Terrazas, 1883 y 1884	227
IV.12. Préstamos de Jesús José Salazar en Cusihuiríachi 1883	228

Siglas utilizadas

<i>AERM</i>	<i>Anuario Estadístico de la República Mexicana</i>
<i>AGNCH</i>	Archivo General de Notarías del Estado de Chihuahua
<i>AHSRE</i>	Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores
<i>CHE</i>	Periódico <i>The Chihuahua Enterprise</i>
<i>ECC</i>	Periódico <i>El Correo de Chihuahua</i>
<i>EPDH</i>	Periódico <i>El Paso Daily Herald</i>
<i>EPDT</i>	Periódico <i>El Paso Daily Times</i>
<i>EPH</i>	Periódico <i>El Paso Herald</i>
<i>EPT</i>	Periódico <i>El Paso Times</i>
<i>ERM</i>	<i>Estadística de la República Mexicana</i>
<i>LSEP</i>	Periódico <i>The Lone Star of El Paso</i>
<i>POCH</i>	<i>Periódico Oficial del Estado de Chihuahua</i>

PREÁMBULO

¿A QUÉ NOS REFERIMOS CUANDO HABLAMOS de modernidad y de modernización? Hans Robert Jauss afirma que se trata de un término derivado de la estética y con el cual hemos venido jugando desde el siglo XVIII. Dice el filólogo alemán que nos hemos quedado con la idea de que lo moderno implica un proceso de cambio durante el cual se va desechando lo considerado como viejo o antiguo, y se propone una innovación.¹ Para adentrarse en la idea de lo moderno hay que asumir la contradicción entre lo antiguo y lo actual, incluso entre conservación y cambio.

El siglo XIX es testigo del convencimiento de diversos grupos de las élites latinoamericanas para asumir el capitalismo como la opción más viable para construir el Estado-nación una vez sacudido el coloniaje europeo. El modelo estadounidense y las ideas provenientes de Francia, que se oponía a la conservación de lo que sus intelectuales bautizaron como “el antiguo régimen”, hizo mella en el pensamiento de quienes se imaginaban nuevas naciones que concursaran a la par de las potencias económicas y militares en el devenir de las sociedades humanas.

Con ritmos diferenciados, el positivismo se fue incrustando en el pensamiento de los sectores dirigentes latinoamericanos. En México, ya para fines del siglo, formaba parte del discurso y era la guía de los argumentos para convencer de lo inevitable: innovar a fin de acompañar al resto de la humanidad en esta marcha del progreso. Condiciones para lograrlo eran, en esa mirada, el mantenimiento del orden jerárquico, la subordinación de clases y la negación a cualquier manifestación de lucha social:

¹ Cfr. Hans Robert Jauss, “Prólogo”, *Las transformaciones de lo moderno. Estudios sobre las etapas de la modernidad estética*. Madrid, Visor, 1995, pp. 11-24.

orden y progreso.² En palabras del filósofo mexicano Eli de Gortari:

El positivismo viene a ser el exponente de la iniciación del régimen capitalista, implantado por la burguesía. Como tal, mantiene aún esa confianza ilimitada en la razón que distingue a la filosofía moderna en su combate contra la teología, pero, al mismo tiempo, comprende ya una justificación del orden burgués, cuya conservación tiene por indispensable.³

A principios del siglo XX, el historiador británico John B. Bury ya mencionaba que el concepto de progreso servía para muchas cosas, e incluso había sido útil para la construcción de sus respectivos discursos a las revoluciones francesas, la estadounidense, a la ideología capitalista, así como al esfuerzo por erigir la Unión Soviética. Bury remataba así: “even should it ultimately prove to be more than an *idolum saeculi*, [progress is] the animating and controlling idea of western civilization”.⁴ Bury equiparaba, además, la ilusión del progreso con la doctrina de la Providencia, cara a periodos anteriores en la historia europea, y hasta dijo que llegaría el momento en que alguna idea diferente se convertiría en hilo conductor de la marcha de la humanidad.⁵

Pero ilusorias o no, las ideas de progreso, de la evolución y del mejoramiento continuo han sido las detonantes de cambios que se consideran inequívocamente en ascenso hasta alcanzar lo que se piensa como el pináculo del desarrollo de nuestra especie. “Arriba y adelante” parece ser la consigna de esta concepción de la historia, al menos en la época que hemos dado en llamar «moderna» y, de acuerdo con lo dicho por Bury hace un siglo, no hemos sido capaces de crear una interpretación diferente.

² *Ibid.*, p. 26.

³ Eli de Gortari, “Ciencia positiva política «científica»”, *Historia Mexicana*, vol. 1, núm. 4, abril-junio de 1952, p. 603.

⁴ John B. Bury, *Idea of progress; an inquiry into its origin and growth*. London, Macmillan, 1920, p. vii.

⁵ *Ibid.*, p. 352.

En este trabajo se busca mostrar cómo entre 1880 y 1911 en el estado de Chihuahua se construyó un primer intento de modernización que, a la postre, permitiría el desenvolvimiento de la sociedad local como parte de un conjunto mayor. No se trataba de un hecho aislado ni esta entidad federativa fue pionera del esfuerzo modernizador. El discurso de la historia nacional ha provocado que la ciudad de México sea considerada como la única generadora de influencia política, económica y cultural en ese tiempo. Sin embargo, en los cincuenta años recientes se dio un fuerte impulso a los estudios regionales con lo que se ha ido despejando un poco la idea de centralidad de todos los procesos relacionados con el devenir histórico mexicano. La modernización era el paradigma de moda, el que emergía en todo discurso, así que era poco probable que fuera una idea constreñida a un espacio geográfico único o a un grupo social específico.

A la falacia de un desarrollo centralizado e impulsado por el capital extranjero y por la voracidad corrupta y entreguista de los políticos mexicanos, se ha opuesto el esfuerzo modernizador emprendido por un sector de la burguesía nacional y sus aliados dentro del cuerpo gubernamental. Al mismo tiempo que se han aprovechado las nuevas condiciones para realizar investigación histórica, se ha exagerado la preeminencia liberal de Porfirio Díaz y su camarilla de asesores y funcionarios para llevar al país a la cima del desarrollo industrial, que no fue más que un intento que pronto dejó de serlo. Nuestro país se convirtió en un leal abastecedor de materias primas, en un eficiente explotador de recursos naturales y en una fuente casi inagotable de mano de obra barata, tres condiciones supremas para que el desarrollo del capitalismo fuese una realidad aunque sean muy pocos los mexicanos que puedan considerarse sus beneficiarios.

La situación no puede generalizarse. Monterrey, La Laguna, Aguascalientes, el Bajío, la franja costera de Sinaloa-Sonora, Guadalajara, Toluca, el eje Puebla-Veracruz, Mérida y Chihuahua son ejemplos de sitios desde donde también se promovieron proyectos con tinte modernizador, se sumaron al desarrollo efectivo del sistema y sus esfuerzos no necesariamente se vieron cancelados por la

voráGINE producida por la Revolución Mexicana. No se trataba de ideas surgidas en chispazos de lucidez momentánea o aspiraciones derivadas de la ocurrencia ni de la casualidad. Casi todos esos acontecimientos han sido extraordinariamente documentados y tratados por investigaciones en diferentes centros académicos.

Cuando me refiero a que en casi todos los casos se han logrado materializar las investigaciones pertinentes para confirmar la existencia de estos núcleos propulsores de la modernidad capitalista fuera del espacio central del país, se puede afirmar que para el estado de Chihuahua poco se ha investigado al respecto. El nacionalismo revolucionario generó un discurso con la intención de denostar la actuación del régimen de Porfirio Díaz y sus allegados y, en la búsqueda de cimientos sólidos para erigir sus argumentos, logró serios avances en la comprensión del asunto.

Don Francisco R. Almada se convirtió en el pionero en las investigaciones de este tipo y, aunque no hizo un trabajo sistemático como lo desearía la tradición académica positivista, sus hallazgos (logrados en más de seis décadas de trabajo) son guía para profundizar en la interpretación. Con una producción de mucho menor peso y profundidad están los frutos de Ulises Irigoyen y Moisés T. de la Peña, más ideólogos de la política económica del régimen revolucionario que problematizadores de la realidad que intentaban anunciar.⁶ Uno más de los últimos esfuerzos persistentes realizados en este sentido fue la serie de trabajos emprendidos por el historiador estadounidense Mark Wasserman, quien ahondó sobre la actuación del núcleo familiar encabezado por Luis Terrazas y su yerno Enrique C. Creel dentro de la vida política y económica de Chihuahua y gran parte del norte mexicano.⁷

⁶ Ulises Irigoyen publicó, entre otras cosas: *El problema económico de las fronteras mexicanas: Tres monografías*. México, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1935; *En pro de la Zona libre: opiniones y datos*. Juárez, Tip. A.B.C., 1920. De Moisés T. de la Peña pueden verse: *La industria textil del algodón: crisis, salarios, contratación*. México, Sindicato Nacional de Economistas, 1938; *El pueblo y su tierra: mito y realidad de la reforma agraria en México*. México: Cuadernos Americanos, 1964 y *Chihuahua económico*. México, 1936.

⁷ “Oligarquía e intereses extranjeros en Chihuahua durante el porfiriato”, *Historia Mexicana*, vol. 22, núm. 3, 1973, pp. 279-319; *Capitalistas, caciques y revolución. La*

En Ciudad Juárez se llegó a proponer una línea muy clara de investigación que habría podido aportar mayores avances al conocimiento de la historia económica y empresarial del periodo de no haberse casi interrumpido hace un par de décadas. Lo realizado queda como parte de lo que debería continuar. Con el afán de profundizar lo suficiente, y al no poder abarcar la totalidad de la realidad económica de la época, el énfasis de este trabajo se brindará a las actividades mercantiles, industriales, la promoción ferrocarrilera y el nacimiento y pérdida de un importante sistema bancario regional. Este conjunto de actividades habrían de ser las integradoras del proyecto modernizador del estado de Chihuahua. No podemos olvidar la agricultura, la ganadería y menos todavía a la minería. Sin embargo, los alcances de estas actividades fueron tantos y de tan arraigada tradición económica que implicaría un trabajo específico para cada una de ellas.

Justo es definir la razón por la cual el periodo está limitado a 1880 y 1911. El primer componente lógico de esta periodización está vinculado a los procesos locales de construcción del Estado mexicano. Como lo han demostrado Víctor Orozco y otros autores⁸ en sus reflexiones sobre el problema, no es sino hasta 1880-1881 cuando los habitantes de Chihuahua pudieron considerar que habían eliminado *la pesadilla* de sufrir incursiones de seminómadas conocidos secularmente como apaches. Es hasta ese momento en que las élites locales pudieron plantear esquemas viables de crecimiento económico, de vinculación con otras regiones y de establecimiento de redes de negocios. Después de

familia Terrazas de Chihuahua, 1854-1911, Grijalbo, México, 1984; “Chihuahua: family power, foreign enterprise, and national control”, en Thomas Benjamin *et al.*, *Other Mexicos: Essays on Regional Mexican History, 1876-1911*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1984; *Persistent Oligarchs: Elites and Politics in Chihuahua, Mexico, 1910-1940*, Durham, Duke University Press, 1993; y *Pesos and Politics Business, Elites, Foreigners, and Government in Mexico, 1854-1940*, Stanford, Stanford University Press, 2015.

⁸ Cfr. Víctor Orozco, *Las guerras indias en la historia de Chihuahua: primeras fases*. México, CONACULTA, 1992; y *Las guerras indias en la historia de Chihuahua: antología*. Ciudad Juárez, UACJ, 1992. También Carlos González Herrera y Ricardo León García, *Civilizar o exterminar: tarahumaras y apaches en Chihuahua, siglo XIX*. México, CIESAS-INI, 2000.

mucho tiempo, como diría Faustino Domingo Sarmiento, se imponía la civilización sobre *la barbarie*.

El segundo elemento de este periodo, si bien inscrito dentro de un movimiento ahora pensado como nacional, tiene más razón de ser como un fenómeno social ocurrido en el ámbito local: la toma de Ciudad Juárez por los ejércitos maderistas en mayo de 1911. A partir de ese momento, la turbulencia revolucionaria se expandiría al resto del territorio mexicano.⁹ La revolución rompió ritmos y desechó ilusiones. La recomposición de la sociedad local tardaría al menos una década más.

La interpretación del siglo XIX latinoamericano no parece factible darse de manera profunda si no es por medio del análisis regional.¹⁰ En un tiempo en el que los Estados-nación no pasaban de ser meros proyectos o utopías, su realidad social no era sino una serie de fragmentos que ahora procuramos juntar para explicar proyectos que, en los hechos, todavía no funcionaban. El contexto mexicano en el periodo estudiado poseía entre sus características más relevantes para la interpretación que nos ocupa las siguientes: 1) la presión cada vez más creciente del capital sobre la producción; 2) la aparición de nuevos grupos de propietarios a raíz de la expansión del capital mercantil; 3) la consolidación de poderosos núcleos burgueses en algunas regiones del país; 4) un alto nivel de especialización productiva de ciertas zonas o territorios; 5) la articulación de relaciones de intercambio que significaban los primeros pasos de un mercado interno, apoyado por la introducción de ferrocarriles; 6) un Estado-nación en proceso de construcción, y que había sentado sus bases con la reforma liberal de medio siglo.¹¹

Para lo anterior era imprescindible reconocer una serie de condiciones en los ámbitos locales antes que pensar en la estructuración de un estado nacional que carecía de ellas. El

⁹ Cfr. Pedro V. Siller Vázquez. *Rebelión en la revolución. Chihuahua y la Revolución Mexicana*. (1910-1915). Ciudad Juárez, UACJ, 2016.

¹⁰ Mario Cerutti y Ricardo León G. "Propietarios, empresarios y estado-nación en el norte de México (1850-1920)", en *Historia y Grafía*, núm. 11, 1998, pp. 65-86.

¹¹ *Ibid.*, pp. 65-66.

secular dominio de la ciudad de México sobre el resto del territorio, desde la época de la dominación española, pero, al mismo tiempo, la paradójica debilidad de un incipiente Estado (fuertemente centralizado pero con un grado de desconocimiento y desinterés en los asuntos propios del resto del territorio), hacía imposible siquiera plantear algún intento de solución de los problemas que obstaculizaban su posible existencia.

A contracorriente y justo cuando debía hacerse, fue la apuesta de Santiago Vidaurri, una pionera del rompimiento de cordones umbilicales que por escleróticos impedían un proyecto de alcance multirregional. De la misma manera actuaron investigadores del noreste, encabezados por iniciativas provenientes de Monterrey, ciudad promotora y fundadora de la Asociación de Historia Económica del Norte de México. Desde entonces, y por poco más de tres décadas, la producción de datos, interpretaciones, propuestas, certezas y dudas sobre el caminar de la historia económica y empresarial en el norte de la República Mexicana han sido punta de lanza para pensar de manera un tanto diferente la realidad económica del país¹² y, de paso, aportar la materia prima que contribuya a la comprensión de ese proceso constructivo del Estado en México, con sus debilidades y sus inercias.

Como parte del proceso de investigación y reflexión sobre la economía regional decimonónica, la comunidad norteña adscrita a este tipo de trabajos paulatinamente complementó sus preocupaciones con el estudio de los actores que encabezaron el fenómeno, los empresarios, pensados en sus individualidades tanto como colectivos formales.¹³ Los fenómenos económicos son considerados como acciones llevadas a cabo por sujetos y no

¹² Un listado de la producción de quienes participan en la AHNME, compuesto por más de 700 fichas bibliográficas, presentadas por autor, puede encontrarse en <https://redhistoriaempresas.files.wordpress.com/>

¹³ Cfr. Mario Cerutti, “Estudios regionales e historia empresarial en México (1840-1920). Una revisión de lo producido desde 1975”, en Carlos Dávila (comp.), *Empresa e historia en América Latina; un balance historiográfico*. Bogotá, COLCIENCIAS – Tercer Mundo, 1996, pp. 137-170.

meras expresiones del ente cuasi providencial que llamamos mercado.

Mientras los investigadores de ese norte que ocupa el 60 por ciento del territorio nacional se han afanado en trazar nuevos rumbos para la historia económica y empresarial de tan extenso espacio multirregional, y con ello ofrecer una nueva caracterización de la historia del capitalismo en el país, colegas de diferentes partes del mundo ha hecho lo propio, sobre todo a partir de los lugares donde se han concentrado materiales archivísticos y hemerográficos.

No podemos desdeñar las aportaciones que se han hecho a este conjunto de temas desde instituciones que tradicionalmente habían ignorado los procesos económicos en regiones diferentes a los espacios que rodean la ciudad de México. Tanto en El Colegio de México, como en la Universidad Nacional Autónoma de México, la Universidad Iberoamericana, el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, la Universidad Autónoma Metropolitana y el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, algunos académicos se han planteado reconsiderar lo que sus antecesores habían propuesto al margen de la dinámica de la capital. Por todo ello se entiende por qué se comenzó a considerar a la ciudad de México del siglo XIX no “mucho más que el eje de un espacio regional ubicado en el centro geográfico” del país.¹⁴

Esta ya prolongada experiencia es la que ha permitido, por una parte, establecer las características que hicieron posible la diferenciación de caminos para construir el Estado-nación tan anhelado. En pocas palabras, mientras la mayoría de los promotores del desarrollo capitalista supusieron que se trataba de procesos naturales y que de manera inevitable habrían de superarse una y otra vez los alcances logrados hasta el momento, la manera de trabajar de los empresarios en nuestra América sustentaba sus relaciones de negocios en las formas tradicionales de conformación de sus redes sociales. En ocasiones, los académicos caen y repiten acriticamente tales afirmaciones

¹⁴ Cerutti, “Estudios regionales...”, *op. cit.*, p. 139.

emanadas de quienes suelen ser tratados como autoridad en la materia.¹⁵ Noel Maurer y Tridib Sharma, por ejemplo, están convencidos que la construcción de las empresas en el México decimonónico también obedecía a esquemas *no clásicos* al agruparse los inversionistas como una estrategia para garantizar los derechos de propiedad.¹⁶

Araceli Almaraz, quien también forma parte del grupo norteño de investigadores regionales de la historia económica y empresarial, afirma en cambio que para nada puede resultar extraño que los miembros de las familias empresariales hayan navegado por rutas similares cuando buscaban beneficios o de formar una familia se trataba. A final de cuentas, el objetivo era posicionarse en la cumbre de la sociedad, demostrar que la manera propia de entablar relaciones era la que conducía a lograr los objetivos establecidos, y que no puede separarse la familia de los negocios ni de la política... Todo está estrechamente ligado, interconectado.¹⁷

Debe quedar claro que no solamente se trata de un proceso de construcción capitalista del Estado mexicano en el norte a partir de las relaciones familiares, sino que ellas juegan un papel fundamental dentro de lo que llamamos el factor empresarial, aunque no es el único.¹⁸ También se encuentran presentes las vías

¹⁵ Resulta revelador como Alejandra Salas-Porras explica las estrategias seguidas por los grupos empresariales mexicanos y aunque lo menciona, no da un peso mayor al factor constitutivo de las familias empresariales y sus relaciones. Schumpeter no lo desarrolló a profundidad, pero ya dejaba ver el asunto. Véanse Alejandra Salas-Porras, "Avenidas de desarrollo de los grandes grupos empresariales mexicanos", *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 64, núm. 1, 2002, pp. 141-185 y Joseph A. Schumpeter *Business cycles; a theoretical, historical, and statistical of the capitalist process*, York & London, McGraw-Hill, New 1939.

¹⁶ Noel Maurer y Tridib Sharma, "Enforcing Property Rights Through Reputation: Mexico's Early Industrialization, 1878-1913", *The Journal of Economic History*, vol. 61, núm. 4, 2001, pp. 950-973.

¹⁷ Araceli Almaraz y Luis Alfonso Ramírez (coordinadores), *Familias empresariales en México: sucesión generacional y continuidad en el siglo XX*. 2ª. edición. Tijuana, COLFRON, 2018, especialmente el capítulo escrito por Almaraz, titulado "La empresa familiar y las familias empresariales en México: una propuesta teórica", pp. 57-93.

¹⁸ Joseph A. Schumpeter, *Teoría del desenvolvimiento económico: una investigación sobre ganancias, capital, crédito, interés y ciclo económico*. México, FCE, 1997.

clásicas para el establecimiento de modernos corporativos capitalistas, el diseño de las inversiones que empujan al Estado en construcción a convertirse en gozne efectivo de impulso y protección de los proyectos que darán sustento a su existencia. Podría afirmarse que *no tienen límites* las estrategias elegidas para la creación de un Estado moderno, basado en la libre empresa y en la también libre competencia por la adjudicación de los beneficios emanados de la producción, distribución y venta de mercancías.

El *espíritu emprendedor* schumpeteriano no se circunscribe a un esquema de toma de decisiones en la posición gerencial o directiva de una empresa, sino a esa visión que tiene el individuo sobre el mundo en su conjunto. Ciertamente es que el empresario forma parte de la burguesía mercantil, por ejemplo, pero también es miembro de una familia, con tradiciones religiosas específicas, con una formación –quizá– educativa de ciertos rasgos, con una nacionalidad y preferencias políticas de acuerdo a su posición de clase, enclavado en una realidad geográfica y sociohistórica precisa, con nulas, escasas o suficientes formas de mantenerse enterado de las tendencias económicas que le atañen o le pudieran afectar. Es todo eso y más, al mismo tiempo, y no deja de ser empresario por funcionar como padre o como lector, como político o como feligrés.

Fue necesario hacer el viaje de retorno a propuestas como las provenientes del norte y a lo que nos ocupa respecto a la historia económica y empresarial chihuahuense. Dado que varios de los grupos de gran poder económico en la región han llevado a cabo el proceso de cambio de empresas familiares a familias empresariales, su estudio “es medular no sólo para entender el tránsito de unidades económicas tradicionales a unidades de rasgos modernos, sino para ampliar el análisis sobre las capacidades competitivas de las regiones, de sus empresas y de sus grupos empresariales”.¹⁹ Si bien esta reflexión ha sido compartida muy recientemente por Almaraz, las investigaciones nortenas sobre el tema se han caracterizado desde años atrás por

¹⁹ Almaraz, *op. cit.*, p. 73.

la verificación de que la actuación empresarial no obedece solamente a un impulso formal del Estado, o del mercado, como se supone habría sucedido en otros ámbitos del capitalismo internacional.

Tenemos en cuenta que la intención primordial de la inversión capitalista es la de conseguir beneficios suficientes para garantizar su reproducción. Si la mejor manera de que esto suceda es a través de la existencia de un Estado-nación consolidado, y éste no existe, hay que construirlo de acuerdo con un modelo que permita el desarrollo capitalista. A nadie le cabe duda de que el modelo liberal proveniente de los esquemas propuestos por Adam Smith y John Locke, reflejados en la manera como se crearon los Estados en la Europa moderna y en la Unión Americana, fue el camino elegido por las élites latinoamericanas, con sus particularidades.

Los ejemplos de inversión, integración de mercados, eslabonamientos, diversificación, organización empresarial y sustento legal llegaron a los sectores locales que tenían la capacidad de hacer posible una imitación de la sociedad capitalista. La influencia de inversionistas foráneos que exploraban la posibilidad de expansión de sus intereses en su propio intento de crear un mercado internacional fue también un factor que empujó a la imitación. Como en todo proceso de imitación racional, a cualquier innovación se le hacen las modificaciones que se suponen más adecuadas para obtener mejores resultados del proceso o acto que se imita.²⁰ Así, sin hacer a un lado la fortaleza de la organización familiar, se tomaron las modalidades de empresa moderna, asociaciones de capitales que pronto se registraron como sociedades por acciones e, incluso, como sociedades anónimas, estableciendo alianzas mucho más allá de los ámbitos local y regional.

Al mismo tiempo que se conservaban las actividades seculares basadas en la propiedad latifundista, se daba nuevo vigor a los negocios mercantiles, como una de las semillas del capital

²⁰ Jean-Gabriel Tarde, *Las leyes de la imitación; estudio sociológico*. Madrid, Daniel Jorro, 1907, pp. 170 y ss.

originario. Con el crecimiento de los mercados y su consolidación se iniciaba la diversificación de inversiones. En el norte mexicano, como ocurría en la ciudad de México y áreas periféricas, detonó la actividad industrial de nuevo tipo, se promovieron las comunicaciones que permitía la tecnología foránea, y el mercado de capitales se enriqueció con inversiones provenientes de diversas partes del país y del extranjero. Todo ello sin hacer a un lado la preocupación por consolidar un Estado-nación que daría sustento a este nuevo modelo de organización y producción.

Para lograr esclarecer todas estas consideraciones, el camino ha sido largo en la investigación regional. No hay duda que los resultados ya publicados son solamente muestra de lo que puede hacerse para profundizar en el conocimiento y la reflexión de ese pasado que no terminamos por asir. En lo que respecta a la investigación chihuahuense en general, Carlos González Herrera ha expuesto en términos generales las transformaciones económicas que se dieron en el periodo por medio de un ensayo pionero en los trabajos regionales. Con miras a intentar dejar en claro las condiciones sociales previas al movimiento revolucionario comenzado en 1910, González hace un balance de esas condiciones cambiantes que dieron pie a la modernización de la economía regional.²¹ Posteriormente, y a partir del interés *in crescendo* que tuvo dentro de la academia estadounidense la figura de Pancho Villa y la manera como fue construyendo su explicación de la realidad local²² desde Chihuahua, González Herrera se adentró en la figura de Enrique C. Creel, aunque no derivó en lo que podría haberse convertido el esperado ensayo biográfico de este personaje fundamental para comprender la primera ola modernizadora del estado.²³ Sin embargo, la puerta

²¹ Carlos González H., "Chihuahua y las transformaciones de las estructuras económicas y sociales en el periodo anterior a la revolución" en Alejandra García y Abel Juárez, *Los lugares y los tiempos*, México, Nuestro Tiempo, 1989, pp. 246-266.

²² Friedrich Katz, *The Life and Times of Pancho Villa*. Stanford, Stanford University Press, 1998.

²³ Véanse sus trabajos "Reflexiones en torno a la modernidad porfiriana en Chihuahua" (con Noé Palomares y Ricardo León), en *Actas del Primer Congreso de*

se abrió para interpretar el papel del empresariado local en la construcción de condiciones para el desarrollo de proyectos que, por mucho, significaron el camino tomado por lo sectores regionales para construir el siglo XX chihuahuense.

Mario Cerutti y Ricardo León abordaron este factor empresarial como forma de entendimiento de las dinámicas económicas de las regiones, ya no como algo meramente local, sino como parte de lo que hoy con toda confianza puede calificarse componente de la globalización de fines del XIX y principios del XX. Si bien Cerutti incursionó en el ámbito chihuahuense, lo ha hecho como una forma de redondear sus interpretaciones acerca del que quizá haya sido el sector más propositivo del capitalismo mexicano: el que se asentó en Monterrey. Como el mismo Cerutti lo ha puesto de manifiesto, es poco posible entender con claridad el desarrollo regiomontano sin tomar en cuenta procesos como el manifestado en el eje vertebrador con La Laguna y Chihuahua.²⁴

Óscar J. Martínez centró su trabajo de investigación en el conjunto metropolitano de El Paso y Ciudad Juárez o, como prefiere decirlo Martín González de la Vara, en la *región paseña*. Para muchos de los académicos de la generación a la que pertenezco, después de don Francisco R. Almada, Martínez ha dejado una huella imborrable de influencias a partir de su *Ciudad Juárez: el auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848*.²⁵ Cuatro

Historia Regional Comparada, 1989. Ciudad Juárez, UACJ, 1990, pp. 259-270; “El nuevo rostro de la economía regional. Enrique C. Creel y el desarrollo de Chihuahua, 1880-1910” (con Ricardo León), en Beatriz Rojas (coord.), *El poder y el dinero. Grupos y regiones mexicanos en el siglo XIX*, Instituto Mora, México, 1994, pp. 305-329; y “Enrique C. Creel y la economía chihuahuense, 1880-1910” (con Ricardo León), en *Revista de la Universidad de México*, núm. 544, mayo 1996, pp. 38-43.

²⁴ Cfr. Mario Cerutti, “Actividad económica y grupos empresariales en el norte de México a comienzos del siglo xx. El eje Chihuahua/La Laguna/Monterrey”, en Beatriz Rojas (coord.), *El poder y el dinero. Grupos y regiones mexicanos en el siglo XIX*, México, Instituto Mora, 1994; “Propietarios, empresarios...” *op. cit.* De Ricardo León, consúltese “Federico Sisniega y los intentos de modernización económica en Chihuahua, México 1885-1910”, *Revista Española de Estudios Norteamericanos*, Universidad de Alcalá, vol. 7, núm. 11, 1996, pp. 67-86.

²⁵ México, FCE, 1982. Publicado originalmente como *Border boom town: Ciudad Juárez since 1848*, Austin, University of Texas Press, 1975.

décadas después ha llegado a nuestras manos un trabajo que por mucho supera al de Martínez, sobre todo por la profundidad del análisis de las fuentes consultadas: el de González de la Vara.²⁶ Con esta nueva investigación parecen derribarse viejos mitos sobre el auge malentendido que supuestamente detonó la existencia de la frontera libre porfirista. A partir del trabajo de fuentes fiscales, Ciudad Juárez parece tan solo acomodarse a los vaivenes de la economía de mayor escala y funciona como la puerta por la que entran o salen del país mercancías, personas e ideas.

Específicamente hablando de la actividad mercantil, la sequía de conocimiento sobre su historia local es angustiante. Para el periodo únicamente contamos con el artículo “Comerciantes extranjeros en Chihuahua: la casa Kettelsen y Degetau”²⁷ de quien esto escribe. Lo que en estas páginas se hace constar no puede ser más que una pequeña muestra de la gran necesidad que hay de una investigación en profundidad sobre el comercio, cuanto más que se trata de la actividad que indudablemente detonó todas las iniciativas de transformación moderna de la economía local.

Sobre la historia de la industria chihuahuense, los huecos son también muy graves. Resulta difícil creer que el esfuerzo de investigación se haya cargado a la industria maquiladora de exportación como el primero y casi único hito de la historia económica local que merece la atención. La experiencia de la industria local requiere de una mayor profundidad, de ser conceptualizada y reflexionar de manera seria pues, aunque no sea determinante para la actualidad, sí es indispensable tener una mínima conciencia de lo que ya se ha experimentado dentro de los límites del estado, así como tener la capacidad de valorar éxitos y fracasos como parte del aprendizaje para el futuro y no como mera anécdota.

²⁶ *Región, frontera y capitales. Inversiones, política fronteriza y cambio socioeconómico en la región binacional de El Paso – Ciudad Juárez, 1846 – 1911.* Zamora, COLMICH – COLECH – COLFRON – UACJ, 2017.

²⁷ En *Chamizal*, núm. 10, junio 1991, pp. 78-86.

Acerca de la construcción y operación de las líneas ferrocarrileras dentro del estado de Chihuahua, el periodo que abarca el presente trabajo es de suma importancia debido a que se trata de la época en la que se diseñan y se ponen en marcha numerosos proyectos. En el capítulo referente a esta actividad, es de notarse la importancia que los investigadores estadounidenses le han dado. En México se han estudiado de manera global cuando se trató de una conjunción de esfuerzos e intereses regionales y locales que impidió que los grandes inversionistas extranjeros diseñaran el país de acuerdo con sus deseos. En la medida que puedan vincularse los intereses de investigación sobre capitales comerciales, propiedad de la tierra y los objetivos extrarregionales de los proyectos de expansión capitalista, tendremos un mejor entendimiento del papel de los ferrocarriles como forma de penetración del capital extranjero, pero también como factor de consolidación de los grupos locales de inversionistas, así como de la integración territorial con las consecuencias lógicas de tal conjunción para la inmensa mayoría de los habitantes del país. De paso y no por ser menos importante, tendremos un panorama más amplio del significado que tuvo esta expansión para las transformaciones del ambiente regional.

¿Y qué decir sobre la banca? Es cierto que se incrementa el conocimiento de la banca como un sistema nacional de crédito, pero se trata de una contradicción cuando el Estado nacional no termina de construirse y los esfuerzos locales y regionales son todavía privativos en la mayor parte del territorio. El deseo de pensar el país como algo hecho e inamovible desde un pasado no tan inmediato, daña al mismo proceso de construcción del conocimiento. La existencia de una legislación federal no puede ser el *leit motiv* de las interpretaciones de un sistema nacional que no es realidad en el caso de la banca sino hasta muy a finales del llamado “milagro mexicano”: hace medio siglo, o seis décadas, no más que eso. La escasa investigación que existe sobre la banca chihuahuense forma parte de este trabajo.

Un aspecto que requiere de un trabajo exclusivo por la magnitud del problema y la posibilidad de fuentes por revisar es

el que se refiere a la tierra, su uso y apropiación, los conflictos que se derivan de su propiedad, así como los frutos del trabajo sobre ella. Carlos González y Luis Aboites han sido quienes más han trabajado el tema dentro del periodo que abarca este trabajo.²⁸ Noé Palomares Peña, por su parte, se involucró en el régimen de propiedad latifundista poseído por empresarios norteamericanos desde 1880 hasta las décadas posteriores a la revolución.²⁹

Afortunadamente no han sido los únicos en interesarse en este tema. Robert H. Holden hizo un profundo trabajo en el archivo de Terrenos Nacionales hace ya largo tiempo –antes que fuera mutilado por las fuerzas de la naturaleza desatadas el 19 de septiembre de 1985 y las subsecuentes fuerzas de la burocracia e intereses que no acabamos de aceptar–. Pocas son las personas que tuvieron el acceso y la paciencia de trabajar ese archivo y, para efectos de la comprensión del estado de Chihuahua en sus fenómenos económicos, Holden publicó mucha información que permite el conocimiento del reparto de territorio chihuahuense entre los grupos que monopolizaban el poder durante la última parte del siglo XIX.³⁰

Jane-Dale Lloyd ha integrado la tradición ranchera del noroeste de Chihuahua con el trabajo minero, los intentos de industrialización y la migración extranjera durante el periodo que aborda esta investigación.³¹ Lawrence Taylor también se adentró en los cambios

²⁸ De Carlos González, es importante conocer su trabajo “La agricultura en el proyecto económico del porfiriato en Chihuahua” en *Siglo XIX, Cuadernos de Historia*, año 2, núm. 5, febrero de 1993, pp. 9-37. Aboites, por su parte, ha publicado, entre muchas otras cosas, lo siguiente: *Agua y tierra en la región del Conchos-San Pedro, Chihuahua, 1720-1938: fuentes para una historia agraria*. México, CIESAS, 1986; con Dolores Morales, *Breve compilación sobre tierras y aguas de Santa Cruz de Tapacolmes, Chihuahua (1713-1927)*. México, CIESAS, 1998; *El agua de la nación: una historia política de México, 1888-1946*. México, CIESAS, 1998; por último, *Demografía histórica y conflictos por el agua: dos estudios sobre 40 kilómetros de historia del río San Pedro, Chihuahua*. México, CIESAS, 2000.

²⁹ Cfr. Noé Palomares P. *Propietarios norteamericanos y reforma agraria en Chihuahua, 1917-1942*. Ciudad Juárez, UACI, 1991.

³⁰ Cfr. Robert H. Holden, *Mexico and the survey of public lands; the management of modernization, 1876-1911*. DeKalb, Northern Illinois University Press, 1994.

³¹ Jane-Dale Lloyd, *Cinco ensayos sobre cultura material de rancheros y medieros del noroeste de Chihuahua, 1886-1910*. México, UIA, 2001.

que significaron para la estructura de la propiedad y en cuanto a los sistemas de trabajo, los intentos por poblar el medio rural mexicano con inmigrantes extranjeros en tiempos del general Díaz.³² Un trabajo fundamental también por ese permanente diálogo de la visión antropológica con la del historiador, con profuso trabajo de archivo y un riqueza de vivencias en el medio rural chihuahuense, es el que ha publicado Alonso Domínguez Rascón, con el cual puede uno entender en el largo plazo esos procesos de conformación territorial y de luchas por los espacios.³³ Por su parte, Guadalupe Santiago ha efectuado trabajo de gibusino en las fuentes locales para completar su visión sobre los procesos de concentración de la propiedad territorial en la zona urbana del municipio de Juárez; ello no obsta para que también haya hecho un excelente trabajo de recopilación de fuentes en los archivos estatales y nacionales a fin de trazar su propuesta.³⁴

Para el caso de la historia de la actividad ganadera en el estado, de la que nos preciamos ser casi inventores y punta de lanza, lo escrito es penoso en cuanto a la cantidad y la profundidad. Sofía Pérez García, desde la ciudad de Chihuahua, publicó hace poco tiempo un texto que debíamos tener hace mucho más tiempo. Debe significar el detonante para más trabajos sobre la historia de la ganadería.³⁵

Y si nos trasladamos al bosque y buscamos la producción sobre la historia de la explotación forestal como industria en el estado, nos enfrentamos a un desierto. El aprovechamiento de los bosques de manera industrial está ligada a la expansión de las vías de ferrocarril, pero hasta ahora no se ha escrito mucho, ni lo suficiente para dar luz sobre este oscuro pasado de la economía chihuahuense durante el periodo que abarca este trabajo.

³² Lawrence D. Taylor H. “La colonización bóer en Chihuahua y el suroeste de los Estados Unidos”, *Historia Mexicana*, vol. 52, núm. 2, 2002, pp. 449-489.

³³ Alonso Domínguez Rascón, *Tierra y autonomía. Los pueblos de Chihuahua frente al poder del Estado*. Ciudad Juárez, COLECH, 2011.

³⁴ Cfr. Guadalupe Santiago Quijada, *Propiedad de la tierra en Ciudad Juárez, 1888 a 1935*. México, COLFRON – NMSU – UACJ – Eón, 2002.

³⁵ Sofía Pérez Martínez, et al., *Chihuahua: ganadería y cultura del septentrión*. Chihuahua, Gobierno del Estado – UGR Chihuahua, 2013.

De la minería, otra de las áreas de preeminencia para la economía regional, poco o casi nada se ha escrito para el periodo comprendido entre 1880 y 1911. Parece increíble. De nueva cuenta, son los investigadores extranjeros quienes más se han adentrado en este campo. Hay una alta concentración de trabajos sobre la minería en tiempos de la dominación española, pero se detiene la investigación hacia mediados del siglo XIX. Ivonne Flores publicó hace ya casi tres décadas un texto iluminador sobre Cusihuiríachi, pero ya no dijo más.³⁶ Noé Palomares Peña parecía que seguiría una prometedor carrera como historiador de la minería chihuahuense, pero su trabajo quedó truncado; ahora es deseable poder rescatar una riqueza inimaginable del trabajo de archivo que realizó hace ya también 30 años.³⁷

Como puede observarse, la aridez del territorio chihuahuense es el espejo en el que se refleja la investigación regional en economía y actividades empresariales durante uno de los periodos de mayor producción innovadora en la sociedad chihuahuense. Cada vez se explica más el régimen de Porfirio Díaz como una época de modernización, de acceso de la economía mexicana a los circuitos mundiales del mercado. Pero cada vez menos se entiende el papel de la economía chihuahuense en este proceso debido al poco avance en la investigación. Este trabajo pretende dar la voz de alerta y abrir de nueva cuenta el interés en la materia.

Para llevar a cabo esta investigación, se han tomado en cuenta las tendencias que sobre la reconstrucción del periodo histórico en cuestión se han desarrollado en los ámbitos nacional y regional del norte. Las fuentes de información y reflexión son muy variadas, pero se ha dado especial énfasis a las escasas fuentes estadísticas que se tienen a mano. El Archivo General de Notarías del Estado de Chihuahua ha sido primordial para tal efecto, así como periódicos y revistas de la época.

³⁶ Ivonne Flores H., *Cusihuiríachi: minería e historia regional*. Ciudad Juárez, UACJ, 1992.

³⁷ Noé Palomares Peña, "Minería y metalurgia chihuahuenses: Batopilas y Santa Eulalia entre 1880 y 1920", en *Actas del Tercer Congreso Internacional de Historia Regional Comparada 1991*, Ciudad Juárez, UACJ, 1992, pp. 307-316.

En el primer capítulo se presentan datos y reflexiones acerca de la actividad mercantil en el estado. Se describen las formas que tomaron las expresiones de esta actividad en un ambiente pacificado y con estrechas relaciones con los comerciantes allende la frontera internacional. En el capítulo segundo se pone énfasis en el primer intento de industrialización amplia dentro del territorio estatal. Las esperanzas puestas en las posibilidades generadas por la existencia y funcionamiento de las vías ferroviarias son tratados en el tercer capítulo. Los inversionistas locales, ligados a los representantes del capital extranjero, dirigen de manera más o menos lógica el trazado de rutas y conexiones, con lo cual se abrió la posibilidad de lograr un eslabonamiento horizontal de las diferentes actividades económicas. En el capítulo cuatro se pone de manifiesto lo que quizá simboliza el arraigo más sólido a una sociedad moderna: el establecimiento y desarrollo de instituciones bancarias de emisión fiduciaria. La experiencia del banquero de Chihuahua por antonomasia, don Enrique C. Creel, fue ejemplo y modelo a seguir no solamente en el México posrevolucionario, sino en ámbitos como el estadounidense y el sudamericano.

CAPÍTULO 1

LOS ÁMBITOS DEL COMERCIO EN EL ESTADO DE CHIHUAHUA

EL COMERCIO CHIHUAHUENSE creció de manera constante a lo largo del siglo XIX. La inversión en este sector brindaba mayor seguridad al capital ante la necesidad permanente de abasto a una sociedad escasa de productos distintos a los agropecuarios, mermada por los conflictos internacionales, las pugnas regionales y las incursiones de los llamados bárbaros. Dicho crecimiento fue más notorio sobre todo a partir del establecimiento de mejores condiciones de desarrollo, al constituirse un régimen local más o menos estable y la decisión de *aplastar* cuanto antes, con o sin ayuda de los poderes federales, la *plaga* que representaban las bandas de guerreros apaches y comanches que rondaban por gran parte de la entidad.

La ciudad de Chihuahua fue un importante punto de distribución de mercancías entre los centros políticos y económicos del país y el Nuevo México, papel que siguió jugando aun después de la anexión de territorios norteros por parte de Estados Unidos con la firma de los tratados de Guadalupe Hidalgo, en 1848. La capital del estado se convirtió en paso obligado para viajeros, ganado y mercancías rumbo al centro y oriente de Texas (San Antonio en particular), zona de mayor actividad económica y concentración demográfica que el occidente de ese estado y el de Nuevo México, habituales socios comerciales.

A partir de 1880 las actividades mercantiles en Chihuahua marcan una nueva dinámica, sobre todo influida por los triunfos de las fuerzas estatales sobre los apaches provenientes de Arizona, Texas y Nuevo México, y por el inicio en Estados

Unidos de la construcción de líneas férreas que comunicaron hacia el este y el oeste a la ciudad de El Paso. En México se construye el Central Mexicano, entre Paso del Norte y la capital de la república, atravesando de norte a sur el territorio chihuahuense.

Fases de la actividad comercial entre 1880 y 1911

En este periodo se pueden caracterizar cinco fases de desarrollo comercial. Se trata de una periodización más o menos sucesiva en el tiempo, aunque en ocasiones hay superposiciones.

Llegada de los fuereños y reacomodo de posiciones

Entre 1875 y 1885 arribó a Chihuahua gente con fuertes sumas de capital que invirtió en grandes empresas mercantiles, desplazando a los antiguos comerciantes locales. Se caracterizó por su agresividad, en comparación con sus colegas que durante décadas habían dominado esta área: la familia del gobernador Ángel Trías, los *papigochis* Celso González y Manuel de Herrera, los hermanos González Treviño, los hermanos Tomás y Agustín Cordero Zuza y Félix Francisco Maceyra, por mencionar a algunos de los que se habían concentrado en la capital; fueron importantes líderes locales que optaron por iniciar o reanudar actividades comerciales en lugares con mayor protección contra la depredación de los grupos apaches y con posibilidades de promover y aprovechar una circulación mucho más amplia del capital.

Paulatinamente fueron sustituidos por personajes con inversiones muy distintas. Mientras «los viejos» se dedicaron a comprar haciendas, deslindar terrenos baldíos y pelear por sostener sus privilegios políticos –que a final de cuentas muchos perdieron–, los advenedizos se ocuparon de agrandar sus tiendas, buscar nuevos proveedores, introducir tecnologías modernas, apoyar el establecimiento de comercios pequeños en zonas rurales o recién abiertas a la explotación de recursos forestales o minerales, promover la infraestructura urbana y de transportes, reactivar cultivos comerciales y crear aparatos financieros que brindaran un mayor apoyo a las actividades económicas en general, sobre todo las propias.

Con el tiempo, esta clase emergente de comerciantes jugó políticamente a favor del grupo encabezado por Luis Terrazas y después por su yerno Enrique Creel, lo cual le acarreó grandes beneficios como concesiones industriales, comerciales y financieras, apoyadas por diferentes legislaturas locales, así como por su asociación en varios negocios con los líderes de la política y economía local: José María Sánchez, Emilio Ketelsen, Juan Terrazas, Inocente Ochoa, Federico Stallforth, Simón y Marcos Russek, Federico Sisniega, entre otros.

Consolidación de nuevos comerciantes

Entre 1885 y 1900 se manifestó un predominio de los grupos mercantiles extranjeros, sobre todo alemanes y norteamericanos. Su afianzamiento se logró gracias a que aprovecharon las ventajas que ofrecían el ferrocarril y el telégrafo, que ellos habían promovido, con lo cual se pudo ampliar la oferta de bienes y servicios a todo el conjunto regional de la población rural y urbana.

A Chihuahua llegaban comerciantes y capitales provenientes de otras partes del país y del extranjero ante la expectativa creada por el Ferrocarril Central Mexicano. El nuevo comerciante pasaba de ser un simple tendero para convertirse en promotor del desarrollo bancario, mercantil, industrial y de los transportes de la región: no sólo al aportar ideas, sino reinvertiendo su capital en estas actividades e introduciendo tecnología moderna tanto para la vida cotidiana como para las labores productivas, y siempre aprovechando las ventajas del ferrocarril.

El nuevo tipo de comerciante invitó a inversionistas extranjeros a trabajar en ramas donde se necesitaban grandes dosis de capital, pero evitando perder el control de las áreas donde se había plantado. La consolidación de esta capa mercantil se logró sin que estos personajes se preocuparan demasiado por la diferencia –si es que llegara a existir– entre los proyectos económicos apoyados por el régimen federal y los de las clases dominantes locales.

El desarrollo de los proyectos de inversión en todas las actividades estimuló el nacimiento de un mercado regional que

pronto se ligó a otras áreas del país, se internacionalizó y promovió el intercambio de productos elaborados y de materias primas entre zonas con diferentes niveles de integración comercial. Así, se desencadenó en Chihuahua la reinversión de capitales primordialmente mercantiles, y que en otros sectores sirvió para acelerar la importación de nuevos capitales entre 1880 y 1900, a fin de reforzar las mismas actividades y abrir nuevos campos de acción.

La zona libre

De 1885 a 1895 se presenció una fuerte inmigración de comerciantes europeos, principalmente, que permitió un austero crecimiento de Paso del Norte-Ciudad Juárez. Llegaron a la región debido a las facilidades fiscales otorgadas por el decreto que establecía la zona libre (1885), emitido por el régimen de Díaz para toda la franja fronteriza norte. La nueva legislación trataba de impulsar la actividad mercantil en la frontera con Estados Unidos, con la que las posibilidades de abasto a las poblaciones norteamericanas se ampliaron de manera considerable. Al mismo tiempo motivó la competencia mercantil, que colocó a Chihuahua en una época de bonanza nunca vivida, más que nada por la posibilidad de abastecer el mercado mexicano vía el intermediarismo legal e ilegal que aprovechaba los huecos legislativos, así como la debilidad secular de las autoridades fiscales mexicanas.¹

Estos comerciantes se retiraron por las limitantes impuestas en 1895 a la zona libre, lo que provocó profundas transformaciones: un brusco descenso demográfico, el giro de actividades hacia una especialización en oferta de servicios a visitantes extranjeros, caracterizando a la ciudad fronteriza, a partir de entonces, como “un gran centro de perdición”, donde predominaron casas de juego y prostitución, cantinas, restaurantes y hoteles.

¹ Para una mejor comprensión del fenómeno de la zona libre en la frontera chihuahuense véase Martín González de la Vara, *op. cit.*, pp. 131 y ss.

Ascenso de pequeños comerciantes

La actividad mercantil del estado nunca fue monopolizada por los grandes comerciantes, establecidos siempre en el centro de las principales ciudades y fundos mineros. En las zonas urbanas periféricas, semiurbanas y rurales, el comercio estaba dominado por pequeños inversionistas que abastecían de bienes de primera necesidad a la población.

Entre 1905 y 1914 aparecieron en escena comerciantes libaneses, chinos y japoneses, acompañados de algunos rancheros muchas veces herederos de la vieja oligarquía chihuahuense desbancada en lo político y lo económico por el grupo Terrazas-Creel. En un principio habían sido abastecidos por los grandes comerciantes; en ocasiones fungieron como agentes de ellos y, posteriormente, lograron cierta independencia al establecer contactos en Texas, Nuevo México, La Laguna, la ciudad de México y la costa del Pacífico. Las distintas bonanzas económicas, las corrientes de inmigrantes y la ampliación de las manchas urbanas permitieron que estos operadores a baja escala lograran consolidarse, pero sin llegar a representar una seria competencia para quienes dominaban la actividad.

Los anuarios estadísticos publicados por el gobierno a partir de 1904 dan muestra de la gran cantidad de negocios establecidos en el estado, la mayoría de los cuales representaban a este grupo de pequeños empresarios que lograban asentarse a la sombra de las grandes casas mercantiles. Tales fuentes informativas parecen diluir las diferencias entre los pequeños comerciantes, los artesanos y los prestadores de algún tipo de servicio, con lo que se dificulta la caracterización de cada una de estas categorías de actividad.

Nuevos líderes mercantiles

Con la Revolución Mexicana la mayoría de casas mercantiles del porfiriato desapareció, ya sea por emigración de los dueños o por quiebra. Mas la actividad comercial no desapareció: se adaptó al ritmo de la guerra y aprendió a convivir con las distintas facciones, lo que permitiría a intermediarios anteriormente marginales consolidarse después del restablecimiento de la paz.

Hacia el final de la guerra civil (1917-1920) la actividad era dominada por pequeños y medianos comerciantes (mexicanos y de diversos orígenes nacionales) que habían logrado cierta posición dentro del sector gracias a sus relaciones con los diferentes grupos armados.

Un acercamiento a la realidad comercial

La oportunidad de que el estado de Chihuahua apareciera en el mapa de la economía capitalista mundial se abrió durante el último cuarto del siglo XIX. El sistema ya acusaba signos de crisis recurrentes de producción, de abasto, por guerras comerciales o por escandalosas caídas de los sistemas bancarios o quiebra de fraudulentas sociedades de inversión. Pero en Chihuahua se gestaban, aunque lentamente, las condiciones para formar parte de esa nueva realidad productiva. Paso a paso se establecieron normativas que permitían la apertura de las regiones mexicanas para construir el mercado interno. Las políticas fiscales se afinaban con lentitud, pero con paso seguro. El escenario social se clarificaba con el asentamiento del régimen liberal, con la eliminación de las incursiones de los indios llamados *bárbaros*. Además, se abrían las fronteras a nuevos productos y a la inmigración extranjera, se consolidaba una sociedad cuyo funcionamiento se apegaba a la ley, aunque se impusiera por la fuerza. Es la época en la que, por fin, algunos pensaban que estaba a punto de alcanzarse el sueño de estar a la par de Europa y los Estados Unidos. En este contexto se tornaban claras las expectativas para el crecimiento de la actividad comercial en el estado.

Comerciantes de allende las fronteras

A mediados del siglo XIX, finalizada la guerra con los Estados Unidos, llegaron a Chihuahua varios inmigrantes en busca de fortuna. La mayoría de los inversionistas foráneos que hicieron su vida en Chihuahua estuvieron algún tiempo en la Unión Americana. Los motivos para seleccionar el norte mexicano, después de haber pasado por «el país de las oportunidades», son aún desconocidos. Estos comerciantes no lograban la estabilidad

requerida para que sus negocios mantuvieran un ritmo constante de crecimiento debido a las discordias nacionales y regionales que se materializaron en la Guerra de Reforma (1857-1860) y en la lucha contra la intervención francesa y el imperio (1862-1867), a la falta de un estado nacional fuerte o con el consenso de la mayoría, a la presión de los apaches, a la incapacidad de los gobiernos federales para auxiliar al norte y a las desmesuradas cargas fiscales para sostener a los gobiernos tambaleantes.

La situación se reflejaba en la falta de clientes con metálico y en los múltiples frenos para abastecerse y vender mercancías. Pero las condiciones cambiaron a partir de 1880. Francisco (Frank) Macmanus en Chihuahua y Santa Eulalia, Marcos y Simón Russek en Huejuquilla, Emilio Ketelsen y Enrique Müller en Chihuahua, son ejemplos de comerciantes que llegaron al estado en busca de fortuna y, después de muchos años, en la década de los ochenta, lograron consolidarse para formar parte del grupo promotor del desarrollo económico observado a fines de ese siglo y principios del siguiente.

Al percibir una mejoría, dichos comerciantes fueron más agresivos: la familia Macmanus² se convirtió en la primera concesionaria para emitir papel moneda en su recién creado Banco de Santa Eulalia, en 1875,³ y tuvo una amplia participación en el deslinde de terrenos nacionales.⁴ Los hermanos Simón y Marcos Russek, polacos llegados a la zona de Huejuquilla en la década de 1870, invirtieron en tierras para la agricultura, financiaron la producción algodonera de la región sur del estado y aprovecharon la construcción del Ferrocarril Central Mexicano –adquirieron terrenos para la compañía, se hicieron de tierras para la agricultura y lograron un abasto variado y oportuno para sus

² Frank Macmanus era uno de los principales introductores de mercancías a Chihuahua desde Missouri en la década de 1840. Durante la invasión norteamericana prefirió mantenerse en la ciudad que seguir al ejército de Doniphan hacia Monterrey. Thomas Macmanus (hijo de Frank) era alemán nacionalizado norteamericano y sus hijos considerados como mexicanos, sobre todo al participar en la política; lo mismo sucedió con su socio Enrique (Henry) Müller.

³ Cfr. Carlos González H., Noé Palomares y Ricardo León, “Reflexiones...”, *op. cit.*

⁴ Cfr. el Apéndice A de Robert H. Holden, *op. cit.*

establecimientos—. Empezaron negocios financieros como agentes de los bancos BMC y Nacional de México para, posteriormente, establecer su propia negociación bancaria (que sobrevivió a la revolución⁵ y quedó controlada entonces por los herederos).

Emilio Ketelsen⁶ se asoció con comerciantes de Hamburgo y ya en 1880 era proveedor de armas para las fuerzas que combatían a los apaches. Su giro se amplió después para aparecer como socio de bancos, fábricas textiles, compañías de colonización, empresas de transporte y urbanización en el norte y centro del estado. Sus lazos comerciales se extendieron a una vasta zona que incluyó San Antonio, El Paso, Chihuahua, Casas Grandes, Juárez, Cusihuiríachi y Ciudad Guerrero.⁷ El modelo ejemplificado por Macmanus, Russek y Ketelsen se generalizó en todo el estado y resultó una especie de imán que atrajo otros inversionistas foráneos para la consolidación del proyecto de una nueva sociedad chihuahuense.

Chihuahua como centro mercantil

Debido a la inseguridad y a las escasas fuentes de empleo que ampliaran el poder de compra de la mayoría de la población, muchos empresarios se refugiaron en la capital donde comenzaron nuevamente sus actividades. En este caso tenemos a

⁵ AGNCH, protocolos del Juzgado de Primera Instancia de Jiménez, 1880-1888, y de Alejandro del Avellano, 17 de marzo de 1883.

⁶ Alemán nacido en Hamburgo y nacionalizado estadounidense, detuvo su itinerario en Chihuahua en 1865 cuando se casó con Laura, hija de Enrique Müller y Francisca Acosta; se asoció con otro alemán, Benjamin Degetau, residente en El Paso. Al considerar asegurado su porvenir, Degetau regresó a Hamburgo a vivir de las ganancias de sus negocios en Chihuahua y Texas. A partir de 1887, Ketelsen fungió como cónsul alemán en la capital del estado. “Informe confidencial de Lauro Carrillo, jefe político de Iturbide, Chihuahua, al secretario de Relaciones Exteriores”, 30 de agosto de 1887, AHSRE, 42-6-155.

⁷ POCH, 11 de marzo de 1880; EPDT, 12 de junio de 1893; CHE, 17 de agosto de 1895 y 2 de noviembre de 1907; *Revista de Chihuahua*, año 2, núm. 2, Chihuahua, marzo de 1896, pp. 62-64; ECC, 21 de enero de 1899; AGNCH, protocolo de Fernando Vergara, 4 de marzo de 1903 y de Felipe Seijas, 6 de enero de 1910. Para una mayor semblanza de la casa Ketelsen y Degetau, véase Ricardo León, “Comerciantes extranjeros...”, *op. cit.*

Manuel de Herrera, Celso González y Jesús José Salazar.⁸ En 1869 abandonaron sus lugares de origen para radicar en la capital, donde se encontraron con José Valenzuela⁹ y Austacio Vega, a quienes invitaron a participar en la nueva negociación mercantil González, Herrera, Salazar y Compañía,¹⁰ sobreviviente hasta 1880. A partir de esta sociedad, lograron otras alianzas con personas de mayor tradición en la ciudad, como Ramón Luján, Félix Francisco Maceyra, Lauro Carrillo y las familias Macmanus y Müller, así como con inversionistas con sede en la región de La Laguna y Monterrey de la talla de los hermanos González Treviño, José María Sánchez,¹¹ John F. Brittingham¹² y Felipe y Lorenzo Arellano.

⁸ Comerciante de Cusihuiríachi donde manejaba la tienda principal, hasta su muerte en 1888. Tuvo intereses en las propiedades mineras y su poder decayó junto con el de sus socios González y Herrera, siendo sustituidos por nuevos empresarios (*cfr.* libros de protocolos de los juzgados de Guerrero y Cusihuiríachi entre 1880 y 1898 en el AGNCH). El poder económico del clan Creel-Terrazas jugó un papel esencial en la caída de Salazar al embargarle, poco antes de su muerte, y por medio del BMC, sus haciendas de Ojos Azules, Milpillas, Huizochi y Los Llanos de San Juan Bautista, en los actuales municipios de Carichí y Cusihuiríachi, Archivo de la Secretaría de la Reforma Agraria, varios expedientes, citado por Ivonne Flores H., *op. cit.*, pp. 33-70.

⁹ Heredero de una fortuna minera junto con su hermano, el poeta protegido de Porfirio Díaz, Jesús E. Valenzuela, José representó los intereses económicos de la familia en el estado, como la compañía deslindadora dirigida por Jesús y otras del mismo tipo. Empezó varios negocios comerciales e industriales, además de ser diputado ante la legislatura local en diversas ocasiones. Ambos hermanos fueron concesionarios de una compañía deslindadora dentro de la cual, entre otros, participaron Celso González y Manuel de Herrera (Holden, *op. cit.*, pp. 156 y ss.).

¹⁰ El antecedente de ésta fue la casa comercial Herrera y González fundada en 1869 en Ciudad Guerrero. Ambos emparentaron desde sus tiempos en la sierra, ocuparon puestos en la administración pública del estado y en las legislaturas local y federal. Jugaron un papel protagónico tanto para la destitución de Ángel Trías hijo como gobernador en 1879, como en la oposición política contra el poder de Luis Terrazas, a quien ellos entronizaron en la gubernatura estatal a partir del triunfo del Plan de Ciudad Guerrero, AGNCH, protocolo de Luis G. Irigoyen, 17 de noviembre de 1869; *POCH*, 14 de junio de 1880; véase también “Grupos de poder en Chihuahua”, anexo a Carlos González, Noé Palomares y Ricardo León, *op. cit.*, pp. 268-269.

¹¹ Por cierto, agente y representante de la Casa González Treviño Hermanos en la ciudad de Chihuahua.

¹² Empresario nacido en Missouri. Socio y amigo de Juan Terrazas. Su matrimonio con una hija de Celso González marcó una alianza entre grupos empresariales confrontados. Su trayectoria en Chihuahua, La Laguna, Monterrey y la Ciudad de

Durante algún tiempo también, comerciantes de viejos pueblos mineros se concentraron en la capital cuando disminuyeron las inversiones para la extracción y beneficio de metales. Por ejemplo, los hermanos Becerra, de Urique y Batopilas, y los hermanos Rascón de Uruachi. Estas familias barranqueñas se aliaron con Enrique C. Creel y Luis Terrazas y permitieron la entrada de capital extranjero a sus áreas de influencia. Gracias a ello, obtuvieron ganancias que les posibilitaron prebendas e influencia en las decisiones económicas del Chihuahua porfiriano.

Ambos tipos de comerciante local mostraban ideas distintas. Mientras gente como los Salazar y Herrera no pudieron aprovechar las oportunidades creadas con la expansión de los mercados y la apertura de vías de comunicación, además de haber jugado dentro del bando políticamente perdedor, desaparecieron de los escenarios político y económico chihuahuenses. En tanto, los Becerra y Rascón supieron relacionarse con los ganadores y con los inversionistas que arriesgaban sus capitales en Chihuahua. Comerciantes del tipo de González y Herrera sufrieron la pérdida de sus posiciones políticas, incluso económicas, al fallecer las cabezas de sus respectivos clanes, Celso González, Manuel de Herrera y Jesús José Salazar; en cambio, en el caso de los Becerra y Rascón, el relevo generacional no implicó fuertes sacudidas a su anterior estatus.

Un tanto diferentes a los anteriores encontramos a los dueños de la casa J. González Treviño Hermanos,¹³ asentados en La Laguna y con ramificaciones hasta Monterrey y gran parte de Chihuahua. Hacia mediados de la década de 1870 ampliaron sus intereses al centro y oriente de la entidad, comprando haciendas y ranchos para redondear su emporio algodonero. Al mismo tiempo, establecieron una sucursal de su casa comercial en la capital del estado, desde donde dirigieron el desarrollo de sus

México puede seguirse en Mario Cerutti y Juan Ignacio Barragán, *Juan F. Brittingham y la industria en México (1859-1940)*. México, Plaza y Valdés, 2018.

¹³ Para una mayor información sobre esta casa y sus propietarios, Mario Cerutti remite a los trabajos de Manuel Plana; *cfr.* “El préstamo prebancario en el noreste de México” en L. Ludlow y C. Marichal (eds.), *Banca y poder en México, (1800-1825)* México, Grijalbo, 1885.

negocios. A principios de la década de 1880 ya se habían asociado con chihuahuenses como Ramón R. Luján y Félix Francisco Maceyra, con quienes compartieron sus intereses agrícolas.¹⁴ Tiempo después desaparecieron del escenario chihuahuense, para continuar con los negocios en La Laguna y Monterrey.

La mayoría de los comerciantes que pretendían estar a la cabeza del sector se establecieron en la ciudad de Chihuahua, tanto para lograr mejores márgenes de movilidad como para estar informados de las decisiones gubernamentales e influir en ellas. Resulta evidente que en la capital los comerciantes de más agallas y malicia fueron desplazando a quienes habían sido por muchos años los líderes de esta actividad. Debe destacarse que los que manejaban mayores volúmenes de mercancías, que siempre innovaron sus existencias y formas de actuar, fueron principalmente extranjeros. Chihuahua fue así el reflejo de un proceso que se llevaba a cabo en todo el estado.

La prosperidad viaja en tren

1880 fue el año de la esperanza para mucha gente de la frontera. Se anunciaba la llegada de cientos de trabajadores para la construcción de líneas de ferrocarril que cruzarían El Paso para alcanzar las costas de los Estados Unidos por varios rumbos. La idea de los trenes culminaba añejos proyectos para comunicar al territorio chihuahuense hacia México, el Pacífico, el Atlántico o, por lo menos, a La Laguna. Las noticias mostraban que habían dejado de ser meras intenciones.

En la sociedad chihuahuense se había pensado en un ferrocarril entre Paso del Norte y la capital de la república durante el primer periodo de gobierno de Porfirio Díaz, pero era una empresa fuera del alcance económico de estas personas. Al contar con el acceso a información privilegiada, algunos se adelantaron para especular

¹⁴ AGNCH, protocolos de Aristeo de la Vega, 10 y 11 de mayo de 1881. En el segundo se establece la constitución por siete años de J. González Treviño Hermanos y Compañía, en la que los empresarios laguneros representaban el 50, Luján el 40 y Maceyra el 10%, después de que los primeros habían vendido a estos socios chihuahuenses la mitad de todas sus propiedades en los estados de Coahuila y Durango por 340 mil pesos.

con las autorizaciones federales. Las concesiones se fueron ratificando hasta que fueron adquiridas por capitalistas norteamericanos e ingleses y empezaron a difundir el proyecto del Ferrocarril Central Mexicano en 1880. El solo anuncio fue una inyección de energía que contrarrestó la falta de interés por invertir en Chihuahua.¹⁵

Una vez conocido el plan de la obra ferrocarrilera y en conjunción con la política de deslinde de terrenos baldíos,¹⁶ la tierra subió de precio. Los especuladores, mejor informados y con los medios económicos a su alcance, habían comprado grandes extensiones en las ciudades aun antes del anuncio oficial. Ya en marcha el tendido de la vía, surgieron establecimientos mercantiles nuevos por todas partes, desde Jiménez y Santa Rosalía hasta la villa de Paso del Norte.

En Chihuahua, por ejemplo, la empresa Ketelsen y Degetau abrió en 1884 un establecimiento mucho más grande que el que poseía con anterioridad,¹⁷ José María Sánchez hizo lo propio, los alemanes de la casa Krakauer, Zork y Moye¹⁸ inauguraron una sucursal de su tienda de El Paso, con agencias en diversos puntos de la entidad; a Santa Rosalía arribaron los italianos José, Enrique y Vicente Visconti y Santiago Stoppelli, que compitieron primero con los antiguos comerciantes de la región (Valles, Baca, Cordero) para luego aliarse con ellos por la vía del parentesco.¹⁹

¹⁵ *POCH*, 11 de septiembre de 1880, 20 de enero, 6 de mayo y 9 de junio de 1883, 19 de abril, 4 y 11 de octubre de 1884. Las concesiones federales a empresarios chihuahuenses fueron cedidas a la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano y a la del Ferrocarril Kansas City, México y Oriente.

¹⁶ *Cfr.* Holden, *op. cit.*

¹⁷ *LSEP*, 30 de enero de 1884.

¹⁸ Máximo y Adolfo Krakauer y Gustavo Zork, alemanes nacionalizados norteamericanos, iniciaron actividades comerciales en El Paso, San Antonio y Deming, entre 1865 y 1875. Hacia 1888 se asociaron con Eduardo Moye, descendiente también de alemanes llegados a Chihuahua a mediados del siglo, para establecer una tienda en la capital del estado, especializada en maquinaria y herramientas. Los beneficios por el establecimiento de la zona de libre comercio en la frontera fueron capitalizados a su favor a través de sus locales en Paso del Norte y El Paso.

¹⁹ Santiago Stoppelli llegó a México aproximadamente en 1873 y adquirió el 25% de las acciones de la fábrica textil Santa Rosalía; Vicente Sarli se casó en segundas nupcias con Valentina Arellano, hija del comerciante José María

El tren significó varias ventajas: una forma rápida y barata de obtener mercancías de diversas partes del mundo, la posibilidad de abastecer a más consumidores, el arribo de trabajadores temporales y permanentes de las compañías ferroviarias convertidos en potenciales clientes por su gran poder de compra, además de ser condición necesaria nuevas inversiones productivas que, a la vez, generarían empleos y derrama económica para la región.

El incremento demográfico motivó la necesidad de dotar de terrenos urbanos a mucha gente recién llegada. Los comerciantes vieron una nueva oportunidad de hacer negocio. Para ello promovieron la redacción de una ley que permitía a los municipios incrementar sus ingresos a partir de la venta de terrenos de los fundos legales de las ciudades. Entre 1896 y 1910 se observa la primera gran oleada de especuladores de la tierra que la fraccionan y la ofrecen ya como incipientes modelos de vivienda en los suburbios para la clase acomodada o la simple lotificación cercana a los nuevos centros de trabajo y ejes de comunicación.²⁰

Las novedades del comercio

Los adelantos tecnológicos en el transporte, la fluidez en las comunicaciones, las oportunidades de adquirir mercancías de cualquier parte del mundo por un público que, aunque con modestia, aumentaba su poder adquisitivo, la generalización del trabajo asalariado, así como una mayor influencia de los comerciantes sobre las decisiones para la política fiscal y económica en general, permitieron que la actividad se desarrollara de acuerdo con nuevos patrones.

Arellano (su primer matrimonio había sido con Ema Stoppelli); José Visconti se casó con Maximina Valles; Enrique Visconti (hijo de José y Maximina) contrajo nupcias con María Jesús Picazo; Felicitas V. con Francisco A. Montes; Vicente V. con Carmen Cordero. AGNCH, protocolos del Juzgado Menor de Camargo y de Lino Revilla, 1880, 1888, 1893.

²⁰ Los protocolos notariales del periodo, así como los movimientos asentados en el Registro Público de la Propiedad dan cuenta de ello. En la ciudad de Chihuahua son recurrentes las acciones de compra y venta de propiedad urbana de todos los miembros del sector mercantil, en tanto que, en el caso de Ciudad Juárez, Inocente Ochoa y Mariano Samaniego son los principales promotores de esta expansión urbana. *Cfr.* Santiago Quijada, *op. cit.*

Muchos de los mercaderes chihuahuenses permitieron que la competencia aumentara, apoyando la apertura de nuevos centros de distribución. Quienes promovieron el desarrollo económico se encargaron de que, en cada pueblo, mineral o localidad del estado, donde hubiera derrama económica por la vía salarial, se ubicara una casa comercial que garantizara el abasto a su población, por pequeña que fuera; de esta manera, los inversionistas que llegaban a esos lugares podrían contar con la infraestructura de suministro para sus operarios. Era una forma de integrar a negociantes de las localidades en crecimiento a un proceso en vías de modernización, dándoles juego dentro del reparto de la riqueza producida por la explotación de los recursos naturales de la región –como los *startups* actuales–. Este impulso al comercio local aseguraba obtener clientes mayoristas para sus establecimientos en Chihuahua, Ciudad Juárez o Parral. En una sociedad donde la escasez de moneda era permanente, estar ligado de algún modo a la producción de minerales permitía obtener los medios metálicos suficientes para responder a las necesidades que planteaba el nuevo proceso económico que hoy llamamos globalizado.

Enrique C. Creel fue uno de esos promotores: participó siempre como socio capitalista de diversas casas comerciales. Se asoció, por ejemplo, con Carlos Pérez de Pinos Altos, Francisco y Mariano Larriva de Batopilas y Jesús Martínez de Chínipas para fundar negocios mercantiles en esos lugares, ante la llegada de poderosos capitalistas extranjeros para explotar las riquezas mineras.²¹ Juan Terrazas,²² prominente comerciante de la capital, cuñado de Creel e hijo del general Luis Terrazas, también se dedicó a ese tipo de promociones. Era una forma de

²¹ AGNCH, protocolos de Antonio Sánchez Aldana, 4 de octubre, 5 y 12 de diciembre de 1887. En los dos primeros casos Creel era el socio capitalista, aportando tres mil pesos, mientras que la otra parte ponía su “trabajo y empeño”, con pérdidas y ganancias a partes iguales; en el tercer caso, los capitalistas eran Creel y la casa Becerra, Caballero y Cía. (los mismos Becerra a los que se hizo referencia anteriormente), con cinco mil pesos cada uno, mientras Martínez sería administrador y encargado del negocio, con distribución de pérdidas y ganancias a un tercio cada uno.

²² *Idem*, 1 de junio de 1888; Terrazas aportaba cinco mil pesos para que Miguel Gutiérrez estableciera su negocio en Ciudad Guerrero, con reparto de utilidades y pérdidas al 50%.

respeto a las jerarquías establecidas en los lugares donde se pretendía extender la influencia económica. Los tradicionales líderes locales se sentían de esta forma protegidos por quienes empezaban a descollar como los dirigentes de la vida chihuahuense y, al mismo tiempo, se inmiscuían en una lógica comercial nueva, donde a diario tendrían que enfrentar a gente con dinero, realizar balances, pedidos de mercancías, estados de pérdidas y ganancias, etcétera, para seguir contando con el apoyo de sus promotores.

La nueva lógica mercantil, por lo tanto, incluía un *reparto* de los mercados locales, donde a mayor capacidad económica del comerciante más grande era su esfera de influencia (cuadro I.1 del Apéndice). Esto se daba en dos niveles: el directo, a través de representantes o agentes exclusivos que, al mismo tiempo que vendedores o promotores del negocio y sus mercancías, trabajaban como cobradores, litigantes en casos de juicios, etcétera; y el indirecto, por medio de pequeños comercios financiados por las grandes casas de las ciudades. Con ambas formas había garantía para mantener la presencia en la región.

Los comerciantes chihuahuenses de fines del siglo XIX jugaron un papel protagónico para la importación de tecnología moderna en las labores productivas. Ketelsen y Degetau, Krakauer, Zork y Moye, Eduardo Linss, Russek hermanos, F. Stallforth y hermano, Andrés Bünsow, así como Vicente Visconti y sus paisanos Sarli y Stoppelli constantemente se anunciaban como proveedores de lo último en maquinaria agrícola, minera e industrial, importada de manera directa de Estados Unidos, Inglaterra, Alemania o Francia.

Algo que destacaban los grandes comerciantes chihuahuenses al anunciarse era demostrar su carácter de importadores directos, con pedidos de mercancía a los productores en Estados Unidos y Europa. Lo anterior resultaba tan sencillo como enviar un cablegrama desde Chihuahua o Ciudad Juárez al centro de producción, o mandar a un representante. El español Federico Sisniega y su socio y paisano Benito Martínez, viajaban a Europa para surtir su casa comercial; Agustín Reese compraba

directamente en Alemania la mercancía para las tiendas de sus patrones Ketelsen y Degetau; G. C. Harding y James Ott eran agentes de compras para las casas de Krakauer, Zork y Moye en Nuevo México y Texas, respectivamente.²³

El capital comercial que, en algunos casos, tenía origen minero o ganadero, se diversificó hacia los negocios financieros, industriales, de transporte y de los servicios en general. Juan Terrazas, uno de los principales comisionistas de Chihuahua, Santa Eulalia y Aldama, participó con capital en los bancos chihuahuenses y de La Laguna, invirtió en una compañía de transportes en el río Balsas, en la Industrial Jabonera de La Laguna, en un enorme proyecto de transformación, junto con su cuñado Enrique C. Creel, en el transporte y distribución de derivados de carne, en la especulación de bienes raíces en El Paso, Chihuahua y Camargo y en un molino de harina de trigo movido por vapor en Nuevo Casas Grandes, entre otras actividades.²⁴

Máximo Krakauer fue directivo de la Compañía de Tranvías de Chihuahua, socio de varios bancos y promotor de la energía eléctrica en la capital. Emilio Ketelsen y sus descendientes, además de asociarse con empresas bancarias, ser agentes de compañías de seguros europeas y promover la construcción de ferrocarriles, fueron del grupo que diseñó el trazo, urbanización y ocupación de Nuevo Casas Grandes y algunos sectores de Ciudad Juárez, El Paso y Chihuahua.²⁵ La imagen de Ketelsen fue descrita por un diario antes del cambio de siglo:

²³ *CHE*, 8 de febrero, 7 de marzo y 10 de abril de 1896.

²⁴ Fue socio de los bancos BMC de Chihuahua, Comercial Refaccionario de Chihuahua, de la Caja de Ahorros de la República Mexicana, del Guarantee Trust and Banking Co. de El Paso y del Banco Refaccionario de La Laguna, véase *The Mexican Yearbook*, ediciones de 1908 y 1912, McQuorcondale, Nueva York y *Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público...*, ediciones de 1897-1899, 1900-1902 y 1911. El proyecto de los derivados de carne era con un capital de 500 mil pesos, con lo que se trasladaría carne congelada desde Chihuahua a la capital de la república y puntos intermedios al paso de la vía del Ferrocarril Central, además de conservas enlatadas y embutidos, *ECC*, 6 de agosto de 1902; el molino era de la Compañía Harinera de Nuevo Casas Grandes, donde Juan Terrazas fungía como presidente del consejo de administración.

²⁵ Ketelsen invirtió en la negociación minera de Santa Eduwiges, junto con Enrique Creel, *CHE*, 17 de agosto de 1895; compró y revendió 17 lotes urbanos

Chihuahua puede estar orgullosa de poseer uno de los más grandes y cosmopolitas negocios encontrados en la República Mexicana, la casa Ketelsen y Degetau que tiene sucursales en El Paso, Texas, Juárez, Cusihuiríachi y Chihuahua, México, pero en este artículo sólo trataremos directamente sobre el establecimiento de la ciudad de Chihuahua que abrió hace más de veintiocho años. El principal socio de la firma, el señor Ketelsen reside en esta ciudad que la ha hecho su hogar desde que llegó de Alemania hace más de treinta años. El señor Degetau vive en Alemania y allá es un prominente capitalista. Los locales ocupados son espaciosos y están completamente llenos con toda la línea de mercancía general, ferretería, artículos chinos, mercería, licores, abarrotes, implementos de minería, pólvora, carros, carruajes, etc., y de hecho, todo lo que se puede encontrar en un almacén de primera categoría. Las ventas se realizan al mayoreo y menudeo y a ella acude gente de todas partes del norte de México y partes de Texas, Arizona y Nuevo México. Se podría tener una idea de la extensión de los negocios de Ketelsen y Degetau por el hecho de que, durante el año pasado, sus operaciones fueron mayores a los 5 millones de dólares. La compañía da empleo a un gran equipo de asistentes competentes en los diferentes departamentos de todas las sucursales. Los miembros de esta firma comercial tienen intereses en otras industrias.²⁶

La amplitud de la oferta y el ámbito de su influencia comercial deben ser considerados como el modelo de comerciante que marcaba la pauta para el resto de los establecimientos de este tipo en el estado de Chihuahua y en las jurisdicciones vecinas. Otro alemán, Eduardo Linss, junto con su socio el inglés William

con sus fincas en Casas Grandes, AGNCH, protocolo de Fernando Vergara, 4 de marzo de 1903; obtuvo concesión y contrato para un proyecto de colonización de la antigua hacienda de San Agustín y anexos en el Valle de Juárez, *Ibid.*, protocolo de Felipe Seijas, 6 de enero de 1910. Para el caso de Máximo Krakauer, *cfr. Concesiones y franquicias otorgadas a la Compañía Eléctrica y de Ferrocarriles de Chihuahua, S.A.*, Chihuahua, El Norte, 1908.

²⁶ EPH, 22 de marzo de 1897.

Daily, gracias al poder económico logrado en la recién creada Villa Ahumada (1883), introdujeron los pozos artesianos en la zona, financiaron a varios propietarios para ese tipo de obras, por lo cual muchas tierras tradicionalmente de pastos naturales se convirtieron en agricultura de riego. Papel similar jugaron Inocente Ochoa en Paso del Norte y Marcos Russek en Jiménez, ambos en el avío a agricultores de trigo a cambio de maquilar su grano en los modernos molinos que establecieron en sus respectivas regiones. Russek, así como Federico Sisniega, motivaron con créditos a los agricultores del sur del estado para trabajar el algodón, que compraban Sisniega, Terrazas y Ketelsen para sus fábricas textiles.

Una característica más de los grandes comerciantes fue su creciente comunicación con empresas de tierras lejanas. El proceso de internacionalización de las relaciones económicas, la facilidad para entrar en contacto con cualquier parte del planeta, la apertura de los mercados y el ascenso vertiginoso de la producción mundial, facilitaron que en Chihuahua se vendiera maquinaria de Chicago, en Parral hubiera acordeones alemanes, en Batopilas se bebiera cerveza de Milwaukee, en Ciudad Juárez se utilizara porcelana china, en Ciudad Guerrero se acompañara la comida con vinos franceses y en Camargo se pudiera confeccionar ropa con las telas más caras y finas, como sedas chinas o italianas y casimires ingleses. Muchos de los comerciantes locales hicieron crecer el ámbito de su clientela más allá de los límites municipales y estatales, incluso los nacionales, al convertirse en efectivos intermediarios mercantiles entre productores y consumidores, aprovechando las ventajas que brindaban los ferrocarriles, así como el ambiente que comenzaba a vivirse en el norte mexicano.

El ferrocarril acortó los tiempos en el transporte de todas estas mercancías, así como el telégrafo, el teléfono y el cable interoceánico fueron los medios por los que los mayoristas europeos y norteamericanos mandaron cobrar las cuentas pendientes hasta Chínipas, Santa Bárbara o Casas Grandes. Los comerciantes chihuahuenses fueron los intermediarios en el

cobro, al *comprar* las libranzas giradas contra los deudores, por lo general a través de los bancos Nacional de México, Central Mexicano o BMC. Junto con abogados, notarios públicos y con orden judicial, los representantes de los acreedores llegaban hasta el deudor que en ocasiones era embargado; de esta manera, el apoderado del documento de cobro del empresario extranjero se hacía de algunos bienes a precio de ganga en el remate judicial.

Emilio Ketelsen, Juan Terrazas o José María Sánchez, por sólo mencionar a algunos, eran comerciantes, pero también mineros, banqueros, industriales, ganaderos y corredores de bienes raíces. Lo mismo vendían azúcar, tabaco, telas o maquinaria que aportaban capital para la explotación de fundos mineros, emprendían grandes proyectos de producción textil, promovían la colonización de terrenos susceptibles de cultivo, especulaban con tierras para dirigir el crecimiento urbano, fundaban y dirigían bancos al mismo tiempo que participaban en las contiendas políticas, invitaban a inversionistas extranjeros, se hacían cargo de dirigir la producción en una hacienda o una fábrica de cerveza o de maquinaria pesada.

La versatilidad de esta gente al reinvertir sus ganancias, obtener el máximo beneficio, así como lograr que muchas personas del estado participaran de la distribución de la riqueza generada, permite referirse a ella no sólo como mercaderes y agiotistas, sino en su papel de inversionistas con mucha imaginación para lograr el planteamiento, arranque, desarrollo y afianzamiento de diversas empresas que formaron parte de un amplio proyecto de modernización de la sociedad local, con capacidad suficiente para deslindar semejanzas y diferencias con otros planes regionales y nacionales.

La corta ilusión de la zona libre

De 1885 a 1905 se hizo posible la llegada, enriquecimiento, consolidación y decadencia de mucha gente por Paso del Norte. De un día para otro fue posible introducir a la villa gran cantidad de mercancías de cualquier parte del mundo, con poco o nulo impuesto, se abrieron decenas de comercios, llegaron inmigrantes de todo el país y del extranjero. La prosperidad se respiraba en la

ciudad hasta que en 1905 se acabó casi por completo con la derogación definitiva de la zona libre.

Los vecinos del lugar solicitaron a la legislatura local su apoyo para que el Congreso de la Unión declarara zona libre a la región fronteriza.²⁷ La Comisión de Comercio e Industria del Congreso local, compuesta por José Valenzuela, Enrique Creel y Gaspar Horcasitas, manifestaban que la zona libre sería una forma de poblar la frontera y de esta manera se garantizarán los intereses nacionales, se aumentaría la utilización de los caminos y se abatiría el contrabando.²⁸ De inmediato esta opinión causó alarma entre los comerciantes texanos. Los diputados federales que representaban al estado de Chihuahua fueron el eco de estas peticiones en la ciudad de México.²⁹

En 1885 el gobierno federal extendió la franquicia de zona libre a toda la frontera norte y, junto con la *tarifa cero* a las mercancías extranjeras “de paso” por los Estados Unidos, se impulsó el establecimiento de gran cantidad de tiendas en el Paso del Norte y Ojinaga, como en varias otras ciudades de la línea divisoria.³⁰ A partir de 1897 la guerra comercial entre ambos países, alentada por los dueños de negocios de California y Texas, fue disminuyendo las ventajas para los mexicanos. En 1905 las tarifas arancelarias eran un freno para la importación hacia México, y la zona libre comenzaba a diluirse.

Óscar J. Martínez afirmó que la época de la zona libre fue de “una prosperidad sin paralelo y se produjeron profundas transformaciones económicas en El Paso del Norte”.³¹ Por el

²⁷ *POCH*, 27 de agosto y 10 de septiembre de 1881.

²⁸ *POCH*, 8 de octubre de 1881. En la edición del 22 del mismo mes se hacía saber que el diputado local Inocente Ochoa (importante comerciante de la frontera) solicitaba ser el conducto ante las autoridades federales para la tramitación de un decreto de zona libre a favor de Paso de Norte.

²⁹ *POCH*, 26 de noviembre de 1881. Los legisladores federales por Chihuahua eran Eduardo Urueta, Gabriel Aguirre, Ramón Guerrero, Diego de Bera e Ignacio Gómez del Campo.

³⁰ Matamoros, Río Bravo, Nuevo Laredo, Reynosa, Piedras Negras, Nogales, Mexicali, entre otras, también tuvieron repercusiones por esta medida.

³¹ Oscar J. Martínez, *op. cit.*, p. 41.

contrario, con un profundo trabajo de archivo en los medios municipal, fiscal y hemerográfico, Martín González pone en duda las afirmaciones de Martínez, formuladas al parecer solamente a partir de los documentos emitidos por los grupos empresariales locales de la época posterior a la revolución, que buscaban convencer a las autoridades federales de reinstaurar un régimen fiscal preferente en la frontera para la importación de mercancías provenientes del extranjero.³²

Como ha demostrado González de la Vara, la zona de libre comercio en la frontera impulsó la importación de bienes de capital, de tecnología moderna para la producción agrícola e industrial, así como de mercancías para el consumo cotidiano —muchas de las cuales no se producían en el estado o en el país—. Sin embargo, la vitalidad que se pretendía no resultó efectiva del todo y aunque definitivamente hubo quienes aprovecharon la apertura fiscal, no se logró el crecimiento esperado de la ciudad, así como tampoco un incremento significativo en el valor del intercambio de productos.

Mientras fue posible, la villa de Paso del Norte —y a partir de 1888 con el estatus de Ciudad Juárez— fue centro de una actividad mercantil prometedor. Entre 1885 y 1895 una serie de comerciantes de diversas nacionalidades se estableció para aprovechar la importación sin pago de derechos y el libre tránsito de mercancía europea por Estados Unidos (cuadro I.2 del Apéndice). El contrabando se hacía en el doble sentido.

A partir de la abolición de la zona libre, las esperanzas de Ciudad Juárez para desarrollarse como una urbe de vocación distributiva de mercancías, cambiaron por completo. Las consecuencias también fueron resentidas en el interior del estado, pues cada vez era más difícil adquirir productos de contrabando a precios bajos. La ciudad fronteriza fue la más afectada ya que casi todos los inversionistas tomaron otro rumbo, la población disminuyó en forma dramática a partir de las primeras restricciones a la zona libre a principios de la década de 1890,³³

³² Cfr. Martín González de la Vara, *op. cit.*, p. 131, nota 75.

³³ Óscar J. Martínez, *op. cit.*, p. 210, apéndice, cuadro 1, donde se marca una caída demográfica mayor al 40% de 1887 a 1895, mientras que, en El Paso, entre 1880 y

los alimentos escasearon del lado mexicano y continuó el contrabando, ahora en la dirección de norte a sur.

De cualquier manera, la vida comercial en Ciudad Juárez dio un giro. Con el crecimiento de El Paso y la acción de grupos moralizantes, se convirtió en prestadora de servicios turísticos: hoteles, billares, cantinas, salones de juego, restaurantes, prostíbulos, palenques, plaza de toros, hipódromo, etcétera, que encontraron una demanda muy fuerte debido a la derrama económica, vía salarios, de trabajadores ferrocarrileros, obreros de la fundidora, vaqueros, soldados y aventureros. Esta característica juarense estuvo muy marcada a lo largo de varias décadas. Las formas de vida en las comunidades fronterizas habían sido transformadas por el establecimiento de la zona libre y su abolición fue otro cambio radical. En Ciudad Juárez disminuyó la población, pero de manera paulatina supo adecuarse a los nuevos tiempos.

Ojinaga careció de los beneficios juarenses. Dentro de la legislación federal de la zona libre y, para evitar el contrabando, se gravaba todo producto que saliera hacia el sur a partir de la línea de los veinte kilómetros, los cuales comprendían la zona libre. Para la vida económica de la región en que se juntan los ríos Conchos y Bravo estas regulaciones fueron mortales. Se combinaron la desaparición de la aduana fronteriza, alrededor de 1890, y las imposiciones fiscales contra el comercio de exportación, tanto hacia el extranjero como al interior del territorio nacional.

Puesto que los ojinaguenses se dedicaban de manera casi exclusiva a la agricultura, requerían comprar mercancías que no producían. Sin centros productores no agropecuarios, el comercio no era atractivo por la falta de comunicación con otros puntos, a

1900, la población aumenta en más del 2000%. Se debe advertir que este movimiento demográfico no obedeció únicamente a los cambios producidos por los distintos decretos sobre la zona libre, es necesario considerar una aguda escasez de agua en la región, la apertura de plantas industriales en El Paso, el aumento del tráfico ferroviario hacia el este y oeste, así como el surgimiento de la ciudad texana como *cuartel general* de muchas de las empresas norteamericanas que iniciaron inversiones en Chihuahua y, en general, el norte de México.

pesar de haber sido una importante estación en la ruta comercial entre Chihuahua y San Antonio antes de la existencia de los ferrocarriles. La construcción de las vías férreas estaba muy lejana a la zona. Aunque desde finales del siglo XIX se pretendía conectar por tren Chicago con el Pacífico mexicano, pasando por Ojinaga, el proyecto fue completado hasta 1928.

El círculo vicioso se cerraba con las altas restricciones para vender los productos agropecuarios de la región, puesto que para introducirlos hacia otros lugares de la entidad se les consideraba como género de importación según el artículo 696 de la Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas de octubre de 1897.³⁴ La nueva legislación federal marcaba que la internación de mercancías, proveniente de la zona libre, únicamente se efectuaría después del “pago de derechos de importación que según la tarifa corresponda a los efectos similares de origen extranjero”,³⁵ con lo cual los agricultores se topaban con trabas difíciles de salvar.

Al ser incosteable la producción para el mercado, escasear el circulante, estar alejada de las líneas de ferrocarril y, por tanto, de las rutas de exportación de ganado y otro tipo de artículos desde Chihuahua rumbo a Estados Unidos y del vertiginoso crecimiento de la economía estadounidense, Ojinaga –como fue el caso de muchas de las ciudades al borde de la línea internacional– vivió un largo periodo de decadencia, casi de extinción.

Las zonas agropecuarias de las áreas fronterizas recibieron un duro golpe con este tipo de regulaciones fiscales. La producción vitivinícola del Valle de Juárez desapareció junto con la naciente industria harinera. La supresión de las alcabalas y de las aduanas internas en 1896, que supuestamente agilizarían el mercado interior, fueron regulaciones que beneficiaron sólo a las poblaciones del interior del territorio (por la facilidad de movilización de mercancías, pues los impuestos aumentaron y

³⁴ “Exposición dirigida al C. Secretario de Hacienda y Crédito Público”, Chihuahua, 1900, transcrita en Graziella Altamirano y Guadalupe Villa (comp.), *Chihuahua, textos de su historia 1824-1921*, Gobierno del Estado -Instituto Mora - UACJ, México, 1988, tomo 2, pp. 242-253.

³⁵ *Idem*.

cambiaron de destinatario, del estado a la Federación). Las poblaciones de la frontera quedaron al margen de esta política liberal al considerarse casi localidades extranjeras.

La oferta comercial en el estado

La época marca el inicio para muchas actividades económicas en Chihuahua. El surgimiento explosivo de tantos establecimientos comerciales en las poblaciones muestra una repentina oferta de mercancías y de servicios antes inimaginables. Hoteles, restaurantes, boticas, mueblerías, tiendas de departamentos, ferreterías, librerías, licorerías, carnicerías y pescaderías; también, despachos de médicos, dentistas y abogados, impresores, sastres, parteras, zapateros, herreros, carpinteros, toneleros, carroceros, talabarteros, mecánicos y plomeros eran algunos de los establecimientos que ofrecían bienes y servicios a distintas poblaciones chihuahuenses.

La infraestructura comercial crecía a ritmo acelerado: entre 1880 y 1890 se abrieron mercados públicos en Chihuahua, Juárez, Jiménez y Parral, así como rastros en Chihuahua, Parral, Jiménez y Camargo. En varias cabeceras municipales se establecieron almacenes de depósito para evitar la escasez de alimentos, dar servicio a los comerciantes y asegurar los ingresos fiscales.³⁶ A muchos se les exceptuó de impuestos a causa del capital invertido en sus establecimientos.³⁷

³⁶ El Congreso del Estado decretó en 1889 el establecimiento de almacenes municipales de depósito en Chihuahua, Parral, Jiménez y Ciudad Guerrero, para las mercancías de paso por esas poblaciones, con una cuota del 3% diario sobre el importe causado por derechos municipales, *POCH*, 31 de julio de 1889. Seis meses después se afina la legislación al respecto, quedando como plazo máximo del depósito un semestre, pagando derechos de 10, 15 y 50 centavos mensuales por cada 100 kg en cada uno de los tres bimestres, y obligado el dueño de la mercancía a pagar puntualmente so pena de embargo, *Ibid.*, 16 de diciembre de 1889. El antecedente de este tipo de instalaciones no era muy antiguo, pues en julio de 1888 el Congreso determinó el establecimiento de un almacén en Huejuquilla (Jiménez), primera estación de importancia dentro del estado, para la ruta del Ferrocarril Central Mexicano, viniendo del sur, *Ibid.*, 12 de julio de 1888.

³⁷ A este respecto, el *POCH* da muestras constantes de las excepciones fiscales, que no eran privilegio de unos cuantos negociantes.

Los mercados públicos fueron impulsados por los grandes comerciantes para combatir el aumento de ambulantes que pregonaban por las calles sus artículos, sin pagar impuestos ni ser supervisados por las autoridades. Los clientes de estos pregoneros eran gente con escaso poder de compra, en tanto que las clases medias y altas preferían acudir a las famosas y prestigiadas casas mercantiles, como lo hacían los compradores al mayoreo que trasladaban mercancías a otras poblaciones o suburbios.

En los últimos años del siglo todos los pueblos y ciudades chihuahuenses contaban con un sistema seguro de abasto. Las redes comerciales se habían definido; los problemas ahora serían más por el poder adquisitivo de compradores y los precios determinados por los vendedores que por la disponibilidad de productos. Los lugares a los que se limitó el abasto fueron los que se despoblaron, como algunos minerales al sur: Morelos, San Juan Nepomuceno y Guadalupe y Calvo. También está el caso de la depresión surgida por el endurecimiento de la legislación respecto a la zona libre. Al resto del estado llegaba de hecho cualquier cosa que se quisiera comprar, salvo durante los ciclos de crisis agrícolas o de algunos bienes manufacturados: el maíz en 1885,³⁸ la harina de trigo en 1904,³⁹ los combustibles para maquinaria a fines del 1906 y principios de 1907,⁴⁰ y una escasez generalizada en la capital a mediados de 1916 debida a la presencia de tropas carrancistas.⁴¹

Terminemos este capítulo con una descripción acerca de los sujetos que en el comercio parecieran ser los menos venturosos: los consumidores de las capas más pobres de la sociedad, según un periódico de la época y bajo el título “Las angustias del pueblo”.

Es de casi todos los distritos y poblaciones del Estado, de donde llega la queja lastimera del proletario cuya subsistencia va siendo cada día más angustiosa puesto que

³⁸ *Memoria de Fomento*, enero de 1883 a junio de 1885, pp. 782-783.

³⁹ *EPH*, 18 de septiembre de 1904.

⁴⁰ *Ibid.*, 4 de enero de 1907.

⁴¹ *Ibid.*, 7 de julio de 1916.

los elementos de vida no están á su alcance, y en tanto que los jornales permanecen inalterables, los artículos de primera necesidad duplican sus tarifas. De Ojinaga, de Parral y aún de esta ciudad, han empezado ya las emigraciones numerosas, y día llegará en que tengamos muchas concesiones ferrocarrileras, muchos caudales... pero nos faltarán peones para labrar la tierra y cuadrillas de operarios para tender las vías. Además, es dolorosamente triste que el comercio en pequeño, el que parece destinado a abastecer al obrero, sea uno de sus más crueles tiranos, llegando su despotismo á un exceso verdaderamente punible. Si no se han aumentado los jornales, justo es que la pobre mujer del proletario busque sus economías, y parece que esto despierta las iras del comerciante que maltrata y aún injuria á los que no pueden saciar su codicia. Esta conducta no es ni racional ni humanitaria, y por más que la prensa toda se ha quejado, siguen esos mercaderes ambiciosos amparándose en un lema ya tristemente célebre: “si quiere lo toma y si no lo deja”. No han de estar ocultos a la clara inteligencia de nuestras Autoridades los medios que hay que emplear para salvar de un desastre á la clase humilde y aún a la media del pueblo chihuahuense y si un remedio eficaz no se pone, se llegará el día en que no podrán subsistir más que los capitalistas. Se esperan grandiosos progresos con las dos líneas que se extienden ahora y que unirán a Chihuahua con importantes centros mercantiles.⁴²

Es mucho lo que está por hacerse sobre la historia comercial del estado de Chihuahua. Falta por conocer y entender la actividad desde puntos de vista como la legislación, los regímenes fiscales, el tamaño de las transacciones, la importancia de los grupos y casas comerciales, el papel del contrabando en el abasto y su influencia sobre los comerciantes legalmente establecidos. Se hace necesario también un análisis de precios de productos básicos y, por supuesto, las tendencias de la actividad a lo largo del conflicto revolucionario y los distintos gobiernos que se

⁴² ECC, 12 de julio de 1902.

sucedieron entre 1911 y 1920. De mucho interés serán también los estudios de caso sobre alguna de las grandes casas mercantiles, y la profundización en la manera como se conformaron los grupos de poder a partir de la actividad comercial durante y después de la revolución.

Han surgido diversas novedades en ciertas áreas del comercio, como la repentina aparición de establecimientos que se dedicaban a la compraventa de bienes raíces, sobre todo en Ciudad Juárez y Chihuahua. O la participación de promotores mercantiles provenientes de varios rumbos de Estados Unidos que impulsaron las exportaciones de productos chihuahuenses como textiles, productos de piel y agrícolas. Las ramificaciones que se pueden derivar de estudios profundos sobre el comercio chihuahuense de los últimos cien años son muchas, y es campo abierto para futuras investigaciones.

CAPÍTULO 2

LA PRIMERA OLA INDUSTRIALIZADORA

SEGÚN EL DISCURSO LIBERAL-CIENTÍFICO de la época, un signo del progreso debía ser el número y calidad de los establecimientos dedicados a la producción en masa de mercancías. En el estado de Chihuahua habían funcionado a lo largo del siglo XIX algunas fábricas textiles y molinos de harina, aunque siempre sujetos a los altibajos de la producción de materias primas y sin lograr una capitalización suficiente, además de no contar con sistemas de abasto eficientes.

Los transformadores tradicionales, los artesanos (herrerros, talabarteros, tejedores, sastres, sombrereros, carroceros, carpinteros, adoberos, hojalateros, panaderos y zapateros) eran quienes en la práctica sostenían el abasto de productos elaborados en haciendas, ranchos, pueblos y ciudades, cuando no podían importarse del mercado norteamericano o enviarse desde el sur del país.

El porfiriato marcó el inicio de un proceso de industrialización regional en ciertas áreas. La industria “tradicional” sufrió una transformación: se recapitalizó y sustituyó en parte la tecnología obsoleta. Las llamadas industrias modernas, que contrataban una multitud de operarios, que invertían grandes sumas y cuyo objetivo comercial rebasaba los límites locales, se fueron conformando a partir de la segunda mitad de la década de 1880 hasta lograr metas importantes de producción y mercadeo hacia fines del siglo.

Tanto uno como el otro tipo de industrias, más la magnitud lograda por los movimientos mercantiles impulsados por los comerciantes, harían suponer que el artesanado rural y urbano fue obligado a vender su mano de obra en diversos sectores. Tan sólo en 1906 se registraron poco más de ochocientos cincuenta talleres

artesanales con casi 2,600 operarios bajo el régimen de jornal,¹ sin considerar a quienes trabajaban de manera exclusiva para una hacienda o empresa, como en el caso del latifundio Hearst, donde se mantenían carpinteros y herreros de planta.

La composición de la fuerza de trabajo industrial (cuadro II.1, del Apéndice) revela la importancia que tuvieron las extractivas sobre las actividades de transformación. En números absolutos, los operarios mineros fueron aumentando conforme avanzaban las inversiones en los últimos años del siglo XIX y principios del XX (para 1910 el capital en la transformación era de mayor monto), hasta casi ocupar la mitad de la fuerza laboral industrial.

Según los mismos censos, la población económicamente activa (PEA) dedicada a la industria alcanzó su máxima proporción en 1910, el 15%, mayor con respecto a los dos primeros censos cuando fue de 12.8% y 12.9%, respectivamente. La fortaleza de las actividades del sector primario (agricultura, caza, pesca y silvicultura) era tal que más de la mitad de la población en edad de producir se dedicaba a ellas: 60.5, 59.6 y 53.6%; como comparación valga mencionar que en 2020 la población dedicada a estas actividades en el estado representa el 9.3% de la PEA.²

Por otra parte, resulta significativa la relación entre operarios masculinos y femeninos que a nivel nacional era casi de 3:1, mientras que en el estado era de 9:1.³ Esto pudo deberse a que el estado de Chihuahua se había convertido en centro captador de fuerza de trabajo masculina proveniente del centro-norte de la república, donde las posibilidades de ingresos monetarios eran menores.

¹ Sin contar a sus familiares que laboraban sin compensación alguna, una práctica muy extendida en el mundo capitalista.

² Véanse *Estadísticas económicas del porfiriato. Fuerza de trabajo y actividad económica por sectores*, tomo 2, COLMEX, México, 1960, pp. 26, 38 y 46-50; INEGI, “Resultados de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo”, Coordinación Estatal Chihuahua, Comunicado de Prensa 233/20 del 9 de mayo de 2020.

³ Hoy es de 1.6:1; INEGI, *idem*.

Revitalización de las actividades tradicionales

Uno de los rasgos más problemáticos para lograr evaluar el impacto de la política económica del porfiriato hacia los productores artesanales es su desaparición de muchos registros: se dedicó más espacio a las grandes industrias. Pero por el esfuerzo estadístico de principios del siglo XX es posible saber que, aun con el gran impulso a la industria “moderna”, a la atracción de capitales y, en general, a la modernización, el sector artesanal era uno de los más dinámicos. La persistencia del artesanado en la economía regional se observa en el *Anuario de 1906* (cuadros II.1 y II.2 del Apéndice). La tercera parte de los talleres habían iniciado sus labores antes de 1900; el resto se estableció a partir de 1901, en pleno apogeo de la actividad industrial.

El número de operarios suma más de 1,300 para este tipo de talleres, mientras que en la industria no llegaba a 2,300. Debe además considerarse a los familiares que colaboraban con el artesano: hijos, cónyuges, sobrinos, entenados, ahijados, etcétera, que por no pagárseles un salario no integraron la estadística. Por ejemplo, se registran fábricas de sarapes con sólo un operario devengando un peso diario de sueldo, o herreros sin ayudantes. En otras palabras, la proporción de operarios ocupados en los talleres por el artesanado era mucho más elevada que en la industria, aun tomando en cuenta sólo lo registrado por la Secretaría de Gobierno del estado en 1906. Por otra parte no hay números sobre todos los talleres artesanales –de gran importancia por la cantidad de su producción y posibles empleados– que funcionaban en las haciendas agropecuarias o mineras, así como en los aserraderos o en las plantas generadoras de electricidad. Era común que en esos establecimientos se asentaran herreros, carpinteros o curtidores para elaborar los implementos necesarios para las faenas: ellos también quedaron fuera de las estadísticas relativas al artesanado, pero quizá se sumaron al rango de jornaleros u operarios.

El hecho de apoyarnos en el *Anuario de 1906* para comparar al artesanado con la industria moderna no significa que dicha fuente sea del todo confiable. Se han detectado varias fallas a lo largo de la serie de anuarios estadísticos entre 1905 y 1909, comparándolos con los directorios comerciales e industriales que aparecieron en la misma época. De cualquier manera, ambos tipos de fuentes han demostrado las tendencias generales de los fenómenos económicos durante la primera década del siglo. Mark Wasserman refiere los informes consulares para apoyar la idea de que hacia 1909 había desaparecido casi el 40% de los negocios establecidos en 1906, pero el *Anuario de 1909* marca una cantidad similar con respecto a 1906 (hay una baja aproximada sólo del 10%); pero en 1909 no se incluyen actividades que evidentemente no desaparecieron: sastres, zapateros, relojeros, herreros, fotógrafos, hojalateros y plateros.

En consecuencia, las fuentes estadísticas no pueden ser confiables para medir el impacto de la crisis de 1907 (como lo sugiere Wasserman), ni el peso que tenían las actividades productivas de transformación. Al mismo tiempo y ante la inexistencia de un archivo del estado, las cifras proporcionadas por el *Anuario* representan la única fuente disponible para evaluar el peso del artesanado en la producción ya que, ni antes ni después, se tomaron datos de concentración. Los archivos municipales serían una fuente probable para lograr conocer la importancia de estas actividades. Por otra parte, una evaluación de la producción industrial sólo podría hacerse por medio de los archivos de las respectivas compañías, cosa que no ha sido posible efectuar; además, todas estas empresas industriales fueron saqueadas durante el proceso revolucionario de 1910–1920 y sus acervos por lo general destruidos.

Lo que sí da la impresión es que el artesanado se benefició por el establecimiento de las grandes industrias, para las cuales sirvió de apoyo. El artesanado logró complementar la producción de las firmas industriales. Su adecuación a los nuevos ritmos de inversión no deja lugar a dudas, aun cuando haya sido uno de los

sectores más golpeados por el régimen fiscal impuesto por la administración de Enrique C. Creel.⁴ Se debe anotar que ningún establecimiento artesanal gozó de exenciones fiscales de alguna especie, al mismo tiempo que se armaban los catálogos de contribuyentes tomando en cuenta el giro sin considerar el capital invertido: pagaba la misma cantidad de impuestos un taller de carpintería con uno o tres operarios, que una fábrica de muebles con treinta o más trabajadores y con maquinaria.

De 1881 a 1910 el gobierno del estado de Chihuahua otorgó un total de 206 concesiones para la producción industrial de bienes y servicios. Los concesionarios gozaron de ciertos privilegios, como la exención de impuestos estatales o municipales sobre el capital o sus productos, o la exclusividad por determinado tiempo. Las estadísticas no contemplan empresas sin privilegio estatal.

Casi el 60% de las concesiones de este periodo fueron otorgadas entre 1904 y 1910 (119) y casi el 90% a partir de 1897 (184). De 1881 a 1896 se dieron sólo 22 (tres concesiones cada dos años en promedio), cuando en 1905 y 1906 se vieron agraciadas un total de 48 empresas (dos por mes). Pero los efectos de la crisis mundial de 1907 se aprecian ese año y el siguiente, cuando se dieron sólo once anuales; es decir, un promedio menor a una por mes, reduciéndose en 54% el ritmo de las concesiones industriales. Hay una cierta recuperación en los dos años siguientes: 16 en 1909 y 15 en 1910, mas no se alcanzó el nivel de 1905 y 1906. El crecimiento se interrumpió en definitiva a partir de 1911.⁵

⁴ Enrique Clay de Jesús Creel Cuiltly (Chihuahua, 1854 – Ciudad de México, 1931). Hijo de Paz Cuiltly Bustamante y Reuben Creel. A la muerte de su padre, Enrique tuvo que dejar la escuela elemental, que nunca terminó y se dedicó a atender los negocios familiares. Fue consejero municipal, síndico, regidor y presidente municipal de Chihuahua. Diputado local y federal. Gobernador interino y constitucional del Estado, embajador de México en Washington, así como Secretario de Relaciones Exteriores. *Cfr.* González H. y León G. “Enrique C. Creel...”, *op. cit.*; Mark Wasserman, “Enrique C. Creel: Business and Politics in Mexico, 1880-1930”, *The Business History Review*, vol. 59, núm. 4, 1985, pp. 645-662 y María Elena Chico y Pardo, “Enrique C. Creel”, en Patricia Galeana (coord.), *Cancilleres de México*, tomo I, México, SRE, 1992, pp. 626-641.

⁵ Para ampliar la referencia con respecto a la crisis mundial de 1907, se recomienda Robert F. Bruner y Sean D. Carr. *The Panic of 1907: Lessons Learned from the Market's Perfect Storm*, Hoboken, John Wiley & Sons, 2015, así como Carlos Marichal, *Nueva*

Para una síntesis, clasificamos las concesiones industriales en el cuadro II.3 (apéndice). Casi el 40% de las concesiones (85) fue para la producción de bienes para el consumo industrial: aceites, minerales y metales beneficiados, envases, materiales para construcción, almidones, electricidad; 61 de ellas –casi tres cuartas partes– se otorgaron a partir de 1905. En 1905 y 1906 se otorgaron 26, representando poco más de la mitad de las concedidas durante esos dos años. Treinta y cinco de las concesiones de este tipo se relacionaron con el beneficio de metales extraídos en el propio territorio del estado y aunque no todas operaron en la realidad, muestran un claro predominio de las actividades minero-metalúrgicas. Cincuenta de los concesionarios nacieron en el extranjero (61%), casi todos estadounidenses. El 80% de ellos obtuvo los privilegios del estado entre 1905 y 1910. Es notable la cantidad de concesiones en este periodo, y aunque se advierte una baja de inversionistas a partir de 1907, no deja de haber nuevas empresas (cuadro II.4 del Apéndice).

Otro grupo importante de concesiones fue el de las compañías proveedoras de servicios: tranvías, teléfonos, generación y abasto de electricidad, alumbrado público, conducción de gas, que implicaban fuertes montos de inversión (cuadro II.5 del Apéndice). Fueron en total 44 concesiones de privilegios (21.4% del total), 18 de ellas para extranjeros (41%). Treinta (68%) se otorgaron entre 1904 y 1910 y aunque hasta 1893 se habían entregado seis (14% en 12 años), entre 1898 y 1903 se concedieron para siete empresas más (16% en seis años).

Las concesiones para producir bienes de consumo general fueron 31 (15% del total), 16 para extranjeros (52%). La producción de cigarros, cerillos y velas fue la que más se solicitó dentro de este rubro (11, el 35%), así como la de derivados de la explotación forestal, como marcos para retratos, muebles, carros, alcohol y escobas (10, 32%). Veinticinco de éstas (81%) fueron otorgadas entre 1897 y 1906; el resto (6, 19%) entre 1884 y 1890.

historia de las grandes crisis financieras: una perspectiva global, 1873-2008, Barcelona, Debate, 2012.

La escasa producción forestal parece bajar aún más con la crisis de 1907, y no fue sino hasta 1910–1911 que se recuperó, sobre todo por la construcción del Ferrocarril del Noroeste, que mandaba trozo y madera aserrada hacia El Paso, principalmente. No hay un claro interés por las industrias de derivados forestales a pesar de contarse con la materia prima (cuadro II.6 del Apéndice).

La industria de alimentos y bebidas está representada por 33 concesiones (16%) del total otorgadas a partir de 1896, y 18 (56%) entre 1900 y 1904. Diez de estos privilegios fueron concedidos a extranjeros (30%), la mayoría (siete) a partir de 1903, y la mitad entre 1903 y 1910. El grueso de las concesiones para producir alimentos y bebidas se destinaron para procesar bienes agropecuarios de la entidad, a excepción de las fábricas de chocolate y dulces, cuyas materias primas debían ser introducidas a Chihuahua procedentes del sur del país o de los Estados Unidos. Lo mismo ocurría con la materia prima para la cerveza, ya que en México no se producía el lúpulo y la cebada en la región no era suficiente para las necesidades de esta industria (cuadro II.7 del Apéndice).

Fueron pocas las concesiones para el sector textil. Hacia la segunda mitad del porfiriato eran las empresas que mayor alcance tenían en cuanto al destino de sus productos, a la inversión aplicada y al número de operarios con que contaban. Sólo se concedieron privilegios en 15 ocasiones (7.3% del total durante el periodo), pero hay que resaltar que la Compañía Manufacturera de Impermeables, La Concordia y La Paz, gozaron cada una de dos tipos de concesión en diferente tiempo, con lo cual se reducen a doce las empresas. Por lo general todas operaron hasta el estallido de la revolución, pero algunas continuaron después de 1920. Varias de estas concesiones fueron otorgadas a empresas que laboraban antes de 1880, como los casos de Antonio Asúnsolo, Bellavista y Dolores (cuadro II.8 del Apéndice).

Es necesario evitar errores de interpretación. Referir estas concesiones no significa que hayan sido las únicas empresas que

operaron dentro del estado entre 1881 y 1910. El régimen de privilegio en cuanto a contribuciones, impuestos y exclusividad sólo se dio a quienes lo solicitaron, en cuyo caso el Congreso local aprobaba las ventajas pedidas. De 192 establecimientos mencionados, sólo diecinueve (menos del 10%) coinciden con la lista de concesiones aprobadas por el Congreso local; según los listados por lo menos se habían otorgado 129 entre 1881 y 1905. También se percibe que los privilegios a empresas industriales se dieron a las que se ubicarían dentro de espacios urbanos. De las 206 concesiones de privilegio, el 66.5% fue para seis localidades: Camargo, Chihuahua, Jiménez, Parral, Santa Eulalia y Ciudad Juárez; en Chihuahua capital se asentó el 41.3% del total. Asimismo, se advierten áreas de especialización. Por ejemplo, la metalurgia en el distrito Hidalgo, donde se ubican los centros mineros de Parral, Santa Bárbara, Minas Nuevas y San Francisco del Oro; el asierre de madera en Guerrero, por la reserva forestal contigua al ferrocarril; la producción de mezcales en Arteaga, en el extremo occidental del estado, donde crecen varios tipos de agave.

Entre 1880 y 1910 el Congreso del estado de Chihuahua se mantuvo discutiendo múltiples solicitudes de permiso para establecer negocios de producción industrial. Por supuesto, cada solicitud iba acompañada de una lista de pedimentos de exenciones, privilegios fiscales, así como de diversos tipos de garantías para facilitar la exclusividad de los proyectos. Desde antes del porfiriato se establecieron industrias procesadoras de los principales bienes salidos del sector agropecuario: algodón, lana, trigo, cueros y carnes. La más socorrida fue la de hilados, tejidos y confección, reforzada con mayores inversiones a partir de la década de 1880, y que en vísperas de la revolución se preciaba de ser una de las más importantes en el ámbito norteño. De la misma manera, la molienda del trigo y el procesamiento de cueros fueron adquiriendo mayor relevancia.

El impulso definitivo al procesamiento de materias primas en Chihuahua se manifestó con la construcción de las vías férreas. Además de crear las condiciones de infraestructura necesarias para la posible inserción de Chihuahua en los

mercados, motivó la inversión. Esto ocurrió tanto en las actividades tradicionales de la economía chihuahuense como en la apertura de nuevos frentes, imposibilitados en su desarrollo cuando no existían las modernas vías de comunicación. La apertura del proyecto ferrocarrilero a partir de 1881 marcó la integración de la economía rural al proyecto modernizador de las élites, gracias a lo cual los frutos agropecuarios serían en parte procesados para su comercialización. Los antiguos espacios económicos se ensancharon, el destino de las mercancías estaba cada vez más alejado de sus centros productores; las regiones económicas se redefinieron.

La urdidiera industrial

La Industria (en Chihuahua), Dolores (cerca de Jiménez), Talamantes (por el Valle de Allende) y Bellavista (en El Pilar de Conchos, hoy Valle de Zaragoza) eran fábricas de hilados y tejidos que operaban antes del periodo que abarca este trabajo. Su existencia estaba llena de problemas: sufrieron cambios de propietario, permanecieron cerradas en diversas épocas y sus procesos estaban basados en tecnologías obsoletas; siempre habían estado a expensas de la producción local de materia prima, por lo que en años malos se veían forzadas a dejar de operar.

La Industria

Era propiedad de Antonio Asúnsolo⁶ por lo menos desde 1878, cuando su inversión en maquinaria e instalaciones ascendía a 35 mil pesos. Estaba dedicada a los tejidos de algodón con la ayuda de 600 husos y 40 telares operados por 80 varones, 25 mujeres y diez niños; se les pagaba un jornal diario⁷ que fluctuaba entre los

⁶ Nacido en Durango, tuvo intereses en compañías deslindadoras que midieron terrenos en Durango y Chihuahua; fue diputado local, murió en Chihuahua en noviembre de 1899; Francisco R. Almada, *Diccionario de historia, geografía y biografía chihuahuenses*, Chihuahua, UACH, 1968, p. 51 y Holden, *op. cit.*, pp. 139-154.

⁷ El jornal se pagaba por trabajar de 12 a 16 horas diarias. *Cfr.* Carmen Ramos Escandón, *Industrialización, género y trabajo femenino en el sector textil mexicano: el obraje, la fábrica y la compañía industrial*. México, CIESAS, 2005.

25 centavos y un peso. La maquinaria era movida con fuerza hidráulica y de vapor. Aquí, 115 personas lograban convertir los 1,500 quintales (69 toneladas)⁸ de algodón que entraban al año a la fábrica en 2,500 piezas⁹ de manta al mes, que eran vendidas en el mercado chihuahuense a precios de entre 2.75 y 3.26 pesos cada una.¹⁰ El 22 de enero de 1887 el *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua* informó que Asúnsolo acababa de recibir una concesión del Congreso local, por la cual se le exceptuaba por diez años de toda contribución sobre el capital que invirtiera en la fábrica de casimires La Industria, lo que significa que había cambiado el giro de su producción o lo había diversificado ya que la tecnología no es la misma para el algodón que para la lana.

Fábrica de Dolores

Ubicada en Jiménez desde la década de 1860, fue una de las firmas que se caracterizadas por depender totalmente de las posibilidades locales de abasto. Era un negocio tan irregular que entre 1878 y 1907 tuvo por lo menos cinco cambios de propietario. La empresa había sido de Canuto Estavillo, quien la heredó a su hija Felipa: al casarse, dejó la administración en manos de su marido, el doctor Ignacio M. Ramos. Su producción podría haber sido mucho mayor a la de Asúnsolo pues en 1878 contaba con 1,200 husos y cien telares, pero procesaba sólo 55,230 kg de algodón. Ramos pagaba entonces jornales que iban desde 12.5 centavos hasta un peso, prefiriendo contratar mujeres (58% de la mano de obra) y niños (12%), a quienes siempre les correspondían menores salarios.

A pesar de la gran diferencia en la cantidad de materia prima consumida por estas dos fábricas, casi 14 mil kg menos, Dolores reportaba una mayor producción de piezas de manta de algodón, cuatro millares mensuales, cuyo precio iba de 2.50 a tres pesos en el mercado chihuahuense.¹¹ Hacia 1889 Dolores fue sujeta a un

⁸ Un quintal equivale a 46.0246 kilogramos.

⁹ El tamaño común de las piezas de manta era de entre 26 y 27 metros de largo por 90 centímetros de ancho. Cfr. Carmen Ramos Escandón, *op. cit.*

¹⁰ Los datos de producción de La Industria provienen de *ERM, 1877-1878*.

¹¹ *ERM, 1877-1878*.

juicio hipotecario decretado por el juez de letras en Jiménez por un adeudo de 10 mil pesos fuertes desde 1883:¹² al ser perdido por los dueños fueron rematados por la vía judicial todos los bienes que comprendía la propiedad (edificios, maquinaria, derechos de agua “y lo anexo”).¹³ A 18 meses del remate apareció la sociedad de Juan B. Baca y Hermano favorecida por diez años para no pagar impuesto alguno sobre el capital invertido en Dolores.¹⁴ Cinco años más tarde, en 1895, *El Economista Mexicano* reportaba a Dolores, entonces propiedad de los españoles Prats y Jordana, como la única fábrica de hilados y tejidos en Chihuahua dentro de la lista del impuesto asignado para julio–diciembre de ese año, cuya cuota de 750 pesos era una de las más bajas en el país.¹⁵ En 1906 el alemán Adolfo Bronnimann era señalado en los registros oficiales como propietario de esta fábrica, cuya producción anual era de 7,300 piezas de mezclilla con valor de 60,810 pesos, utilizaba maquinaria movida por vapor con una potencia de 80 HP y con un consumo de 1,095 toneladas de combustible. Ese año tenía cien operarios, 30 hombres y 70 mujeres, con jornales diarios de 75 centavos por igual.¹⁶ Al año siguiente, 1907, el *Directorio Comercial* del estado registró a la fábrica como propiedad de Bronnimann y Jordana, y que además de producir mezclillas, elaboraba pantalones y blusas.¹⁷

Fábrica de Talamantes

Al parecer esta fábrica textil era la más antigua del estado (ca. 1853) y aún estaba en operación a principios del siglo XX. En 1878 Talamantes era propiedad del italiano José María Sini; con una inversión de 25 mil pesos y 30 mil en maquinaria y edificios, contaba con 2,800 husos y 200 telares, consumía más de 138 toneladas de algodón al año, con valor de 15 pesos por quintal. Allí laboraban 40 hombres, 10 mujeres y 15 niños (65 en total),

¹² No hemos comprobado el nombre del acreedor.

¹³ *POCH*, 26 de enero de 1889.

¹⁴ *Ibid.*, 9 de agosto de 1890.

¹⁵ *El Economista Mexicano*, tomo 19, núm. 21, 22 de junio de 1895, p. 245.

¹⁶ *Anuario 1906*, pp. 142-143.

¹⁷ *Directorio Comercial 1907*, p. 28.

con jornales que iban de un real (12.5 centavos) a un peso. Su producción en ese entonces era de mil piezas de manta al mes, con 3,688 kg, cuyo precio de fábrica por unidad oscilaba de 2.50 a tres pesos y se utilizaba para consumo dentro de la entidad.¹⁸ En 1880 los problemas financieros de la empresa obligaron a la Administración de Rentas del Estado a anunciar la enajenación de la fábrica por falta de pago del impuesto directo.¹⁹

Laureano Holguín, a través del Banco Mexicano, compró en 1883 a José Dolores Solís su parte de Talamantes en 30 mil pesos fuertes. Holguín tenía hipotecada la tercera parte de la negociación a Luis Terrazas, incluyendo casas, molino de harina, terrenos y derechos de agua.²⁰ Pero los beneficios económicos por poseer esta fábrica parecen haberse esfumado, pues en 1885 los socios Guadalupe Valles viuda de Chabre e hijos (de Chihuahua), Laureano Holguín (de Santa Rosalía) y otros fueron demandados por el comerciante español asentado en Parral, Luis G. Hevia, por adeudo de 2,954.03 pesos fuertes.²¹ Para administrar las dos terceras partes de Talamantes, en 1891 se formó la sociedad Guadalupe Valles viuda de Chabre Sucesores, entre Martín, Refugio, Margarita, María y Matilde Chabre, con el gerente Martín Chabre.²² Pero en 1906 la empresa estaba registrada como propiedad de Juan María Salazar, con una producción anual de 81 mil kg de manta blanca, cuyo valor era de 180 mil pesos. La maquinaria estaba movida por fuerza hidráulica de 100 HP, había 60 operarios hombres y 70 mujeres, con jornales de un peso y 65 centavos, respectivamente.²³ Salazar murió y en 1909 la fábrica quedaba en manos de su viuda, Guadalupe Salas, pero en aquel año se mantuvo fuera de operación.²⁴

¹⁸ *ERM*, 1877-1878.

¹⁹ *POCH*, 29 mayo de 1880.

²⁰ *AGNCH*, protocolos de Luis G. Irigoyen, Chihuahua, 2 de abril de 1883.

²¹ *POCH*, 28 de agosto de 1885.

²² *AGNCH*, *RPP*, núm. 21, 20 de abril de 1891.

²³ *Anuario 1906*, pp. 142-143.

²⁴ *Anuario 1909*, p. 153.

Bellavista

Fundada en 1866, esta empresa manufacturera de hilados y tejidos se convirtió en la principal, entre las antiguas, durante la era porfiriana dentro del estado. 1880 marca fin de la primera época de Bellavista al suscitarse problemas entre los dueños (Arcadia Muncharaz viuda de Galván e hijos) y sus 18 tejedoras.²⁵ Al mes de iniciados los conflictos, la Administración de Rentas del Estado decretó un embargo contra la empresa por no haber cumplido el pago del impuesto directo.²⁶ Todo parece indicar que las dificultades económicas siguieron deteriorando a la sociedad industrial y en 1881 doña Arcadia, sus hijos y su socio, Francisco E. Franco, solicitaron a Tomás Macmanus e Hijos que se hicieran cargo de todo lo relativo a la venta de la fábrica. Los Macmanus, a su vez, otorgaron poder especial a Adolfo Iwonsky para que vendiera Bellavista en 160 mil pesos fuertes, 80 mil pesos al contado, \$61,600 serían para la viuda de Galván y sus hijos Enrique, Guadalupe y Ricardo, y \$18,400 para Franco. El resto debería ser pagado en abonos de 10 mil pesos a los seis, 18, 24, 30, 36, 42 y 48 meses, con interés anual del 12% con libranzas sobre los réditos.²⁷

Es probable que parte de la compañía haya sido adquirida en ese entonces por Federico Sisniega. El 30 de noviembre de 1887 el Congreso del Estado eximió por ocho años a Bellavista de toda clase de impuestos sobre el capital que girara.²⁸ En 1888 se puso a la venta el 25% de Bellavista, que todavía formaba parte de los bienes de la familia Galván, correspondiente al menor Ricardo Galván, avaluándose en 27,700 pesos.²⁹ Ya como propiedad total de Sisniega, el 15 de marzo de 1902 se terminó la limpieza y ampliación del canal de riego principal, con lo cual se obtuvo un

²⁵ *POCH*, 10 de abril de 1880. No aclara el motivo de la controversia.

²⁶ *Ibid.*, 29 de mayo de 1880.

²⁷ AGNCH, protocolos de Aristeo de la Vega, 18 de junio de 1881. El contrato además estipulaba que “los agentes que se encarguen de la venta de dicha negociación no percibirán honorario alguno, más cumpliendo con las cláusulas anteriores, podrán sacar de la venta las ventajas que ellos puedan para sí mismos”.

²⁸ *POCH*, 3 de diciembre de 1887.

²⁹ *Ibid.*, 26 de mayo de 1888.

caudal de 2,120 litros por segundo, es decir: 183,168 m³ de agua destinados a los campos de trigo. Esa cantidad era mayor a la necesaria para el riego del trigo, maíz, algodón y otras semillas que se cultivaban en los terrenos de la negociación, por lo que se buscaron más tierras para aprovechar la totalidad del líquido. La corriente del canal podía desarrollar 250 caballos de fuerza en su caída, potencia utilizada para la operación de la planta.³⁰ En 1906 se reportó una producción anual de 750 mil metros de mezclilla con valor de 240 mil pesos; laboraban 91 hombres y 18 mujeres con jornales de 80 y 60 centavos diarios.³¹ Tres años después, en 1909, la mezclilla salida de Bellavista tendría un valor de 150 mil pesos anuales y los jornales que se pagaban allí eran de 1.25 pesos diarios.³²

Renovación de la producción textil

Los estímulos fiscales ofrecidos por la administración de Miguel Ahumada en Chihuahua fueron aprovechados por un grupo de inversionistas que dio a la producción textil un nuevo giro en el territorio de la entidad. Las novedades consistieron en el nacimiento de 17 establecimientos dedicados a la manufactura de prendas de vestir, algunos de ellos con fuertes sumas de capital y otros, con una producción modesta pero suficiente para satisfacer las necesidades de los consumidores del estado y, a veces, de la región entera. A este grupo de empresas pertenecen las referidas en el cuadro II. 9 del Apéndice. Desde las modestas fábricas de sarapes en el municipio de Guerrero o Santa Isabel hasta la poderosa fábrica La Paz, con capital que llegó a sumar el millón de pesos.

En la década de 1890 poderosos inversionistas del estado se unieron para crear las fábricas de hilados y tejidos La Concordia,

³⁰ Mientras se desarrollaron los trabajos se prohibió la venta de bebidas alcohólicas para evitar ausentismo de operarios y terminar rápido las obras; *ECC*, 2 de abril de 1902.

³¹ *Anuario 1906*, pp. 142-143. La misma fuente reporta 1903 como fecha de inicio de operaciones de la fábrica; puede referirse a una nueva constitución de sociedad industrial encabezada por Federico Sisniega ese año, pero no hay información comprobatoria.

³² *Anuario 1909*, p. 149.

en las afueras de la capital, y la del Río Florido, en Camargo. El 12 de julio de 1890 La Concordia recibió del Congreso local el privilegio de exención de todo impuesto por diez años, gracias a la solicitud de los socios Emilio Ketelsen, Carlos Zuloaga, Leopoldo von Kessel, Canuto Elías y Enrique C. Creel; produciría hilados y tejidos de lana.³³ Y en 1895, mientras se inauguraba la caldera de la fábrica, el gerente Von Kessel trataba con comerciantes de Las Vegas y Albuquerque la venta de prendas de lana salidas de los talleres de producción de La Concordia; el expendio al menudeo de la fábrica estaba en la casa Ketelsen y Degetau, a espaldas del edificio del ayuntamiento de Chihuahua. En 1910 esta fábrica surtía de casimires a El Progreso Industrial.³⁴

El entusiasmo del redactor de un pequeño reportaje periodístico no es menor cuando describe los logros de La Concordia en 1897:

Este establecimiento fue incorporado bajo las leyes del Estado de Chihuahua en 1890, con un capital de \$300,000. El edificio y sus locales cubren un espacio de 25,000 pies cuadrados y consisten en los departamentos de selección de la lana, envolvimiento, tejido, tinte y terminado. En todas las áreas emplea a 150 ayudantes expertos, un equipo absolutamente perfecto. Se selecciona sólo la mejor lana, y junto con una buena maquinaria, la consecuencia es que la clase de productos sea igual a la importada. Cada año se utiliza hasta más de un millón de libras de lana, la mitad de la cual se importa de los Estados Unidos; las mejores telas son hechas con lana americana. Lo que sale de la fábrica consiste en productos de lana de toda clase, incluyendo el casimir, franelas, cobijas, tapetes, etc. El intercambio es muy extenso, cubre todos los estados del norte de la República Mexicana. Durante el año pasado la compañía hizo un enorme negocio vendiendo cerca de medio millón de dólares en productos.³⁵

³³ *POCH*, 12 de julio de 1890.

³⁴ *CHE*, 30 agosto de 1895; *Revista de Chihuahua*, vol. 2, núm. 2, marzo de 1896, pp. 62-64.

³⁵ *EPH*, 22 de marzo de 1897.

En Santa Rosalía de Camargo, la fábrica del Río Florido, funcionaba desde 1890 con el objeto de producir hilos y telas de algodón. La inversión fue emprendida por Macario Prieto, el doctor Carlos Fischer, Santiago Harrington y Santiago Stoppelli, quienes en julio obtuvieron una concesión local que les exentaba de toda obligación fiscal por diez años de toda clase de impuestos. El *Anuario de 1906* informaba que su producción ascendía a 100 toneladas de telas de algodón con valor de 450 mil pesos anuales, laboraba con maquinaria movida por vapor producido en calderas consumía anualmente dos mil toneladas de carbón y gracias al esfuerzo de 150 hombres y 80 mujeres que ganaban entre 75 centavos y un peso al día.³⁶ El Progreso Industrial, por su parte, confeccionaba prendas con mezclilla, oxford y caqui elaborados en Río Florido.

A comienzos de 1897, *El Paso Herald* informaba sobre un negocio floreciente en la capital del estado de Chihuahua, La Paz, S. A.:

La fábrica de ropa más importante y grande de la República, y uno de los negocios más representativos de todo Chihuahua, es [La Paz...], cuyo propietario es el señor Julio Meyer. Los predios que ocupa son espaciosos y bien equipados con maquinaria y aparatos modernos; las 60 máquinas de coser y la cortadora son movidas por vapor. Aquí se confeccionan toda clase de overoles y camisolas de *mezclilla* para mineros, toda clase de camisetas, también pantalones, trajes para hombres y niños. Únicamente vende por mayoreo y la comercialización abarca toda la república. En sus varios departamentos se da empleo a más de cien personas especializadas y experimentadas. El señor Lowenberg quien tiene a su cargo el departamento de corte ha estado con el señor Meyer por más de cinco años, contando con amplia experiencia tras haber aprendido su oficio en Inglaterra y los Estados Unidos. El gerente general, Meyer,

³⁶ *Anuario 1906*, pp. 142-143. Para 1909 los jornales habían aumentado a \$1.50, se reportó también que ya utilizaba gas además de vapor, *Anuario 1909*, p. 143.

es un hombre con facultades excepcionales para los negocios y un ciudadano patriota y emprendedor.³⁷

Sin lugar a dudas, el mejor ejemplo de las pocas empresas que aportaron elementos para la modernización del aparato productivo chihuahuense es la fábrica de ropa La Paz, establecida en 1890 como una de las inversiones más fuertes que realizara en la entidad el español Federico Sisniega.³⁸ La empresa se mantuvo en constante renovación; en 1895 se instaló un motor de gasolina para poder mover las 45 máquinas de coser adquiridas al ingeniero Brainard, representante de Singer Manufacturing Co. de New Jersey; en 1896, Julio Meyer³⁹ y H. S. Lowenberg,⁴⁰ encargados de la producción de la planta, modernizaron las instalaciones para estrenar la maquinaria movida por un motor de gasolina de 9 HP, convirtiéndose en una de las fábricas de ropa más grande en la república y la única movida por electricidad.⁴¹ En 1902 Sisniega y sus socios mandaron traer al ingeniero Miguel de Palo para levantar habitaciones del gerente y cajero, caballerizas y almacén de algodón –decoradas por un pintor y escultor italiano, Decamini– anexos a la planta.⁴²

En 1902 La Paz contaba en su departamento de corte con una máquina que dejaba lista toda la tela para el taller de costura, donde se utilizaban 225 máquinas, además de la ojalera y la colocadora de botones. En el salón de planchado se instalaron mangueras con el fin de mantener a las obreras lejos del fuego; el taller de colchas, por completo mecanizado, funcionaba sólo de febrero a mayo, suficiente para atender la demanda de todo el año.

³⁷ EPH, 22 de marzo de 1897.

³⁸ Llegó a Chihuahua como gerente de la sucursal del BNM en 1884, después de haberse hecho cargo de asuntos de la misma empresa en Guadalajara. Se casó con Amada Terrazas, hija del general Luis Terrazas y mantuvo diversos negocios de la rama textil tanto en Chihuahua como en Guadalajara y la ciudad de México, además de participar en el comercio y en la industria alimenticia. *Cfr.* Ricardo León G., “Federico Sisniega y ...”, *op. cit.*

³⁹ Gerente general, CHE, 4 de abril de 1896.

⁴⁰ Era gerente del departamento de manufactura, *Ibid.*, 12 de octubre de 1895.

⁴¹ *Ibid.*, 30 de agosto y 19 de octubre de 1895; 4 de enero y 4 de abril de 1896.

⁴² ECC, 25 de abril de 1902.

Para el aprovechamiento de la resaca, material que en condiciones de baja tecnificación sería desperdiciado, en esta fábrica se usaba un molino que giraba a tres mil revoluciones por minuto para deshilar todo el desperdicio con el cual se preparaban estopas y era la materia prima para la elaboración de la mezclilla.⁴³

El capital de La Paz sumaba un millón de pesos.⁴⁴ Las inversiones estaban destinadas a mejorar calidad y cantidad de la producción para convertirla en la fábrica de ropa más grande de la república, según el semanario *Chihuahua Enterprise*; la política agresiva para poder lograr entrar al mercado regional, norte de México y sur de los Estados Unidos, hicieron posible que esta empresa se especializara en las líneas destinadas a la ropa de trabajo —en principio para mineros—, sin descuidar otras áreas, pero además dándose el lujo que otras no se podían dar, es decir, dedicarse sólo a las ventas por mayoreo,⁴⁵ no necesariamente sobre pedido. Esta situación la hace única en el ramo y sólo se comparaba con empresas locales de la magnitud de Cervecería de Chihuahua y Harinera de Chihuahua que, por la tecnología utilizada, política de mercadeo y cantidad de producción, tenían asegurada la venta de sus productos. Dentro de las ramas no minero-metalúrgicas, no hay otros ejemplos de este tipo dentro del parque industrial del estado de Chihuahua entre 1890 y 1920.

En 1906 La Paz declaraba producir por año 10 mil docenas de piezas de ropa, con valor de 200 mil pesos: gabardina para obrero, flux de casimir, camisa de manta o de seda cruda y pantalón de mezclilla, utilizando las telas que salían de Bellavista, también propiedad de Sisniega.⁴⁶ Localizada en el 3303 de la avenida Juárez en la ciudad de Chihuahua —su tercera ubicación desde que fue creada—, La Paz era el recinto que albergaba, en el estado, la mayor concentración de obreros en un solo lugar: en 1906 sumaban 40 operarios hombres y 250 mujeres con salarios de uno

⁴³ *Ibid.*, 25 de abril de 1902.

⁴⁴ *Ibid.*, 23 de mayo de 1902.

⁴⁵ *CHE*, 4 de abril de 1896.

⁴⁶ *Anuario 1906*, pp. 140-141 y *ECC*, 25 de abril de 1902.

a 10 pesos los primeros y de 75 centavos a 1.25 las segundas.⁴⁷ El 25 de abril de 1902 *El Correo de Chihuahua* describió que había entre 300 y 400 trabajadores, en su mayoría mujeres, a quienes el señor Sisniega trataba de mantener en las mejores condiciones de trabajo para evitar la desbandada generalizada, ya que en esos años resultaba complicado obtener mano de obra suficiente para conservar en buen ritmo de operación a esta empresa. Este periódico manifestaba que no había más gente trabajando en La Paz porque no acudían a solicitar empleo, pese a que estaba asegurado “pues cada vez son mayores las exigencias de esta importante institución”.⁴⁸ Sisniega “regalaba” cada año alguna cantidad de dinero en efectivo para que fuera rifado entre las operarias (se aclara que era entre las de sexo femenino); en 1902 fueron 500 pesos con lo cual se formó una sociedad de auxilios mutuos en lugar de rifarse.⁴⁹

De proporciones menores a la anterior existía El Progreso Industrial, fábrica fundada en 1905, ubicada en la calle Aldama,⁵⁰ también en la capital del estado, en manos de la sociedad mercantil Ketelsen y Degetau Sucs., que en un lapso muy corto llegó a producir una cantidad de ropa similar a La Paz (120 mil piezas con valor de 150 mil pesos, en 1906). Contaba con 130 trabajadores, que utilizaban maquinaria movida por electricidad. Entre sus especialidades estaban los pantalones, blusas y sacos de mezclilla, *oxford* verde, azul y caqui, todas ellas de la fábrica del Río Florido de Camargo; también trajes de casimir, vestidos para charro, capas, chalecos y vestidos para jóvenes y niños, con casimires de La Concordia.⁵¹

⁴⁷ *Anuario 1906*, pp. 140-141. Los salarios que rebasan el peso por jornal estaban destinados a los puestos de supervisión y dirección de la planta, por lo general ocupados por trabajadores sumamente especializados y con experiencia en el extranjero. Los puestos para las mujeres eran los de menor especialización y estaba muy relacionados con el trabajo doméstico.

⁴⁸ *Idem*.

⁴⁹ *ECC*, 14 de enero de 1902.

⁵⁰ Después se trasladó a La Llave y 13ª.

⁵¹ *POCH*, 9 de julio de 1905; *Anuario 1906*, pp. 140-141; *Anuario 1909*, pp. 126 y 150.

El resto de las empresas que se dedicaban al ramo textil en el estado eran mucho menores: se dedicaban a la confección en pequeños talleres operados por muy poca gente, de una o dos hasta 35 personas, dependiendo de la época del año, de la situación financiera de la empresa o del lugar en el que se asentaba. En este grupo se encontraba, por ejemplo, La Industria Nacional, propiedad del comerciante alemán Bernardo Bucher, la cual fue fundada en la ciudad de Chihuahua en 1886 y a casi diez años de iniciadas las operaciones se amplió la planta para producir calzado y sombreros. En 1906 se localizaba en la calle Guadalupe Victoria número 307, después de haber ocupado otro local por la calle de Guadalupe; ahí se llegaba a confeccionar un millar de docenas de piezas al año, con valor de 10 mil pesos, laboraban cuatro hombres y veinte mujeres con jornales de 1.75 y un peso.⁵²

En La Favorita, a espaldas de la fábrica de gaseosas San Francisco, sobre la avenida Juárez, 50 mujeres y seis hombres confeccionaban medias y calcetines: 15 mil docenas de pares al año con valor de 50 mil pesos en 1906, que aumentó su valor hasta los 80 mil en 1909. La empresa estaba organizada como sociedad anónima y su gerente era el señor Vicente Alderete.⁵³

Otra de las sociedades mercantiles que incursionaron en el campo de la manufactura textil fue la formada por Bünsow y Gutiérrez, que estableció la fábrica de ropa El Nuevo Mundo en 1905, con el trabajo de doce operarios, quienes producían ropa con un valor de 30 mil pesos anuales en 1906 y cuyo monto bajó a sólo 10,800 pesos tres años después. Los anuarios de 1906 y 1909 marcan una tendencia clara sobre los salarios pagados por esta empresa: sin tomarlos como las cantidades exactas, había una gran diferencia con otros establecimientos del mismo tipo pues se definen jornales de 2.50 pesos en 1906 y de dos pesos en 1909. La ubicación de esta fábrica era primero en la calle Victoria y posteriormente en Aldama y Segunda.

⁵² CHE, 21 de septiembre de 1895, 4 de enero y 10 de agosto de 1896; *Anuario 1906*, pp. 140-141 y *Anuario 1909*, p. 126.

⁵³ *Anuario 1906*, pp. 140-141 y *Anuario 1909*, pp. 125 y 150.

Las Tres B.B.B., de Simón Picard y hermanos, fundada en 1904, era otra de esas confeccionadoras de ropa que se lograron gracias a la reinversión de capitales comerciales; su producción anual en 1906 sumaba los 30 mil pesos y operaba con 15 trabajadores que, al igual que la empresa anterior, devengaban un jornal diario de dos pesos; en 1909 se le atribuyó una producción con valor de sólo nueve mil pesos, lo que podría indicar que la crisis de 1907–1908 habría afectado las inversiones o el mercado tuvo una contracción tal que era incosteable elevar la producción. Los talleres de Las Tres B.B.B. se ubicaban en la esquina de Victoria e Independencia.

También en la ciudad de Chihuahua se instalaron las sociedades llamadas La Novedad y El Trébol. La primera de ellas nació al juntarse capitales de H. S. Lowenberg, expleado de Sisniega en La Paz, y de Wisbrum Hermanos, alemanes que habían sido dependientes en el negocio de los hermanos Dale. La Novedad fue establecida en 1905 para producir ropa hecha en la calle Doblado número 123, de donde salió mercancía por 32 mil pesos durante 1909.⁵⁴ El Trébol fabricaba medias con apoyo de maquinaria eléctrica en la calle Allende número 2914, era propiedad de una sociedad en comandita establecida en 1907 encabezada por Vicente Alderete. En 1909 su producción alcanzó los 120 mil pesos.⁵⁵

Fuera de la capital la producción textil era menor. Ya se ha hecho referencia a las fábricas de Talamantes, Dolores y Bellavista, todas ellas al sur del estado. En la misma región se encontraba La Vencedora, en Jiménez, propiedad del comerciante polaco Marcos Russek y que había emprendido este negocio industrial desde 1898; el giro de la empresa era la confección de ropa en general, cuya producción alcanzó las dos mil docenas en 1906 gracias al trabajo de 33 operarios, casi todas mujeres, a quienes ese año se les pagaba un salario de un peso. La Vencedora en realidad era nombre de todo el conjunto de establecimientos que poseía Russek en la plaza Carlos Pacheco de la villa de

⁵⁴ *Directorio 1907*, p. 17; *Anuario 1909*, pp. 126 y 150.

⁵⁵ *Anuario 1909*, pp. 125 y 150.

Jiménez, que incluía una tienda, el taller de confección, un molino de harina y otras inversiones.⁵⁶

En la calle del Porvenir número 49, en Ciudad Juárez, E. B. Welch estableció una fábrica de colchones, colchas y almohadas, cuyo valor anual en 1909 era de 80 mil pesos. Utilizaba maquinaria eléctrica de 30 HP y gastaba 25 pesos diarios en salarios. Era la única empresa textil en la ciudad fronteriza.

En la parte noroccidental de la entidad, en Ascensión, desde 1904 funcionó La Industrial, fábrica propiedad de Tomás R. Montelongo, donde nueve personas con un jornal diario de un peso producían sarapes con valor anual de ocho mil.⁵⁷ Con el mismo giro había un par de talleres en el municipio de Guerrero: el primero, en la hacienda El Rosario, propiedad de Gabriel Sáenz, fundado en 1892, que producía 1 200 kg de sarapes con valor de 2 400 pesos al año, con tres operarios que ganaban un peso diario. En la hacienda de San Antonio, Ramón A. Sáenz fundó en 1892 otro taller que producía la misma cantidad de sarapes y también estaba a cargo de tres operarios con el mismo jornal.⁵⁸ En Santa Isabel, muy cerca de Chihuahua, estaba La Unión, otra fábrica de sarapes que era manejada por la sociedad formada por Terrazas Primos, su magnitud era más modesta y sólo llegaba a producir 125 docenas anuales con valor de 7500 pesos, con 12 operarios cuyo jornal era de 50 centavos.⁵⁹

Diseminados por varios rumbos de la entidad, se encontraban otros talleres manufactureros de sarapes, pero con producción mínima. El menos grande era propiedad de la Corralitos Land and Cattle Company, que en 1909 producía prendas por 1440 pesos anuales; además, estaban dos establecimientos en Carretas y tres en el Valle de Olivos; en Saucillo y Rosales también existieron talleres de este tipo. Ninguno de ellos llegaba a producir al año sarapes cuyo valor excediera los mil pesos.⁶⁰

⁵⁶ *Ibid.*, p. 130.

⁵⁷ *Ibid.*, pp. 140-141.

⁵⁸ *Idem.*

⁵⁹ *Idem.*

⁶⁰ *Ibid.*, pp. 140-143.

Como un complemento a las empresas que utilizaban el algodón como materia prima, en 1905 Guillermo Acress fundó un despepitador de vapor, pero no se especifica el lugar de su ubicación.⁶¹ Y hasta 1906 se tiene noticia del despepitador que había abierto en Saucillo el señor Eugenio Campos en 1903, lograba sacar al año 44 mil kg de algodón despepitado con valor de 37,600 pesos, su maquinaria era movida por vapor producido por la combustión de leña y mantenía diez operarios con un jornal diario de un peso.⁶²

La manufactura textil dentro del estado de Chihuahua ocupó un lugar preponderante en las actividades de transformación durante la época porfiriana. Las unidades de producción de este tipo buscaron satisfacer una demanda de confecciones especiales para el creciente aumento de operarios en centros mineros, principalmente, tanto del estado como del espacio multirregional que conformaban el norte de México y el sur de los Estados Unidos, donde no era producido este tipo de vestimenta.

No existen datos suficientes para completar un balance de lo que significó para la economía regional esta clase de industria, pero con lo poco que se ha podido conocer se infiere que hubo una interacción entre la producción de manufacturas textiles y la de bienes agropecuarios: las compañías de hilados y tejidos se desarrollaron gracias al algodón y la lana en la región; al mismo tiempo ésta se vio estimulada por la ubicación de las primeras. Al saber de las tendencias de producción de materias primas, es muy probable que el algodón chihuahuense no haya sido suficiente para cubrir a la industria textil, por lo que fue necesario echar mano del algodón lagunero⁶³ y el de Estados Unidos.

El trabajo de las empresas textiles tuvo altibajos. Sin poder conformar series de datos, existe la impresión de que todas las compañías, salvo excepciones, padecieron por la falta de materias

⁶¹ *POCH*, 9 de julio de 1905.

⁶² *Anuario 1906*, 142-143.

⁶³ Véanse Cerutti y Barragán, *op. cit.*; Mario Cerutti e Isabel Saldaña, coord., *Espanoles, algodón y empresas en La Laguna. Trayectoria y herencias de un gran terrateniente*. Monterrey, UANL, 2021 y Manuel Plana, *El reino del algodón en México: la estructura agraria de La Laguna, 1855-1910*. Monterrey, UANL, 1996.

primas, escasez de mano de obra o vaivenes del mercado, por lo que tuvieron que reducir la producción y hasta cancelarla por temporadas. En el *Anuario estadístico de la República Mexicana* (AERM) de 1898, por ejemplo, sólo se menciona la existencia de una fábrica de hilados y tejidos en operación, y otras dos registradas como paralizadas;⁶⁴ la que estaba en activo sólo usaba maquinaria de tipo antiguo y su producción de telas no alcanzaba a representar una décima de punto porcentual, ni la de hilos las dos décimas en la escala nacional.⁶⁵

En 1900 se menciona la existencia de cuatro fábricas de hilo y tejidos de algodón en el estado, de las cuales sólo tres estaban en actividad (de las 134 del país); la producción no llegaba a representar el uno por ciento de telas ni el 0.1% de hilos a nivel nacional y en ese entonces, las fábricas ocupaban a 437 operarios.⁶⁶

A partir de la década de 1890, independientemente de las estadísticas oficiales, hay un incremento en las inversiones de esta rama industrial. La capitalización de Bellavista, Dolores y Talamantes y la creación de las grandes fábricas de ropa, además de los pequeños talleres en Chihuahua y el sur del estado entre 1890 y 1905, permiten entender que se abría el interés hacia este tipo de empresas, interés que desapareció de inmediato después del estallido de la revolución en noviembre de 1910, cuando las condiciones óptimas para su desarrollo desaparecieron. El establecimiento de las grandes compañías mineras en Chihuahua, así como la ampliación de las vías ferrocarrileras, ampliaron la demanda de las confecciones chihuahuenses que, por otra parte, lograron penetrar el mercado del suroeste de los Estados Unidos.

Producción de harina de trigo

Otra de las ramas industriales que tuvieron un fuerte impulso durante el porfiriato fue la transformación del trigo en harina y su

⁶⁴ *AERM de 1898*.

⁶⁵ *Ibid.*, pp. 84-85. Ese año había registradas 95 fábricas de hilados y tejidos en el país.

⁶⁶ *AERM, 1900*, pp. 76-77.

posterior procesamiento (pan, galletas y pastas alimenticias). Su existencia no era nueva, pero la inestabilidad uno de sus principales rasgos. Las estadísticas oficiales marcan un incremento en su producción entre 1877 y 1906: se multiplicó por 50, de 400 toneladas en 1877 a 20,233 en 1906.

Las cifras pueden no ser exactas. Lo que sí puede afirmarse es que la producción aumentó a lo largo del periodo debido a las inversiones que abrieron el abanico de oportunidades de empleo para miles de personas por las demandas cada vez mayores de harina y sus productos; por las facilidades en cuanto a transporte se refiere; y por el aumento en los cultivos trigueros en el área occidental y, al mismo tiempo, por el capital colocado para mejorar las tecnologías del proceso de molienda.

En la década de 1880, Francisco Paschal y Eugenio H. Marshall reunieron 10 mil pesos para comprar trigo y convertirlo en harina con un molino impulsado por vapor, a orillas del río Chuvíscar en la ciudad de Chihuahua.⁶⁷ Poco tiempo después, José Valenzuela rentó a los alemanes Ernesto Reif y Carlos Rzchacsek el Molino y Galera de Oriente, en la misma capital, en mil pesos anuales.⁶⁸ En la frontera, los señores Buchannan y Powers de El Paso, construyeron en Ciudad Juárez una rueda de 17 pies de diámetro para ser movida por el agua del Bravo para un molino de harina, cerca del cruce del ferrocarril Central.⁶⁹

En pleno auge de inversiones, en 1895, Miller Williams y el gerente de otro molino de harina, al norte de la ciudad capital, declaraban que la producción de trigo durante la temporada era muy grande. Al año siguiente, el mismo molino recibió cilindros que aumentarían la producción y la calidad de las harinas.⁷⁰

En Ciudad Juárez Inocente Ochoa y su yerno Alejandro N. Daguerre formaron la sociedad Ochoa y Daguerre para explotar un molino de cilindros movido por vapor que, en

⁶⁷ AGNCH, protocolos de A. E. Pérez, Chihuahua, 1 de agosto de 1883.

⁶⁸ *Ibid.*, protocolos de Antonio Sánchez Aldana, Chihuahua, 3 de mayo de 1888. Ha sido imposible saber desde cuándo estaba en operación este molino y si era de propiedad exclusiva de Valenzuela.

⁶⁹ EPH, 28 de enero de 1890.

⁷⁰ CHE, 14 de diciembre de 1895 y 7 de marzo de 1896.

principio, se localizó en la calle del Comercio, en el Partido de Juárez; la empresa tendría como razón social Molino de Cilindros de Ciudad Juárez, y un capital de nueve mil pesos compuesto por terrenos, instalaciones, la maquinaria y los enseres.⁷¹

En 1888 se creó la Compañía Harinera de Chihuahua, S.A. y, desde El Paso, un periódico publicaba la nota del desarrollo de un negocio con grandes logros:

Su capacidad es de 100 barriles de harina diarios y la demanda es igual a la de su oferta. Su comercialización está muy extendida y se incrementa debido al alto grado de calidad de su producto, así como también a los métodos liberales y exitosos puestos en operación por su gerente, el señor Víctor Héctor. El principal tipo de harina producido por este molino es el “Aurora”, comercializado en todo el estado. Se da empleo a mano de obra especializada; los pedidos por correo son atendidos de inmediato. Las instalaciones están ubicadas junto a la vía del Ferrocarril Central Mexicano, lo que facilita el embarque de la harina. [... Su gerente] Víctor Héctor nació en Francia pero radica en la República Mexicana desde hace quince años.⁷²

Para 1902 tenía un capital de 400 mil pesos y reservas por 100 mil, con tres molinos: La Vencedora en Jiménez, La Unión en Santa Rosalía y La Aurora en Chihuahua. En el consejo de administración estaban los socios más fuertes: Federico Sisniega como presidente, Jesús Sáenz Aguilar como gerente y el tesorero Enrique C. Creel, pero la sociedad abarcaba capitales de buena parte de la entidad (por ejemplo, Marcos Russek participó con su molino La Vencedora). En este mismo año la compañía pagaba a los productores el kilogramo de trigo a ocho centavos, o seis pesos por hectolitro, entregado en cualquiera de sus molinos.⁷³

⁷¹ AGNCH, protocolos de Angel Seijas, Ciudad Juárez, 21 de marzo de 1899.

⁷² EPH, 22 de marzo de 1897.

⁷³ ECC, 8 de febrero y 10 de junio de 1902.

La producción registrada en 1906 da una idea de la capacidad de la empresa, al generar casi el 30% de las harinas en el estado sólo en el molino en Camargo, con seis mil toneladas anuales. En 1909 el mismo molino producía harina cuyo valor representaba el 60% de los 22 que se especificaron.⁷⁴ La Harinera de Chihuahua fue resultado de la concesión otorgada por el Congreso local a Federico Sisniega, Enrique C. Creel y socios, el 26 de mayo de 1900, para establecer una panadería, fábrica de galletas y un molino, a los cuales se exentó del pago de impuestos por cinco años, término que fue ampliado por diez más a partir de mayo de 1905.⁷⁵ Según Mark Wasserman, la compañía abastecía de harina a la capital del estado y al 70% de la entidad.⁷⁶

Como complemento figuraba la elaboración de galletas y pastas. Los socios orientaron algunas inversiones hacia la fábrica de galletas La Estrella, que para 1902 colocaba toda su producción en locales de la ciudad capital: incluían “Baías de fruta”, “Galletas de soda” y “Bizcocho de Graham”. Jesús Sáenz Aguilar combinó sus tareas como gerente de la Harinera con el mismo cargo en La Estrella a partir de marzo de 1902, cuando sustituyó al doctor Watts.⁷⁷ En 1906 con 25 operarios, La Estrella llegó a 400 toneladas de galletas con un valor de 100 mil pesos. También en 1902 se instaló la empresa dedicada a la preparación de pastas para sopa. En abril se efectuaron las primeras pruebas de la maquinaria, cuya capacidad sería de 36 barriles al día. Además de la elaboración de pastas de todas clases, contaba con un molino de harinas anexo.⁷⁸ Luis Terrazas y sus socios vendieron la planta en 1910.⁷⁹

⁷⁴ Véanse *Anuarios 1906 y 1909*.

⁷⁵ Francisco R. Almada, *La revolución en el estado de Chihuahua*, tomo 1, México, INEHRM, 1965, p. 68.

⁷⁶ Wasserman, *Capitalistas... op. cit.*, p. 126.

⁷⁷ ECC, 22 de enero y 3 de marzo de 1902.

⁷⁸ ECC, 30 de abril de 1902. El molino al que se refiere no está registrado como tal en las estadísticas.

⁷⁹ *Anuario 1906*, p. y Wasserman, *Capitalistas..., op. cit.*, p. 129.

Bebidas alcohólicas

Como en toda la república, la producción de bebidas alcohólicas en Chihuahua era de suma importancia en la economía local. Su geografía estuvo delimitada a lo largo del periodo: el mezcal de sotol se elaboraba en los llanos semidesérticos del oriente y norte de la entidad; el mezcal de lechuguilla hacia la zona de barrancos, en el extremo occidental de la sierra; el vino y el aguardiente de uva en las zonas de Aldama y Paso del Norte. La posibilidad de trasladar grandes cantidades de mercancía por tren y el desarrollo de tecnologías alemanas y norteamericanas, adquiridas por capitalistas chihuahuenses, abrieron la posibilidad de que algunas de las bebidas tradicionales fueran desplazadas, en parte, por la cerveza, que se empezó a elaborar durante la última década del siglo XIX.

Hacia 1877, el estado de Chihuahua producía 1795 barriles de aguardiente de uva, que equivalían al 31% a nivel nacional; dentro de los derivados de la uva, también su participación era de magnitudes enormes puesto que llegaba al 45.6% de vino blanco y al 50.9% de tinto. Veinte años después, en 1898, los productos de uva chihuahuenses no representaban siquiera el uno por ciento nacional en las estadísticas presentadas por el gobierno central.⁸⁰ Sin embargo, los periódicos locales hablaban de la importancia de la producción de uva, vinos y aguardiente en la región. De 1882 a 1888, la exportación de la fruta se multiplicó diez veces y el valor de los vinos que se vendían del otro lado de la frontera se mantenía en alrededor de dos mil pesos anuales;⁸¹ según las autoridades mexicanas, el promedio de vino y aguardiente producido en Paso del Norte que se exportaba era de 3 mil litros anuales.⁸²

La que al parecer no tuvo una caída tan drástica, en cuanto a los niveles absolutos fue la elaboración de mezcales, bebidas destiladas de los jugos de agaves propios de las diferentes zonas

⁸⁰ *ERM, 1877-1878 y AERM, 1898*, pp. 88-89.

⁸¹ González de la Vara, *Región, frontera...*, *op. cit.*, p. 146 a partir de *EPH*, 29 de diciembre de 1888.

⁸² *Ibid.*, p. 165.

del estado. En 1877–78 se registraron 4,308 arrobas⁸³ de licores diversos no derivados de uva (2.3% de la producción nacional); en 1898, con el trabajo de 38 fábricas, la cantidad ascendía a 256,844 litros (2.7% con respecto al país). En 1906 fueron registrados 20 establecimientos con una producción que apenas rebasaba los 141 mil litros anuales, es decir, una disminución de casi del 50% en sólo ocho años (cuadro II.10 del Apéndice).

Una de las posibles explicaciones para explicar la caída de la producción tanto de los vinos y aguardientes de uva como de los mezcales, es la cantidad de cerveza introducida y producida en la misma entidad desde finales de la última década del XIX. La uva y sus derivados casi desaparecieron en Chihuahua y, aunque la disminución de los mezcales también fue significativa, la magnitud de sus productos era considerable, máxime que se realizaban y distribuían en los lugares de mayor dificultad para el acceso de los productos cerveceros, en los barrancos de la sierra y en las zonas menos pobladas del desierto oriental.

La modernización fabril

En el estado fueron pocos los negocios que respondieron a la transformación que posibilitaban los estímulos a la producción. Los capitalistas se mostraron en cierta medida conservadores en cuanto al destino de sus recursos, mantuvieron posiciones en las ramas especulativas y dentro de las que implicaba venta de materias primas.

Las empresas que se dedicaron a adquirir lo último en tecnología y que, de alguna manera, representaron la tan ansiada modernización del aparato chihuahuense se pueden contar con los dedos de ambas manos, y sobran: la Compañía Cervecera de Chihuahua, La Paz, la Compañía Industrial Mexicana, la empacadora de carnes y derivados La Internacional, la Harinera de Chihuahua y la Jabonera de la Laguna.⁸⁴ Hemos hablado ya de la fábrica de ropa y la productora de harinas.

⁸³ 69,488 litros.

⁸⁴ En esta categorización se deja a un lado a las plantas fundidoras de fierro y acero como la de ASARCO en Ávalos y a los aserraderos establecidos a lo largo del ferrocarril

Además de considerarlas como lo más representativo del proceso modernizador en Chihuahua, tuvieron en común el haber sido ideadas, fundadas, capitalizadas y dirigidas por la misma gente: en todas, excepto una (La Paz), Enrique C. Creel aparece como uno de los principales socios y en casi todas ellas actuó Federico Sisniega; otros denominadores comunes fueron Luis Terrazas, Juan Terrazas, Juan Creel y Alberto Terrazas. Por otra parte, los seis establecimientos se ubicaron en la ciudad de Chihuahua, teniendo la harinera dos sucursales (en Jiménez y Camargo), mientras que Jabonera era sucursal de la firma localizada en Gómez Palacio.

Compañía Industrial Mexicana (CIM)

El 25 de julio de 1889, el Congreso otorgó a Enrique Creel la concesión para formar una fundición bajo el nombre Compañía Industrial Mexicana. Consistió en la exención de todos los impuestos estatales y municipales por 15 años sobre la fábrica, las materias primas y la producción; su capital de inicio sumaba 300 mil pesos.⁸⁵

Pronto se destacó al convertirse en abastecedora de empresas mineras y ferrocarrileras, así como de gobiernos. Además, fue la planta que primero fabricó estufas a leña en la república, usadas en todo el país.⁸⁶ Para lograr sus objetivos Creel se asoció con inversionistas ingleses y norteamericanos, pero conservó el control financiero de la empresa; contrató personal con experiencia en plantas similares en los Estados Unidos, cuyos sueldos eran mayores a los del nacional contratado para las mismas tareas, pero la proporción entre anglos y mexicanos fue disminuyendo con el paso del tiempo (no así las diferencias salariales). La idea de contar con especialistas foráneos era capacitar a los mexicanos sin experiencia con los niveles tecnológicos que se pretendían imponer; entre 1906 y 1909, los

Río Grande, Sierra Madre y Pacífico (después del Noroeste de México), considerados aquí como productores de materias primas y no de mercancías terminadas para su consumo.

⁸⁵ Francisco R. Almada, *La Revolución...*, op. cit., p. 66 y *Anuario 1907*, p. 85.

⁸⁶ *Enciclopedia de México*, tomo 3, p. 376.

nacionales ya dominaban los pasos de la producción en la CIM, mientras que los extranjeros se habían separado para regresar a su país o emprender nuevos negocios en Chihuahua (cuadro II.11 del Apéndice).

En 1895 la empresa se destacó por haber fabricado por encargo de la Chihuahua Mining Co., para su mina Santo Domingo en Santa Eulalia, la maquinaria de un elevador que extraería mineral a más de 600 metros de profundidad.⁸⁷ Entre lo fabricado por la compañía estaba la rueda de malacate de 140 pulgadas de diámetro con un peso de 10,500 libras.⁸⁸ Ese mismo año, siendo Juan A. Creel gerente de la empresa, su hermano Enrique obtuvo la concesión en para abastecer de energía eléctrica a la ciudad, delegando en la CIM la responsabilidad del cumplimiento.⁸⁹

En el *Chihuahua Enterprise* la CIM se anunciaba como manufacturera de “maquinaria para minería, trabajos de elevación de materiales, baterías, trituradoras, molinos centrífugos, cazos de amalgamación, molinos, quebradoras, concentradoras, hornos; toda clase de máquinas de vapor, carros para minas, aparatos para luz eléctrica, bandas de hule, tuberías y empaques”.⁹⁰ Entre lo que fabricó había sillas y escritorios para escuelas y oficinas del gobierno estatal, fundición de minerales de plata y una máquina de vapor de 200 HP con válvula cilíndrica (“la primera hecha en México”).⁹¹ Para la ampliación de su cobertura, a principios de 1896 la empresa paró durante dos semanas su molino de rodillos para efectuar mantenimiento, después de lo cual C. C. Harris, conocido comerciante norteamericano en Jiménez, patentó un molino manual para maíz, café y especies, mandó hacer su molde en San Francisco y la CIM lo produjo en serie.⁹²

⁸⁷ *CHE*, 3 de agosto de 1895 y *El Minero Mexicano*, tomo 27, núm. 17, 24 de octubre de 1895. Mientras la minera se hacía cargo de preparar el paso para el elevador, el artefacto era construido por Industrial Mexicana.

⁸⁸ *El Minero Mexicano*, tomo 27, núm. 16, 17 de octubre de 1895: “se asegura que acaso sea la más grande pieza de su género que se haya fundido hasta ahora en el país”.

⁸⁹ *CHE*, 17 de agosto de 1895.

⁹⁰ *Ibid.*, 28 de septiembre de 1895.

⁹¹ *Ibid.*, 5 de octubre, 9 y 23 de noviembre de 1895.

⁹² *Ibid.*, 4 de enero y 22 de febrero de 1896.

También fue contratada por la San Rafael Mining Co. para fabricar “el [cilindro] más grande construido en México”, con un peso de 14 toneladas;⁹³ le mandaron hacer 20 molinos trituradores al mismo tiempo que la Compañía Restauradora de Guanaceví le firmó contrato por 350 mil pesos para la fabricación de toda la maquinaria necesaria para el tratamiento de minerales, incluyendo las baterías.⁹⁴ J. D. McKenzie, un experto en maquinaria de San Francisco, llegó especialmente contratado para supervisar la construcción de la planta minera y su posterior instalación.⁹⁵

1896 fue bueno para la CIM: en abril sus contratos sumaban 500 mil pesos y los talleres trabajaban a su máxima capacidad. El 16 de mayo se publicaba la siguiente descripción:

La orden 5328 es la más grande que se haya conocido en México [...] consiste en un cilindro de 5 pies de diámetro y 11 pulgadas de juego, con un peso de 16 mil libras. [...] No se podría haber construido mejor en los Estados Unidos. Siempre se ha trabajado duro, pero nunca como ahora [...] Es la única planta de la República con capacidad de sacar todo el trabajo que se le encarga. El cilindro es para la Compañía Minera de San Rafael de Zacatecas, es copia del que se hizo en Inglaterra hace cuarenta años. [...] El contrato con la Restauradora de Guanaceví fue ganado por Juan Creel contra una compañía de los Estados Unidos. [...] la planta más grande en su género en México. [...] Mantienen a 350 operarios, 90% de ellos son mexicanos, los norteamericanos capacitan a los mexicanos.⁹⁶

Pero las cosas no salieron del todo bien para la compañía. En esa misma época, en abril de 1896, Frank Fletcher renunció a su cargo como superintendente de la planta y vendió todas sus acciones para retirarse a comprar maquinaria y equipo para el ferrocarril Río

⁹³ *Ibid.*, 8 de febrero de 1896.

⁹⁴ *Ibid.*, 14 de marzo de 1896.

⁹⁵ *Ibid.*, 10 de abril de 1896.

⁹⁶ *CHE*, 16 de mayo de 1896.

Grande, Sierra Madre y Pacífico, que además de contar con la concesión de la ruta había obtenido grandes extensiones de monte para explotación forestal.⁹⁷ La salida de Fletcher, que no se desligó de la CIM, causó cierto desconcierto entre trabajadores y socios de la empresa, que siguió su camino y en el último año del siglo se la mencionaba como el orgullo de la industria chihuahuense al lado de La Paz, La Concordia y de Cervecera de Chihuahua.

Todo apuntaba hacia una inserción más dinámica y agresiva en el mercado regional por estas empresas, para el cual las fronteras internacionales no eran obstáculo: se sustituían algunas importaciones, pero la tendencia era exportar.⁹⁸

El Paso Herald habló de la trascendencia de la CIM con estas palabras:

Tiene un capital de \$500,000 y un fondo de reserva por \$100,000. Fabrica toda clase de maquinaria minera, para trabajos de elevación, baterías, bocartes, molinos centrífugos de Huntington, molinos de mineral, concentradores, hornos, toda clase de máquinas de vapor, carros mineros, piezas de vaciado [...], cualquier tamaño de depósitos para vapor o agua. Se mantiene en existencia un total de \$250,000 en barras de acero. La planta se localiza a casi una milla de la ciudad de Chihuahua, sobre la línea del Ferrocarril Central Mexicano. Los edificios principales consisten en la fundición, el taller de máquinas, la caldera, la herrería (para el forjado pesado), los talleres de moldeado, [...] se otorga empleo a más de 350 experimentados trabajadores. [...] fabricaron todas las piezas vaciadas para el Central Mexicano. También realizaron todas las construcciones de acero de la cervecería de Chihuahua. Recién terminaron un contrato por \$250,000 con el que fabricaron las baterías, cojinetes y bancos de trituración para la Compañía Restauradora del Mineral de Guanaceví, Durango.⁹⁹

⁹⁷ *Ibid.*, 10 de abril de 1896, citando a *El Paso Telegram*.

⁹⁸ *ECC* se ufanaba que la maquinaria salida de los talleres de la CIM le hacían competencia a las importadas de Chicago y San Luis, 21 de enero de 1899.

⁹⁹ *EPH*, 22 de marzo de 1897.

Sin embargo, hacia 1899 la CIM presentaba problemas. En las primeras semanas del año, el molino de rodillos (o cilindros) estaba fuera de operación, por lo que sólo estaban laborando 200 hombres; *El Correo de Chihuahua* manifestaba que la demanda rebasaba ya la capacidad y era necesaria, por ejemplo, la adquisición en los Estados Unidos de otras dos calderas de 100 HP cada una. En ese tiempo se encontraban realizando los trabajos de instalación de una fundición de acero, cuya inversión era mayor al medio millón de pesos, y se estaban utilizando ladrillos refractarios hechos en los Estados Unidos para el acondicionamiento del horno. Los trabajos se complicaban más por el contrato que se tenía para abastecer de energía eléctrica a la ciudad. Dentro de las instalaciones funcionaban las plantas para la electricidad de la empresa y para la población: la segunda, con tres dinamos, uno para casas y comercios del barrio, otro para el alumbrado público y, el último, para el resto de la energía que necesitaba la población.¹⁰⁰

Hacia mediados de 1902 las noticias que proporcionaba *El Correo* parecían exagerar la importancia y capacidad de la CIM: “Antes, la maquinaria era el obstáculo principal para la prosperidad de las industrias; ahora, [la CIM...] lo mismo puede ofrecer en sus talleres *una altiva locomotora*, un motor de poderoso empuje, como la modesta maquinaria para una pequeña industria.¹⁰¹ A pesar de los halagos desmedidos, la CIM nunca pasó de ser un enorme taller de maquila para grandes y pequeños clientes; todos sus productos eran realizados bajo estricto pedido por anticipado; si bien emprendió grandes trabajos, la producción en serie nunca fue su intención, como tampoco lo fue la innovación, pues todas eran copias de patentes.

Eso sí, nadie dudaba de la calidad de los artefactos salidos de sus talleres. En enero de 1906 la CIM logró la concesión del suministro de electricidad para Santa Eulalia, por lo cual el Congreso local la exentó de impuestos además de permitirle

¹⁰⁰ *ECC*, 24 de febrero de 1899.

¹⁰¹ *Ibid.*, 10 de septiembre de 1902. El énfasis es nuestro.

colocar sus líneas de transmisión sobre terrenos municipales.¹⁰² Debido a la variedad de inversiones distintas en las que estaba comprometida y a las concesiones que habían logrado los socios,¹⁰³ ese mismo año hubo una reestructuración de la empresa: al segregarse la planta generadora se conformó la Compañía Eléctrica y de Ferrocarril de Chihuahua, que incluyó lo que antes habían sido el Ferrocarril Mineral de Chihuahua y la Compañía de Tranvías de Chihuahua.

A partir de entonces, la compañía fue dirigida por Máximo Krakauer y August C. Nash. El puesto gerencial recayó en manos de Federico Cechert, llevado a Chihuahua *ex professo* a hacerse cargo de la dirección de la empresa, que buscaba ampliar su área de influencia. Contaba entonces con 150 operarios con salarios diarios que iban de 1.50 a tres pesos, cantidades que al parecer no variaron hasta 1910 (aunque para 1909 se reportan salarios diarios hasta por 5.50 pesos, destinados a obreros extranjeros especializados). Los registros de 1909 marcan una producción anual por 250,000 pesos.¹⁰⁴

Los pedidos fueron más o menos constantes y en 1907, antes de la depresión, se fabricaron molinos para la Southern Mining Co. de Ocampo, y para la Chicago-Mexican Consolidated Mining Co. de Cusihuiríachi, así como maquinaria para multiplicar por cuatro la capacidad de beneficio de la Rio Tinto Mines and Smelter Co., en Estación Terrazas.¹⁰⁵

Compañía Cervecera de Chihuahua

Cuando a principios de 1896 Juan Terrazas hizo un viaje por los Estados Unidos en busca de maquinaria e información sobre las plantas cerveceras que funcionaban en ese país, comenzaron los preparativos de la inversión para crear la Compañía Cervecera de Chihuahua. Esta empresa fue concesionada a Juan Terrazas,

¹⁰² Almada, *La revolución...*, p. 70.

¹⁰³ El 97% de las acciones eran controladas por Juan y Enrique Creel, Alberto y Mariano Terrazas, J. Francisco Molinar, Francisco Meléndez y Francisco de P. Venzor (véase *Concesiones y franquicias...*, *op. cit.*).

¹⁰⁴ *Anuario 1906*, pp. 140-141 y *Anuario 1909*.

¹⁰⁵ *CHE*, 24 de agosto y 12 de octubre de 1907.

Enrique C. Creel y socios en mayo de 1897, con exención de impuestos por diez años (en diciembre del año siguiente fue ampliada a veinte).¹⁰⁶

En Chicago, Terrazas contrató al ingeniero alemán Louis Lehle, quien se había hecho cargo de la instalación de compañías similares en esa y otras ciudades, para seleccionar, adquirir (en Chicago, Milwaukee y Nueva York) y examinar la maquinaria que se instalaría en Chihuahua. Allí mismo, el director de la Academia de Cerveceros de Estados Unidos y propietario de una de las principales compañías de Chicago, H. P. Rice, declaró que la de Chihuahua sería una planta similar a la mejor de los Estados Unidos, de mayores dimensiones, con capacidad de producir 60 mil barriles anuales. Dentro del área de control de la producción y su calidad, Juan Terrazas contrató al señor Steinmeyer, cervecero alemán que dirigió por muchos años la producción en su país, quien estaría en Chihuahua por tres meses. Los objetivos de la empresa chihuahuense eran generalizar su consumo para sustituir a otras bebidas de mayor contenido de alcohol, las que resultaban nocivas, argumento comprado por el gobernador del Estado, el coronel Miguel Ahumada, en apoyo decidido a esta industria.¹⁰⁷

Se encargó al ingeniero Manuel Esperón la construcción de la nueva planta, quien sólo para la cimentación contrató cien hombres. La gente que vivía en la capital fue testigo de la rapidez con la que se levantó el edificio; fue llegando a sus patios una gran cantidad de madera para la construcción de las estructuras, se tendió un ramal de ferrocarril para conectar las bodegas con la estación del Central Mexicano y se contrató al norteamericano George Winter para hacerse cargo de la carpintería.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Almada, *La revolución...*, *op. cit.*, p. 67.

¹⁰⁷ Los datos sobre los preparativos de la producción cervecera de esta compañía provienen de un amplio reportaje que bajo el título "New Industry in the State" publicó *CHE*, el 7 de marzo de 1896.

¹⁰⁸ *Ibid.*, 7 y 14 de marzo, 10 de abril y 16 de mayo de 1896.

La expectación por una empresa de colosales dimensiones no dejaba de ser mostrada en un reportaje del *Herald* en El Paso, que describió sucintamente la planta:

podríamos asegurar que en los Estados Unidos no hay una mejor equipada. La compañía fue formada en diciembre de 1895 con un capital de \$500,000, de los cuales, 300 mil están pagados. [...]. La nave principal consiste en tres plantas con un frente de 230 pies, donde se ubican las oficinas equipadas con elegancia, la sala de embotellado, la máquina elaboradora y las bombas, la tina trituradora, la olla de cobre con capacidad de 125 barriles, el cocedor de la malta, los tanques de agua caliente, los de cerveza caliente y la tolva de la harina (de cebada). El enfriador para cerveza, con capacidad para cien barriles por hora, la tolva y el molino de malta; en el segundo piso, está el almacén de malta; en el tercero están asentadas dos grandes tinas de gran capacidad, también sobre los cuartos de almacenamiento de lúpulo. Hay 96 toneles cepillados con capacidad de 55 barriles cada uno. [...] En los sótanos de fermentación hay 96 tinas y en los almacenes hay 25. El edificio tiene un elevador operado a vapor. Existen dos máquinas para hielo utilizadas para enfriar la cerveza en los depósitos las cuales tienen una capacidad individual de 35 toneladas diarias, dotando además de la refrigeración necesaria para el proceso [...]. Fueron empleados los más famosos arquitectos e ingenieros del continente para el diseño los planos; el ingeniero Enrique Esperón supervisó la construcción. El arquitecto Luis Lehle ha hecho estudios especiales de esta particular rama de la arquitectura y le ha dedicado los últimos 12 años de su vida. Atrás de la cervecera está la planta de hielo, separada por una doble vía que comunica a ambas secciones. La planta de hielo, la caldera y la casa de máquinas están compuestas por dos edificios equipados con la maquinaria más moderna. El edificio tiene 12 metros de alto, 48 de largo y 15.5 de ancho. La capacidad de elaboración de hielo es de 35 toneladas diarias, hecho de agua destilada. En este edificio hay dos calderas de 35 HP cada una y dos máquinas de 65 HP cada una, ellas suplen de la energía motora a la

destiladora y a la planta de hielo. La cervecera tiene una capacidad de 425 barriles diarios y existe la expectativa de que para el próximo año esté trabajando a su máxima capacidad. Comenzaron operaciones a principios de febrero y la fabricación de hielo desde un tiempo antes, el cual ha sido vendido a personas de la ciudad y al FC Central Mexicano. Es el objetivo de la Compañía proveer a la gente de una bebida insuperable por su pureza y excelencia y por ello no serán sino utilizados los más escogidos materiales que el mercado puede ofrecer para su fabricación. Los puestos han sido otorgados a un competente equipo. El maestro cervecero Max Steinmeyer, de Alemania, ha trabajado en las más importantes cerveceras, lo cual lo ha hecho un conocedor de todos los detalles de la industria.¹⁰⁹

En febrero y mayo de 1898 la Cervecera de Chihuahua patentó cuatro marcas: Standard, Pilsner, Lager y La Paz; en 1902 fabricaba también Carta Plata, Edelweiss, Exposición y Bock.¹¹⁰ Ese mismo año, Enrique Creel se convirtió en su gerente al sustituir a August Fischer quien acababa de renunciar; dos años después, Alberto Valdez Llano, ocupó el puesto de Creel.¹¹¹ 1902 fue el mejor de la compañía hasta entonces. El 8 de enero de 1903 *El Correo de Chihuahua* refirió que había sido el de mayores utilidades; en 1904 las utilidades entregadas fueron de seis pesos a cada una de las 10 mil acciones del capital social.¹¹²

El *Anuario 1906* reportó que la producción de cerveza y hielo (fundamental para el proceso de elaboración de la cerveza a gran escala) sumaba 500 mil pesos al año, representados por 30 mil barriles de cerveza y 40 mil toneladas de hielo, elaboradas por

¹⁰⁹ *EPH*, 22 de marzo de 1897.

¹¹⁰ La Paz fue patentada para su venta en la ciudad de México. *AERM 1898*, pp. 52-58 y *ECC*, 1 de enero de 1902.

¹¹¹ *ECC*, 28 de enero de 1902 y *POCH*, 2 de abril de 1905.

¹¹² *POCH*, 2 de abril de 1905. Se trata solamente de las utilidades repartibles entre los socios tenedores de acciones. Hay que recordar que buena parte de las ganancias se reinvertían.

320 operarios con salarios de entre 1.50 y 10 pesos.¹¹³ El *Anuario 1909* reportaba sólo una producción cuyo valor era de 80 mil pesos, pero no hay referencias concretas a un desplome drástico en alguna otra fuente, lo que nos hace dudar. Las *Estadísticas económicas del porfiriato*, en su segundo volumen, marcan también un desplome en la exportación del producto cervecero para el año fiscal 1907-1908.

En cuanto a las fuentes de abastecimiento de materia prima, las referencias son casi nulas. En la entidad la producción de cebada parecía no ser significativa ni suficiente para poder servir de base a procesos cerveceros de la envergadura de la empresa (cuadro II.12 del Apéndice), por lo que cabe asegurar que la cebada, así como el lúpulo eran adquiridos en otras regiones del país y quizá del extranjero. A pesar de todas las reservas para dejarnos guiar por dicha información, hay coincidencias: hasta 1906 la producción cervecera aumentó; según el *Anuario 1909* hubo una disminución significativa respecto a 1906; la producción de cebada se redujo 50% en tres años.

Industrial Jabonera de La Laguna

Creada a fines de la década de 1880 con capitales provenientes de Monterrey, y bajo el nombre La Esperanza, esta compañía llegó a convertirse en una de las más poderosas del norte mexicano tanto por la magnitud de sus inversiones, la producción y mercados a los que logró acceso como por los capitales que conjuntó. Aunque la planta matriz se ubicó en Gómez Palacio, la razón por la cual se presenta en este apartado es porque se llegaría a manifestar una conexión intensa con Chihuahua debido a que, en diciembre de 1888, los jóvenes Juan Terrazas y el estadounidense Juan F. Brittingham se atrevieron a formar una compañía (La Nacional) productora de velas y jabones.¹¹⁴ Al poco

¹¹³ Evidentemente, los de mayor salario eran los especialistas extranjeros. *Anuario 1906*, pp. 140-141.

¹¹⁴ El capital suscrito por ambos socios estaría conformado por cuatro mil pesos destinados al edificio, seis mil para maquinaria y los últimos cuatro mil pesos para las materias primas; AGNCH, protocolos de Rómulo Jaurrieta, Chihuahua, 31 de diciembre

tiempo se registró la asociación de esta pequeña firma a la de Gómez Palacio y, desde 1892, Brittingham se hizo cargo de la dirección general de La Esperanza. Tras haber fusionado otras plantas laguneras (La Alianza y la Favorita entre otras), Brittingham propuso una amplia articulación con grandes agricultores locales, y en 1898 se constituyó Jabonera. Capital inicial: un millón de dólares. Su devenir, según Cerutti y Barragán, supuso un éxito estruendoso:

Si en octubre de 1904 (su capital) fue elevado a dos millones y medio de pesos, en octubre de 1907 se determinó nada menos que su duplicación. Con cinco millones de pesos de capital social (alrededor de dos millones y medio de dólares), la asociación lagunera evidenciaba la pujanza de sus operaciones y la calidad de su dirección (...) Hacia 1907 (mantenía) una de sus principales características iniciales: la de constituir un punto de reunión de industriales, banqueros, comerciantes, mineros, propietarios, ganaderos, agricultores y prominentes figuras sociales del gran norte oriental de México.¹¹⁵

Con turnos que cubrían las 24 horas del día, Jabonera se hizo de un molino de harina con capacidad de 25 toneladas diarias con lo cual combinó la producción de aceites, jabones y glicerina con la de harinolina (combinación de subproductos de las semillas de trigo y algodón), insumo este último que tuvo amplia demanda entre los ganaderos de Chihuahua y del

de 1888. Para conocer con mayor profundidad el papel de Brittingham en el desarrollo de La Esperanza-Jabonera y de la industrialización en México, véase Cerutti y Barragán, *op. cit.*

¹¹⁵ Cerutti y Barragán, p. 83. La más ajustada síntesis de la historia de la empresa hasta mediados de los años 20 se encuentra en Cerutti, “La Compañía Industrial Jabonera de la Laguna; comerciantes, agricultores e industria en el norte de México (1880-1925)”, en Carlos Marichal y Mario Cerutti, compiladores, *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*. México, UANL – FCE, 1997, pp. 167-199. También, Guadalupe Villa G., “Durango y Chihuahua: los lazos financieros de una élite” en *Actas del III Congreso Internacional de Historia Regional*, Ciudad Juárez, UACJ, 1992, pp. 265-273. Véase asimismo AGNCH, RPP, acta 69, 15 de julio de 1892.

sur de Estados Unidos, hacia donde se exportaban 20 mil toneladas al año. En 1910 la compañía tenía una capacidad de producción suficiente para casi 2,600 toneladas de jabón al mes y 1,200 de glicerina al año. Desde 1900 era el único lugar en la república donde se producían nitroglicerina para fabricar dinamita. Las plantas se ubicaban en Gómez Palacio, Torreón, Matamoros de La Laguna, San Pedro de las Colonias y Chihuahua.¹¹⁶

Los cuadros de exportación de productos mexicanos durante el porfiriato marcan la importancia que tuvieron los subproductos del algodón. Entre 1894 y 1901 se exportaron poco más de 50 mil toneladas de pasta de semilla de algodón, que equivalían a 1.1 millones de pesos, y entre 1892 y 1911 fueron vendidas al extranjero casi 169 mil toneladas de harina y de pasta de semilla algodón, de las cuales una gran proporción salía de la Industrial Jabonera de La Laguna.¹¹⁷

Los beneficios económicos fueron indudables para los alborozados accionistas que participaron desde Chihuahua, Durango, México DF, Saltillo, la misma Laguna y Monterrey. Entre 1899 y 1905 los dividendos por acción fueron de 40% o más, y aunque a partir de entonces *bajaron* a 25%, resultaba una cantidad impactante para una sociedad industrial de cualquier época. Sólo cayeron desde 1913, como consecuencia del estallido revolucionario.¹¹⁸ Antes de la guerra civil mexicana ya se la mencionaba como una de las jaboneras más grandes del mundo.¹¹⁹

¹¹⁶ En 1912 *The Mexican Yearbook*, p. 125, la menciona como Compañía Mexicana de Dinamita y Explosivos, S.A. con oficinas en México y París, y su planta de producción en estación Dinamita en Durango, no lejos de Lerdo, con casi 900 empleados, de los cuales doscientos eran mujeres en el departamento de cartuchos, su capacidad diaria era de mil cajas con 22.7 kg. Entre los principales socios de la compañía estaban Enrique Tron, Ernesto Pugibet, Hugo Scherer jr., Salvador Cancino, Maurice A. De Lille, Augusto Genin y Roberto Núñez Jr.

¹¹⁷ Véanse *Estadísticas económicas del porfiriato*, Tomo 1, pp. 434-436.

¹¹⁸ M. Cerutti, "La Compañía...", p. 189; *CHE*, 24 de agosto de 1907; *POCH*, 30 de junio y 12 de septiembre de 1907; *The Mexican Yearbook*, 1912, p. 122.

¹¹⁹ Cerutti y Barragán, p.85.

La Internacional

La jerarquía del estado de Chihuahua dentro de la producción ganadera llegó a ser tal que los principales propietarios de la región –la familia Terrazas-Creel– decidieron procesar los productos para lograr mayores márgenes de ganancia:

uno de los objetos principales del establecimiento de la Compañía Empacadora de esta ciudad respondió, en gran parte, a la producción de ganado del estado de Chihuahua, que no consumiendo ni la mitad del producto anual, hubo que buscarle un buen medio de consumo. Ese producto va creciendo día a día, habiendo llegado actualmente a varios cientos de miles o quizás al millón de cabezas de ganado las que se hierran cada año.¹²⁰

El 6 de agosto de 1902, *El Correo de Chihuahua* anunciaba que Enrique C. Creel había obtenido la concesión en ciudad de México para abastecer de carne congelada trasladada por ferrocarril desde Chihuahua. La sociedad que creó la empresa estaba compuesta, además de Creel, por Luis Terrazas, Federico Sisniega y Juan Terrazas. Sumado a que formaba parte de la familia ganadera más importante del norte, Creel era socio de la Compañía de Rastros de Parral y Torreón, que controlaba la introducción de carne a casi todo el estado de Chihuahua y la región lagunera, era uno de los propietarios de la fábrica de hielo más grande del norte, tenía acciones en los ferrocarriles y contaba con recursos suficientes para poder adquirir la tecnología necesaria. Al hacerse el anuncio en Chihuahua, se mencionaba un capital inicial de 500 mil pesos con opción a duplicarlo en cualquier momento y, por otro lado, que se aprovecharía la ruta para abastecer las ciudades por las que cruzaba el tren.

Además de la carne congelada, la firma instaló una planta empacadora en la capital del estado y aprovechó la existencia de los mismos carros frigoríficos para comercializar pescados y

¹²⁰ ECC, 23 de abril de 1902.

mariscos procedentes del Pacífico por medio de la casa comercial de L. A. Martínez en Guaymas.¹²¹ Wasserman refiere que la integridad de la compañía se fracturó durante la depresión económica de 1907 y, entre ese año y 1909, los propietarios originales tuvieron que vender parte del negocio aun cuando dentro de Chihuahua consiguieron permanecer como sus principales abastecedores.¹²²

¹²¹ *Ibid.*, 28 de enero de 1902. El establecimiento de Guaymas fungía como agencia general de la empresa.

¹²² Wasserman, *Capitalistas, ... op. cit.*, p. 126. Cfr. Jeffrey M. Pilcher, "Fajitas and the failure of refrigerated meatpacking in Mexico: consumer culture and Porfirian capitalism", *The Americas*, vol. 60, núm. 3, 2004, pp. 411-429, donde ubica el fracaso de la compañía chihuahuense en la ciudad de México debido a la crisis internacional de 1907, a la mala calidad de la tecnología de congelación que adquirió la compañía y a la negativa de los consumidores de la ciudad a adquirir carne congelada, así como por los conflictos desatados con introductores y matanceros al monopolizarse el mercado urbano de la carne.

CAPÍTULO 3

LOS FERROCARRILES: ESPERANZAS Y CAMBIOS

LA TERRITORIALIDAD CHIHUAHUENSE se mantuvo sin mayores transformaciones desde los inicios de la época colonial hasta mediados del siglo. Si bien el uso del suelo sufrió un proceso de adecuación a las necesidades de los colonizadores de las diversas épocas, la magnitud de los espacios y el aislamiento con respecto a otras partes del país continuaban significando un serio obstáculo para su integración con el resto de México, siempre tan caro a los anhelos de los regímenes nacionales.

La invención de la máquina de vapor en Inglaterra se tradujo en un aumento de la productividad en las plantas de hilados y tejidos de fibras vegetales y animales, permitió crear la potencia suficiente para impulsar carros con enorme capacidad de carga, gracias a lo cual los excedentes podrían llegar a regiones distantes en un tiempo menor que con los tradicionales vehículos de madera tirados por bestias. El impulso a la creación de mercados regionales, nacionales e internacionales cobró fuerza y las economías de mayor desarrollo tecnológico adquirieron la capacidad de controlar las actividades mercantiles en buena parte del planeta.

La necesidad de tener vías en México había sido planteada por Lucas Alamán después de la promulgación de la independencia, pero no se materializó hasta que el presidente Benito Juárez otorgó las primeras concesiones y la capital mexicana tuvo la oportunidad de contar con un ferrocarril que la comunicara con el entonces más importante puerto del país: Veracruz.

Ante la situación de continua crisis en México, las inversiones foráneas, en ese entonces las únicas con posibilidad de ser destinadas a la construcción de vías férreas, evitaban asentarse en nuestro territorio. Una vez mostrados los signos de recuperación

política y económica con el ascenso de Porfirio Díaz y los esfuerzos para atraer capitales frescos por medio de exenciones fiscales y jugosas concesiones, grandes inversionistas se interesaron por México.

Es un lugar común afirmar que la construcción de ferrocarriles en México fue una actividad exclusiva de empresas extranjeras. En el caso chihuahuense, si bien es cierto que el capital externo fue determinante para la creación de la red ferroviaria, también resulta claro que los líderes de los diferentes grupos de poder económico regional opinaron, intervinieron y hasta determinaron las formas bajo las cuales se debían otorgar las concesiones, así como las rutas que seguirían las vías. A lo largo y ancho del país, antes que existiera una legislación especial para las empresas ferroviarias, fueron constantes la especulación con las concesiones y las pugnas entre propietarios por hacer pasar los trenes cerca de sus respectivas propiedades; al final, las especificaciones tecnológicas y financieras de la empresa eran escuchadas y aceptadas por los afectados.

En Chihuahua se siguió la tradicional ruta del Camino Real, a cuyas bandas se asentaba buena parte de la población y donde había un mayor esfuerzo productivo. La pugna entre élites por el trazado de vías e inversiones estuvo ausente. Cuando se anunció la posibilidad de la construcción del Central, los gobiernos de los estados por donde se pensaba que era la ruta más conveniente obtuvieron del federal concesiones para la construcción de los tramos que cruzarían sus territorios. En los estados del centro las cosas fueron complicadas pues no había acuerdo sobre las rutas; los gobiernos de Guanajuato, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí y Aguascalientes, que representaban a su vez a distintos grupos oligárquicos, trataban de influir en las decisiones sobre el trazado de la ruta que al final se construyó.¹ Se terminó por seguir el itinerario que cruzaba por mayor número de mercados locales, sin desviar el camino a capricho de unos cuantos. Eso sí, la especulación con las concesiones nunca estuvo ausente.

¹ Este tema lo ha desarrollado Jesús Gómez Serrano, *Aguascalientes en la historia*, México, Gobierno del estado de Aguascalientes - Instituto Mora, 1988, pp. 356-357.

El impulso constructor

En sólo un vistazo a las publicaciones de la segunda mitad del siglo XIX en Europa y los Estados Unidos se notará el angustiante vértigo que producía la idea de atravesar todo territorio terrestre con vías de ferrocarril. La panacea del crecimiento, el motor del progreso, la mejor manera de unir pueblos y llevar a todos los rincones los productos necesarios para el bienestar humano estaban expresados en los mensajes que clamaban la urgencia por construir esos caminos de hierro. La idea fue vendida a los inversionistas, a los gobernantes y, al final, a la gente común y corriente. De tal magnitud fue el éxito de la campaña propagandística que los mismos encargados de explicar la economía presente y pasada no dudaban de las bondades de este tipo de empresas.

En 1944, a poco de finalizar la II Guerra Mundial, Leland H. Jenks se hizo más famoso de lo que ya era con un artículo donde demostraba el significado de los ferrocarriles para el crecimiento de la economía estadounidense.² La mayor contribución de Jenks fue haber propuesto que antes que construir otra cosa, se fabricó la idea del significado del tren, y posteriormente vinieron las inversiones y eslabonamientos en la economía mundial. Afirmaba que las compañías ferroviarias renovaron el concepto de empresa capitalista y, al final, que la existencia o la mera promesa del funcionamiento de las locomotoras arrastrando largos convoyes de carga detonaba la producción de materias primas y manufacturas en diversas regiones de los Estados Unidos. Veinte años después otro historiador económico, Robert W. Fogel, demostraba con números que los ferrocarriles habían sido un gran negocio para la economía norteamericana.³

² Leland H. Jenks, "Railroad as an Economic Force in American Development," *Journal of Economic History*, vol. 4, núm. 1, 1944, pp. 1-20.

³ Una década después, demostró, también con números, que el sistema esclavista en el sur de los Estados Unidos había sido un negocio muy provechoso, más que las maneras como estaba organizada la producción en el norte liberal. Por este par de estudios y otros más, Fogel recibió el Premio Nobel de Economía en 1993. Robert William Fogel, *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*. Baltimore, The Johns Hopkins Press, 1964.

Proyectos de papel

De acuerdo con Francisco R. Almada, la historia ferrocarrilera del estado de Chihuahua arranca en 1849 con la concesión otorgada por su congreso a Hipólito Pasquier de Doumartin. Pasquier buscaba impulsar un proyecto de colonización y desarrollo agropecuario, minero y forestal para lo cual formaría en México o Europa una compañía que explotase la vía férrea que cruzaría el territorio chihuahuense de norte a sur, pasando por la capital, desde donde se desprendería un ramal hacia los límites con el estado de Sonora.⁴ Al menos en el proyecto se vislumbraba la colonización del territorio, la modernización de las actividades productivas y la integración de esa porción del país al mercado internacional. Este discurso fue el modelo a seguir en las concesiones (cuadro III.1 del Apéndice).

La década de 1850 estuvo marcada por cinco concesiones para comunicar mediante un ferrocarril la frontera entre Chihuahua y Texas con el océano Pacífico. Es decir, en los años más tensos previos a la guerra civil norteamericana, los especuladores de concesiones buscaban una ruta corta de los productos de los estados esclavistas hacia el Pacífico. En el cuadro citado se pueden percibir tres etapas claramente definidas:

1. A partir de la firma de los Tratados de Guadalupe Hidalgo (1848), surgen intereses por los ferrocarriles en Chihuahua en ambos lados de la frontera. A los estadounidenses les interesaba alcanzar la costa occidental por una ruta corta, sobre todo a los sureños. A los mexicanos les convenía iniciar un proceso de poblamiento del norte; la pérdida del 55% del territorio, poco habitado, había sido una experiencia que debía evitarse que sucediera de nuevo.
2. La segunda etapa es el *impasse* que coincide con la guerra de secesión en los Estados Unidos, entre 1861 y 1865. Con

⁴ La transcripción de los textos de concesiones y contratos a favor del francés se encuentran en Almada, *El ferrocarril Chihuahua al Pacífico*. México, Libros Mexicanos, 1970, pp. 11-15.

ello se confirma la estrecha relación entre intereses ferroviarios en Chihuahua e inversionistas estadounidenses y sus objetivos económicos.

3. La tercera abarca el periodo entre la invasión francesa y la llegada de Porfirio Díaz a la presidencia de la república. Se renueva en 1865 una concesión —a norteamericanos— firmada en 1859, y el interés por Texas y el Pacífico parece tomar cuerpo otra vez.

En cuanto a los derroteros, no hay variación. Los proyectos concesionados tendían a crear una ruta perpendicular al viejo camino real, de Presidio del Norte (Ojinaga) a Guaymas, pasando por la ciudad de Chihuahua. Quedaba así expuesta una disyuntiva entre la aventura por nuevas rutas comerciales a través de sitios casi despoblados, pero con la posibilidad de llamar inmigrantes, lo que significaba una reformulación de los circuitos económicos. La otra opción era utilizar los tradicionales corredores poblacionales, agrícolas y ganaderos, creados desde el siglo XVI. Con el tiempo, la tradición se impuso sobre la innovación: quizá la alternativa habría sido muy costosa.

Gracias a la construcción de líneas férreas en los Estados Unidos, los capitalistas se interesaron en invertir en México a fin de marcar la continuación de las rutas troncales que permitieran el aprovechamiento de los recursos de su territorio. El Congreso de la Unión se oponía a depender de dichas rutas estadounidenses: de manera sistemática rechazó solicitudes de concesión que pretendieran unir el centro del país con la frontera norte por temor a la posible anexión de Sonora y Chihuahua. La salida política que halló la administración de Manuel González fue revalidar antiguas concesiones, ya caducas antes de 1880.⁵ Al final, el Congreso hubo de ceder regulando dos aspectos fundamentales: prohibición de participar en asuntos de las compañías al personal diplomático extranjero acreditado en México; reafirmación del decreto que prohibía a extranjeros adquirir bienes raíces en una franja de 20 leguas (83.8 km) a partir de la línea fronteriza, además de que las compañías sólo podrían tener en propiedad las dependencias absolutamente

⁵ Francisco R. Calderón, “Los ferrocarriles” en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México... op. cit.*, 1965, p. 514.

necesarias, según la opinión de la Secretaría de Fomento.⁶ Con esas restricciones, en menos de veinte años se tendieron casi 13 mil kilómetros de vía.

En el caso del estado de Chihuahua, el análisis y descripción de la obra ferroviaria entre 1880 y 1940 se centró en dos ideas principales de lo que debía configurar el sistema de comunicación ferrocarrilera:

- a) La del Central Mexicano, una concepción de comunicación e integración antigua, que logró dar una dimensión más amplia a los mercados y circuitos económicos dibujados antes de 1880, refuncionalizados por el mismo ferrocarril.
- b) La que aquí denominaremos sistema Chihuahua-Pacífico⁷ (en adelante CHP) mucho más visionaria, de concepción transcontinental e internacional, que olvidaba las viejas rutas y esquemas de explotación de recursos e intercambio de bienes. Quizá haya sido el más pensado en términos del mercado como un fenómeno mundial, se apartó de las viejas concepciones y tal vez debió a ello su relativo fracaso.

Rutas en expansión

Cuando el presidente Lerdo inauguró el Ferrocarril Mexicano entre la capital y el puerto de Veracruz, el vecino norteño ya contaba con más de 50 mil km de vías para máquinas de vapor, y para 1900 eran casi 320 mil km herrados: muchísimo más que el total europeo.⁸ La trascendencia de los cambios económicos

⁶ *Ibid.*, pp. 504-505.

⁷ Sólo para efectos explicativos, dentro del sistema Chihuahua-Pacífico consideramos un conjunto de concesiones y proyectos ejecutados en distintos tiempos y por diversas empresas; a saber, Ferrocarril Río Grande, Sierra Madre y Pacífico, Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Ferrocarril Kansas City, México y Oriente, así como el Ferrocarril del Noroeste de México.

⁸ Samuel E. Morison *et al.*, *Breve historia de los Estados Unidos*. México, FCE, 1980, p. 486.

provocados por la operación de los ferrocarriles en los Estados Unidos ha sido suficientemente estudiada por Robert W. Fogel,⁹ pero era evidente el impacto mientras se iba concretando.

En Chihuahua causó gran expectación el crecimiento de las empresas de transporte en los Estados Unidos. De ahí el interés por estar cerca de alguna vía, lo que aumentaba o disminuía según las noticias llegadas del norte. La industria ganadera del oeste norteamericano vivió una época de auge por el recorte en los tiempos de traslado de los hatos hacia los centros de consumo; los senderos de ganado y las épicas travesías fueron poco a poco sustituidas por el arrear hacia las estaciones de embarque. Los ganaderos y comerciantes del lado mexicano soñaban con el día en el que pudieran hacer uso intensivo de las ventajas del ferrocarril, pero las regiones texanas y nuevomexicanas con las que se mantenía intercambio fueron de las últimas en verse beneficiadas por el cruce de las vías. Al despuntar 1880 el sueño estaba a punto de convertirse en realidad.

La semana del 10 de abril de 1880 los chihuahuenses leían con orgullo y ansiedad en las páginas del *Periódico Oficial del Estado* que avanzaban con velocidad los trabajos de construcción del Texas-Pacific para unir en El Paso los frentes de construcción procedentes de Shreveport, Louisiana, y San Diego, California. Una quincena después, la misma publicación afirmaba que el primer tren alcanzaría El Paso al año siguiente.

Por diferentes rumbos, la carrera entre las compañías parecía tener su meta en El Paso: el Southern Pacific se acercaba por Tucson y Deming; el Texas-Pacific cruzaba por el norte de Texas alcanzando Baird, Sweetwater y Big Springs; mientras, el Atchinson, Topeka, Santa Fe (ATSF en adelante), ya llegaba más al sur de Albuquerque; al tiempo, el Central Mexicano comenzaba las tareas de terracería a partir de Paso del Norte con rumbo a la ciudad de México.¹⁰

⁹ *Railroads and American Economic Growth... op. cit.*

¹⁰ C. L. Sonnichsen, *Pass of the North. Four centuries on the Río Grande (1529-1917)*, Vol. 1. El Paso, Western Press, 1968, p. 214.

En mayo de 1881 arribó la primera locomotora del Southern Pacific y, con ella, una multitud de trabajadores chinos e irlandeses, así como inversionistas de diversos orígenes,¹¹ quienes imprimieron un nuevo ritmo a la vida de la región. La influencia se dejó sentir a lo largo y ancho del estado de Chihuahua. En Paso del Norte, el jefe político Jacobo Ugarte informaba al gobernador que junto con el ferrocarril habían llegado abundantes “malhechores extranjeros de todas razas”, y que los bandidos texanos pasaban al lado mexicano y asaltaban ranchos como el de Inocente Ochoa.¹² Pero los alcances iban más allá de la violencia. No se puede dudar que las implicaciones de la llegada del tren no se habían considerado en su más amplia dimensión puesto que, hasta entonces, el ferrocarril no era más que un deseo pensado como posible detonante del progreso y la modernidad.

El comercio en la villa fronteriza se incrementó gracias al arribo de toda esa gente que recibía cada semana su salario. Cantinas y mesones eran los negocios más socorridos por los obreros del ferrocarril; al mismo tiempo, la hasta entonces floreciente industria vitivinícola de Paso del Norte declinó por la crudeza del invierno y la falta de mano de obra. Ugarte afirmaba que los antiguos trabajadores agrícolas ahora se encontraban en el ferrocarril y dejaban los campos sin brazos. En el Central pagaban un peso diario más provisión y Ugarte temía que muchas parcelas se quedaran sin trabajar.¹³ El tren y sus consecuencias habían alcanzado al país de las desigualdades que Humboldt había descrito menos de noventa años antes.

Así, se evidenciaba ya un rasgo de la política económica en México: impulsar proyectos de modernización en ciertas áreas de la economía, pero dejando a la deriva a productores tradicionales en sectores como la agricultura. Los recursos derivados al transporte ferroviario o a la manufactura no

¹¹ Leon C. Metz, *City at the Pass. An illustrated history of El Paso*. Woodland, Windsor, 1980, pp. 40-41.

¹² *POCH*, 14 de mayo de 1881.

¹³ *Ibid.*, 14 de mayo y 13 de junio de 1881.

correspondieron con las inversiones que requería la producción de alimentos básicos para entrar en un proceso de capitalización y adecuación a los nuevos tiempos. Los ferrocarriles comenzaron la era de extracción de materias primas a gran escala a cambio de la importación de granos en la misma magnitud.

El camino real de hierro

El primer ferrocarril que cruzó tierras chihuahuenses fue el construido por la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano (FCCM) entre 1881 y 1884, cuyos extremos eran la villa de Paso del Norte y la ciudad de México. Aumentó su longitud al añadirsele ramales con rumbo a Tampico, Guadalajara y Parral. El tramo de esta línea que cruzaba el estado de sur a norte, entre Ceballos y la frontera con Estados Unidos, era 30 km mayor al ramal Aguascalientes-Tampico de la misma empresa y correspondía al 36% de toda la ruta entre las ciudades de México y Paso del Norte (Ciudad Juárez a partir de septiembre de 1888).

El tramo había sido concebido por el gobierno de Chihuahua desde 1879, y al año la Secretaría de Fomento contrató por 99 años con Laureano Muñoz, senador del Estado, la construcción y operación de un ferrocarril entre Chihuahua y El Paso u Ojinaga.¹⁴ A pesar de la imprecisión del contrato, en diciembre de 1880 el gobierno local nombró una comisión de ingenieros para el tendido de la vía hacia el Paso del Norte: de nada servía que quedara aislada de las rutas estadounidenses que no tenían contemplado pasar por Presidio-Ojinaga, mientras que a El Paso concurrían las ya referidas.¹⁵

En octubre de 1880 se integró la Junta Directiva Provisional del Ferrocarril de Chihuahua por Laureano Muñoz, presidente; Antonio Ochoa, vicepresidente; Domingo Leguinazábal, tesorero; Manuel de Herrera, secretario; Enrique Müller, vocal. La misma junta estableció que el gobierno concurría con capital

¹⁴ *Ibid.*, 11 de septiembre de 1880.

¹⁵ *Ibid.*, 11 de diciembre de 1880.

proveniente de la subvención federal (8 mil pesos por kilómetro) por los 420 km que había entre Chihuahua capital y El Paso, y que representaban 3,360,000 pesos.¹⁶ Una obra de tal magnitud era un esfuerzo que los inversionistas locales se negaron a concluir. Los riesgos eran muchos y no decidían ocupar tanto capital puesto que la tradición empresarial los llevaba más por la especulación y la acción soterrada. El gobernador Luis Terrazas inició las gestiones para vender la concesión.

Hizo la compra un grupo norteamericano encabezado por John R. Robinson. Entre otros, William G. Fargo (socio de Wells Fargo Co.), Ashell H. Barney, Benjamín Y. Cheney, se asociaron a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, representada por Robinson. El traspaso ascendió a 60 mil pesos fuertes, que debían ser entregados a la Administración General de Rentas; la empresa prometió terminar en 28 meses la vía entre Chihuahua y Paso del Norte. El traspaso fue autorizado por el presidente Manuel González en julio. El 6 de agosto de 1881 el periódico tapatío *La República Occidental Jalisciense* criticaba esta operación aduciendo que los recursos del país se dejaban en manos de capitalistas extranjeros.¹⁷

En los Estados Unidos, un editorialista anónimo del periódico *The Anglo-Spanish Merchant* de San Francisco¹⁸ expresaba “Denle a los muchachos” alguna oportunidad y los estados de Chihuahua, Sonora “y los apetecibles puertos del Golfo de California pronto vendrán a formar parte de nuestra Unión”.¹⁹ Antes de que se confirmara el operativo a favor de Robinson, el *POCH* insistía en que la ATSF, que estaba a punto de concluir su camino hasta El Paso, sería la misma que continuaría con rumbo a Chihuahua y la ciudad de México.²⁰ En Paso del Norte ciertos

¹⁶ *Ibid.*, 9 de octubre de 1880.

¹⁷ Citado en *POCH*, 29 de enero, 12 y 26 de febrero y 6 de agosto de 1881.

¹⁸ Publicación bilingüe quincenal que apareció en la bahía de San Francisco entre 1880 y 1883.

¹⁹ Nota reproducida y comentada en *POCH*, 21 de mayo de 1881. Extrañaba a los editores del órgano oficial del gobierno estatal la aseveración sobre la defensa armada contra los trabajos del ferrocarril.

²⁰ *POCH*, 13 de junio de 1881.

sectores de la población se manifestaban opuestos a que se permitiera el traspaso a la ATSF; el gobernador Terrazas tuvo que viajar a la frontera para desmentir el rumor que muchos hacían una realidad pues el gobierno federal aún no aprobaba traspaso alguno.²¹ Las ventajas que la compañía de Robinson logró se reflejaron en la subvención a la que se hizo acreedora por parte de las autoridades federales. El promedio de subvención a las compañías ferrocarrileras era, como ya se mencionó, de 8 mil pesos por kilómetro, mas al Central se le aprobaron 9,500.²²

En distintas partes del país se habían concesionado líneas ferroviarias pero, por problemas diversos, nunca se concretaron. Los grupos regionales estaban a la caza de cualquier oportunidad que representara un beneficio por la tan anunciada construcción de vías. La Secretaría de Fomento jugó hábilmente al firmar contratos-concesión²³ con más de una docena de gobiernos estatales que, a su vez, se asociaron con inversionistas pertenecientes a las élites de cada estado. El entusiasmo entre la clase dominante era evidente en Chihuahua, como lo fue en Aguascalientes y Durango, aunque en estos dos estados se presentaron profundas diferencias en cuanto a la posibilidad de las rutas.²⁴ Pero la finalidad de las concesiones a los estados tenía un tinte más bien político: ningún grupo regional contaba con los medios financieros ni la capacidad empresarial para dedicarse, a finales de la década de 1870 y principios de la siguiente, a construir un ferrocarril. Como apunta Francisco Calderón, al poseer los contratos-concesión, las élites locales pudieron negociar el trazado de las rutas con las compañías que las adquirieron.²⁵ El carácter especulativo del acuerdo entre Fomento y cada gobierno estatal permitía a las deterioradas administraciones de las entidades hacerse de preciados recursos monetarios, al tiempo que satisfacía una serie de intereses locales.

²¹ *Ibid.*, 2 de julio de 1881.

²² *Ibid.*, 13 de agosto de 1881.

²³ Francisco R. Calderón, *op. cit.*, pp. 495 y ss.

²⁴ *Cfr.* Jesús Gómez Serrano, *op. cit.*; Miguel Vallebuena, "Algodón y ferrocarriles: el desarrollo de la Comarca Lagunera" en *Transición*, núm. 12, 1992, pp. 28-35.

²⁵ Calderón, *op. cit.*, pp. 500-501.

En Chihuahua, el gobierno se asoció con un grupo de inversionistas para explotar la concesión. La capitalización de la empresa inició, en el papel, cuando la compañía representada por Robinson, con base en Massachusetts, adquirió todos los derechos. Gracias a la operación, el socio mayoritario, el Ejecutivo estatal, pudo iniciar los trabajos de construcción de un majestuoso edificio de gobierno que empezó a levantarse en el mismo año.²⁶ John H. Coatsworth añadió a la estrategia *gonzalista* la lucha contra el desempleo:

En un principio, el desarrollo de los ferrocarriles en México sirvió principalmente para fortalecer el nuevo régimen político al contribuir vigorosamente a la reducción del desempleo y subempleo de la fuerza de trabajo y de otros recursos. Los factores de producción, que habitualmente se consumían en la lucha militar y política, fueron orientados hacia la construcción de una infraestructura moderna.²⁷

En el caso de la construcción del FCCM se prefirió una gran cantidad de mano de obra importada, con amplia experiencia en las carreras contra el tiempo que protagonizaban las compañías estadounidenses en su conquista del oeste.

El proceso de construcción

Una vez conseguidos los privilegios, el tendido de rieles comenzó en octubre de 1881.²⁸ Para principios de noviembre, según los diarios, la vía alcanzaba apenas 14.5 km al sur de Paso del Norte.²⁹ Por su parte, Jacobo Ugarte, el jefe político, decía ese mismo mes que los rieles estaban cerca de Samalayuca y que acababan de llegar por tren alrededor de 500 trabajadores.³⁰ En

²⁶ Todavía en ese tiempo las oficinas del gobierno del estado ocupaban algunas casas rentadas por varias calles del centro de la ciudad de Chihuahua. *POCH*, 28 de mayo de 1881.

²⁷ John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*. México, Era, 1984, pp. 40-41.

²⁸ *EPH*, 12 de octubre de 1881.

²⁹ *LSEP*, 9 de noviembre de 1881.

³⁰ *POCH*, 26 de noviembre de 1881.

enero *El Paso Herald* informó que el camino había pasado las dunas de Samalayuca y se ubicaba a casi 70 km de Paso del Norte;³¹ el *Periódico Oficial* afirmaba en diciembre que el bordo (sin vía) ya llegaba a El Carrizal, 143 km al sur de la frontera.³² Ugarte declaraba que sólo en ese cantón se habían construido 55 km de terraplén, 27 de ellos herrados, con 35 puentes, que se habían colocado 10 mil rieles y 213 mil durmientes, todo ello gracias al trabajo de 500 operarios y 1300 mulas y caballos.³³

Conforme avanzaban las obras se planeaba una gran verbena en la capital para celebrar, junto con las fiestas patrias, la llegada del primer ferrocarril. En marzo, Ugarte mantenía al tanto a las autoridades sobre los avances; para entonces se habían acumulado 150 km de terraplén, 104 de los cuales ya contaban con durmientes y vías, así como con línea telegráfica, cruzando 58 puentes; para mantener el ritmo de construcción se estaban utilizando cinco locomotoras, 958 operarios (¡casi el doble que tres meses antes!) y 1650 mulas y caballos.³⁴

Para agosto de 1882 se trabajaba día y noche a fin de llegar a Chihuahua a más tardar el 15 de septiembre. Procedentes de San Luis Missouri llegaron a El Paso 87 carros cargados con acero, “más que suficiente para completar el Central hasta Chihuahua”. Los jornales nocturnos para los operarios alcanzaban \$ 3.50, y un peso menos durante el día. Poco antes de la jornada esperada se supo que de Boston y Chicago llegarían algunos socios para la inauguración del tramo entre Paso del Norte y Chihuahua; el primer tren de pasajeros que cubrió la ruta entre ambas ciudades llevaba consigo 600 personas que hicieron el viaje de casi 400 km, expresamente para tomar parte en la ceremonia de inauguración. En poco más de doce meses los concesionarios alcanzaron la meta planeada: unir a la ciudad de Chihuahua con la frontera.³⁵

³¹ *EPH*, 11 enero de 1882.

³² *POCH*, 10 de diciembre de 1881.

³³ *Ibid.*, 24 diciembre de 1881.

³⁴ *Ibid.*, 4 de marzo de 1882.

³⁵ *LSEP*, 26 de agosto, 16 de septiembre y *POCH*, 16 de septiembre de 1882.

Los festejos estuvieron encabezados por el gobernador Luis Terrazas, acompañado por los miembros de la legislatura local, autoridades de la urbe y de las jefaturas políticas de toda la entidad, así como por funcionarios públicos de El Paso. Por parte del FCCM estuvieron accionistas de la empresa, alojados en la nueva casa del general Terrazas.³⁶

En febrero de 1883 el ingeniero Manuel Gameros, supervisor del gobierno estatal, informaba que se construían viviendas de mampostería para los trabajadores en Sauz, Encinillas, Chivatito y Tierra Blanca, iguales a las ya levantadas en Gallego, Laguna, Samalayuca, Ojo Caliente, Candelaria y San José; agregó que en las actividades de colocación de la vía, construcción de puentes provisionales y tendido de línea telegráfica había un total de 477 trabajadores mexicanos y 241 extranjeros, cuyos salarios fluctuaban, para los primeros, entre 1.25 y 2.00 pesos diarios, mientras que al segundo grupo les correspondía entre 1.50 y 3.50.³⁷

El carácter festivo de aquel 16 de septiembre de 1882 no fue el mismo que se dio cuando se completó la ruta hasta la Ciudad de México.³⁸ La entidad quedaba comunicada con la capital del país, pero también con importantes zonas productoras del sur como el Bajío, Aguascalientes, Zacatecas y Gómez Palacio, con toda la potencialidad de la región lagunera.

La línea del FCCM no quedó de manera definitiva sólo en la ruta Paso del Norte-Ciudad de México: se convirtió en troncal de una red con terminales en las costas del Golfo y del Pacífico; de Aguascalientes, que se convertiría en el cerebro mecánico y operativo de la empresa, partía el ramal hacia Tampico, pasando por San Luis Potosí; así como de Lagos de Moreno se desprendía la ruta hacia Guadalajara, con la intención de continuar hasta San Blas o Manzanillo. Dentro de Chihuahua, además de cruzar de norte a sur su territorio, creó un ramal para comunicar el mineral de Parral con la línea principal.

³⁶ *POCH*, 30 de septiembre de 1882.

³⁷ *POCH*, 6 de mayo de 1883.

³⁸ *LSEP*, 8 de marzo de 1884.

Una fiebre de fracasos

En septiembre de 1884 el *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua* dio a conocer el plan de un ferrocarril que uniría a Balleza –después se ampliarían los objetivos hasta Guadalupe y Calvo– con Jiménez, y a Cuiteco o Uruachi con la ciudad de Chihuahua.³⁹ Se publicó la lista de las personas comprometidas en dicho proyecto. De hecho, ya habían conformado una Junta Provisional para la Construcción del Ferrocarril del Estado de Chihuahua, en cuya primera reunión se suscribieron acciones por más de 200 mil pesos. En la misma edición del *POCH* se incluyeron los objetivos de la vía proyectada: el principal, “aprovechar las riquezas de la sierra y llevar medios de trabajo y civilización a los tarahumares”. Por lo inasequible de su territorio, la sierra permanecía alejada de las consideraciones modernizantes de explotación: bosques de pino y encino, minerales industriales y preciosos, además de fuerza de trabajo que permanecía desocupada, “improductiva”.

Para abrir la suscripción, los inversionistas promovieron sus bondades y los apoyos obtenidos de la federación: calculaban un costo de construcción no mayor a los cinco mil pesos por kilómetro; el gobierno central subvencionaría con cuatro mil pesos por kilómetro herrado y pagaría el flete desde Europa de los materiales. Para reducir costos, se decidió por una ruta de vía angosta; no se obtuvieron exenciones fiscales. En octubre de 1884 se anunciaron las bases para formar la empresa,⁴⁰ nombrada Compañía Limitada de los Ferrocarriles de Chihuahua e Hidalgo a la Sierra Madre y se conocieron los nombres de los socios.⁴¹ El contrato con la Secretaría de Fomento se firmó a fin de año; el socio representante era el senador Carlos Pacheco, a su vez, secretario de Fomento del gobierno de Díaz.⁴²

³⁹ *POCH*, 24 de septiembre de 1884. A partir de aquí la información sobre este tramo ferrocarrilero proviene de la misma edición, hasta que se indique lo contrario.

⁴⁰ *Ibid.*, 4 de octubre de 1884.

⁴¹ *Ibid.*, 8 de noviembre de 1884.

⁴² *Ibid.*, 17 de enero de 1885.

Luis Terrazas cedió de su hacienda San Felipe los terrenos necesarios para la construcción de la línea entre Jiménez y Parral, según lo comunicó el presidente del Consejo de Administración.⁴³ A principios de 1887 Pacheco y sus socios traspasaron la concesión a favor de Luis M. Arantave y Compañía.⁴⁴ Lo que había sido un prometedor proyecto para los inversionistas chihuahuenses, parecía ahora mera especulación de concesiones y prerrogativas.

En 1887 el Congreso local autorizó una subvención a Arantave y Compañía por 600 pesos por cada kilómetro tendido de vía ancha o 400 pesos si fuese angosta, sujeto a la aprobación de la Secretaría de Fomento.⁴⁵ Todavía en 1888 la Secretaría de Fomento decidió ampliar por diez meses más los plazos del contrato que había celebrado desde noviembre de 1884.⁴⁶ Una nueva prórroga por ocho meses a los plazos y ampliaciones del contrato de 13 de noviembre de 1884 fue autorizada en julio de 1889.⁴⁷ No conocemos con exactitud la trayectoria del proyecto de Arantave, pero en 1895 la compañía del FCCM compró la concesión a Andrés Horcasitas y David Shaw, sus titulares desde diciembre de 1894.⁴⁸ Los casi noventa kilómetros entre Jiménez y Parral se construyeron en menos de un año y a principios de 1898 entraron en servicio. De nueva cuenta, grupos locales habían participado en el jugoso negocio de la especulación con concesiones.

El sistema CHP

Como quedó indicado en el cuadro III.1, los proyectos ferroviarios iniciales siempre manifestaron interés por cruzar la Sierra Madre, desde el centro del estado hasta el Pacífico.

⁴³ *Ibid.*, 24 de enero de 1885.

⁴⁴ *Ibid.*, 16 de marzo de 1887. Arantave había estado involucrado en el negocio desde 1884 y participó en la junta directiva. No sabemos con quién se asoció para comprar la concesión.

⁴⁵ *Ibid.*, 23 de noviembre de 1887.

⁴⁶ *Ibid.*, 7 de julio de 1888.

⁴⁷ *Ibid.*, 7 septiembre de 1889.

⁴⁸ Calderón, *op. cit.*, pp. 546-547.

Aventureros, pioneros, visionarios y algunos emprendedores consideraban que comunicar la altiplanicie con la costa era una importante alternativa a la tradicional ruta norte a sur o viceversa –Chihuahua a Zacatecas o a Santa Fe–, corredor de intercambio de productos desde finales del siglo XVI. Estaba la mirada fija en unir el este industrial de los Estados Unidos con Sonora y Sinaloa como un medio para alcanzar los mercados de California y Asia.

Pero el desarrollo ferrocarrilero en Estados Unidos hizo posible que la comunicación por el corredor tradicional México-Nuevo México fuera puesta en marcha antes que cruzar la Sierra Madre que, además, implicaba una aventura tecnológica y financiera. Las grandes extensiones cubiertas por pinos, encinos y otras variedades maderables, así como las entrañas ricas en minerales, tuvieron que esperar que los dineros corrieran en los trenes del FCCM para comprobar que los caminos de hierro en efecto eran un negocio en México. El ambicioso proyecto fue completado sólo hasta que hubo una fuerte participación estatal en las inversiones durante la época del desarrollo sostenido a principios de la década de 1960.

La ruta del ferrocarril Chihuahua al Pacífico (CHP), tal como se la conoce en la actualidad, es la conjunción de diversos proyectos que se fueron entrelazando, a través de los años: 1) el ferrocarril Río Grande, Sierra Madre y Pacífico; 2) el llamado Chihuahua al Pacífico; 3) el Sierra Madre y Pacífico; 4) el Kansas City, México y Oriente (KCMO en adelante); 5) el Noroeste de México.

El sistema CHP inició su vida en medio de una crisis de la industria ferrocarrilera en México y los Estados Unidos. En ambos países la guerra de tarifas, consolidación de sistemas y bancarrotas de compañías ferroviarias serían parte de la lucha por sobrevivir. José Yves Limantour, secretario de Hacienda y Crédito Público, a partir de 1893, enfrentó el problema desde un principio y le llevó poco más de una década resolverlo; de tal forma que, por medio del rescate de la inversión privada, evitó la parálisis ferrocarrilera, disminuyó las subvenciones e inició un

programa de nacionalización que implicó la consolidación de los Ferrocarriles Nacionales de México en 1908.⁴⁹

En 1898 el ministro Limantour propuso al país un proyecto ferrocarrilero que sirviera más a los intereses del Estado y la nación que a las empresas transportistas. Los subsidios federales fueron rebajados y reorientados, además de establecerse prioridades de comunicación, entre ellas, la línea entre la ciudad de Chihuahua y la costa del Pacífico.⁵⁰ El anuncio del titular de Hacienda, tomado además como base de la política ferroviaria mexicana a partir de entonces, resultó un apoyo a los designios que cumplían medio siglo de existencia en Chihuahua. La primera idea para la realización de las líneas que atravesarían la Sierra Madre Occidental estaba orientada al aprovechamiento de los recursos minerales y forestales de la región. Los centros mineros de Cusihuiríachi, Ocampo, Uruachi, Pinos Altos y Miñaca estaban en la mira de esas empresas, pero terminaron siendo los abundantes recursos boscosos de la zona Papigochi los explotados de una forma intensa y dieron el perfil al sistema ferroviario serrano. De ahí se ligaron las explotaciones forestales de Pearson y Madera-Temósachi; el centro minero de Corralitos, en manos de inversionistas estadounidenses, fue el gran beneficiario de la línea a partir de su construcción, desde Ciudad Juárez, en 1897.

Pueden sintetizarse los objetivos de este sistema CHP de la siguiente manera:

- I. Integrar la zona cuyo eje era la línea entre Ojinaga y la costa del Pacífico, al norte del estado de Sinaloa, pasando por la ciudad de Chihuahua.

⁴⁹ Cfr. Arturo Grunstein, *Consolidados: José Yves Limantour y la creación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, CONACULTA, 2012.

⁵⁰ Calderón, *op. cit.*, p. 573. Las otras prioridades ferroviarias dispuestas por Limantour eran: 1) de la ciudad de México a Acapulco; 2) conexión entre el Ferrocarril Mexicano y el de Tehuantepec; 3) línea Guadalajara-Tepic-Mazatlán; 4) línea Guadalajara-Colima-Manzanillo; 5) conexión del ferrocarril de Tehuantepec con Guatemala, vía Tabasco y Campeche. Las seis rutas fueron declaradas de utilidad pública en la Ley de Ferrocarriles de 1898. Para una mejor comprensión del proyecto Limantour, véase Arturo Grunstein, *op. cit.*

- II. Alcanzar desde Chihuahua, por la ruta más corta, los mercados del medio oeste norteamericano, como alternativa ahorradora de tiempo y costos a la ruta por Juárez.⁵¹
- III. Consolidar una empresa transportista con posibilidad de arrastre de millones de toneladas de productos forestales y minerales provenientes de explotaciones en Sinaloa, Sonora, Durango y Chihuahua.⁵²
- IV. Detonar las inversiones en modernos negocios agropecuarios en la misma región.
- V. Servir como canal de transportación desde Asia con rumbo a Estados Unidos y viceversa; proporcionar una salida rápida de los Estados Unidos rumbo al Pacífico;
- VI. Promover un conducto de Chihuahua hacia el Golfo de México vía Chihuahua-Salttillo-Monterrey-Tampico.⁵³
- VII. Activar potenciales mineros y agroganaderos de Nuevo México, del sur de Arizona y de Utah; integrarse a la zona agrícola de Kansas e impulsar Oklahoma. En la costa occidental de México, seguiría el río Fuerte, donde

⁵¹ En ello, el FCCM y el proyectado CHP aventajaban al Nacional. A pesar de que éste tenía un trayecto mucho más corto entre la Ciudad de México y la frontera –619 kilómetros de diferencia con el FCCM–, los costos aumentaban por ser de vía angosta y tener que cambiar la carga a otro tipo de carros al llegar a Laredo o Corpus Christi. Calderón, *op. cit.*, pp. 548-549.

⁵² *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 31 de diciembre de 1910*. Tip. de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 1911, cuadro 5.

⁵³ *Cfr. The Mexican Yearbook 1908*, pp. 391-392. Chihuahua quedaría como uno de los puntos que aportaría pasajeros para este servicio y por lo menos lo concebían como una importante estación de paso en tan ambicioso proyecto. Su espectacularidad –y su viabilidad económica– se puso de manifiesto cuando ya en 1908 se anunciaban contratos firmados para que el tren fuera el inicio terrestre de una ruta de vapores desde Topolobampo a Hawaii y Filipinas, con opción a abrir otras hacia Australia y puertos sudamericanos; las embarcaciones a Europa serían alimentadas por trenes procedentes de Kansas City, y se pensaba en Tampico una vez que estuvieran concluidas las obras de enriellado a lo largo de la frontera del lado mexicano.

estaban las plantaciones de caña de azúcar y cítricos. Desde Kansas City al Pacífico se cruzarían todas las vías importantes en ambos países.⁵⁴

Uno de los «eslabones perdidos» del proyecto CHP fue el tramo a través de la Sierra Madre rumbo a la costa sinaloense, que se culminó hasta 1961. Otro: Chihuahua quedó unida a Ojinaga en 1928, cuando la economía mexicana estaba apenas en reconstrucción y justo antes del colapso de la mundial. Uno tercero, proyecto ya olvidado, era la línea paralela a la frontera con Estados Unidos para completar el ferrocarril Tampico-Chihuahua-Topolobampo, que habría dado la posibilidad estratégica de conectar ambos océanos por territorio mexicano sin necesidad de depender de los norteamericanos.

En 1875 se había propuesto el primer proyecto para cruzar la Sierra Tarahumara por ferrocarril. El ingeniero norteamericano Albert K. Owen promovió la construcción de una vía entre Austin y Topolobampo, pasando por Presidio del Norte (Ojinaga) y la ciudad de Chihuahua. El Departamento de Guerra de los Estados Unidos estaría a cargo del trazo desde Austin hasta la frontera con México; la decisión marcaba su carácter estratégico: “la vía de Austin a Topolobampo era ochocientas millas más corta que la de Texas al Pacífico”.⁵⁵

Promovido en Chihuahua por don Jesús Escobar y Armendáriz, comerciante en Paso del Norte y por años cónsul mexicano en El Paso, el proyecto de Owen planteaba concluirse en un año y amortizar la inversión en tan sólo seis, teniendo en cuenta el rico caudal de comercio procedente de Asia con rumbo a los Estados Unidos. Buscaba que en 1876 los mercaderes orientales expusieran sus productos en la feria de Filadelfia y que los “sabios” japoneses y chinos se trasladaran por este ferrocarril hacia Chihuahua y Texas para hacer observaciones de Venus a su paso por el disco solar. El proyecto de Owen y Escobar quedó en mera utopía. Años más tarde sería retomada con relativo éxito.

⁵⁴ EPH, 14 de julio de 1903; *The Mexican Yearbook 1908*, op. cit., p. 391.

⁵⁵ Citado por Almada, *El ferrocarril...*, op. cit., p. 49.

Las nuevas concesiones

Después del proyecto fallido, Fomento otorgó una nueva concesión a la Compañía del Ferrocarril y Telégrafo de Texas, Topolobampo y Pacífico. Se comprometía, a cambio de explotarlas por 99 años, a construir rutas entre Topolobampo y Piedras Negras, de Topolobampo a Álamos, otra a Mazatlán y un ramal a Ojinaga.⁵⁶ Renovada esta concesión en diciembre de 1882, con Owen como representante, logró incluir en el contrato la formación de una «colonia modelo» en Topolobampo; cuatro años después, en la tercera firma de ampliación se hablaba de los planos que serían aprobados por Fomento y se separaban los términos del ferrocarril de la colonización de El Fuerte. Luego de varios convenios de reafirmación, la concesión se declaró caduca en diciembre de 1889.⁵⁷

Luis Hüller, promotor alemán de la colonización en Baja California y poseedor de licencias de deslinde, resultó favorecido por varias concesiones ferrocarrileras a partir de 1887, con las que intentaba unir la península con el norte de Sonora y Chihuahua. Hüller especuló con los permisos y vendió los capítulos de sus contratos a diversos interesados, entre los que se encontraron el chihuahuense Tomás Macmanus y el español Telésforo García.⁵⁸ Este último, gracias a un pleito judicial contra Hüller, obtuvo la parte del contrato que establecía la concesión entre el río Colorado y Ciudad Juárez, pero luego “la malbarató” por tres mil dólares a Foster Higgins y socios, quienes iniciaron la obra entre la frontera y Casas Grandes, pasando por Corralitos.⁵⁹

Según *El Paso Daily Herald*, la empresa inglesa The Mexican Northern Pacific Railway Co. acababa de obtener una concesión para construir un ferrocarril entre Chihuahua y Guerrero, con una distancia de 193 kilómetros. A la misma compañía le fue transferida la concesión de la línea entre Guaymas y Deming.⁶⁰ Un

⁵⁶ *Ibid.*, p. 63.

⁵⁷ *Ibid.*, pp. 65-67.

⁵⁸ *Ibid.*, pp. 73-75.

⁵⁹ Calderón, *op. cit.*, pp. 563-564.

⁶⁰ EPDH, 9 de enero de 1893.

año después, en febrero de 1894, Milton Wray, representante de la colonia mormona en Chihuahua, informaba que los trabajos del Mexican Northern llevaban 120 km de nivelación y se había realizado una parte considerable en cuanto a la colocación de postes de telégrafo. La vía, añadía *El Paso Herald*, se extendería hasta Chihuahua desde Deming y de ahí a Gallup, abriendo los depósitos de carbón al comercio del sur y de ahí a Salt Lake City.⁶¹

En 1895 con cinco millones de dólares se formó el capital de la Río Grande, Sierra Madre y Pacífico. El juez Josiah F. Crosby, de El Paso, viajó a San Luis y Chicago para cerrar la operación; a la “antigua” empresa se le pagarían 30 mil dólares por el traspaso.⁶² Entre los socios de esta nueva compañía se encontraban Crosby; el cónsul alemán en Juárez, Max Weber; un teniente Davis; Harry Word y el alcalde paseño, de apellido Fewel.⁶³ En mayo de 1896 la Río Grande, Sierra Madre y Pacífico fue autorizada por el gobierno central para iniciar la construcción entre Juárez y Casas Grandes. Exactamente un año después se inauguraba el servicio entre la frontera y Corralitos; tres meses más tardó el tren en llegar hasta Casas Grandes: era agosto de 1897 y el popular nombre de “tren de Corralitos”, como se le conoció desde su primera corrida, duró muchos años. La empresa había logrado de la Secretaría de Comunicaciones un subsidio de 8 mil pesos por kilómetro construido.⁶⁴

Por otro lado, y casi al mismo tiempo, Enrique C. Creel y Alfred A. Spendlove obtuvieron del Congreso de la Unión, en marzo y septiembre de 1897, el visto bueno para que Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, con base en Nueva York, se hiciera cargo de la construcción y operación de una línea entre la capital del estado y la costa occidental de México; la empresa negoció un subsidio federal de 7 mil pesos por cada uno de 400 kilómetros,

⁶¹ *EPH*, 15 de febrero de 1894.

⁶² *Ibid.*, 11 de septiembre de 1895.

⁶³ *Ibid.*, 3 de octubre de 1895.

⁶⁴ James M. Day en Morris B. Parker, *Mules, mines, and me in Mexico. 1895-1932*, Tucson, University of Arizona Press, 1979, p. 163, nota 14; *Reseña histórica y estadísticas de los ferrocarriles... 1899*, México, Dirección General de los Telégrafos Nacionales, 1900, p. 42.

más 9 mil por cada uno de otros 200. Además, la legislatura local le asignó su propia subvención por 3 mil pesos por kilómetro en un tramo de 200.⁶⁵

Al año siguiente, Creel obtuvo otra concesión por 99 años, ahora para construir vías hacia Aldama y la sierra.⁶⁶ Creel traspasó la concesión a Arthur E. Stilwell en 1900, quien la recibió a nombre del KCMO, organizado en Missouri; Creel integró el Consejo de Administración. La empresa logró del congreso local un apoyo de mil pesos por kilómetro herrado entre Chihuahua y Ojinaga y de Miñaca al sur hasta llegar a los límites con Sinaloa, pero teniendo como cifra tope la de 600 mil pesos.⁶⁷ En 1902 Stilwell y socios obtuvieron un contrato del gobierno federal que ofrecía mayores subsidios y en 1908 uno extra del gobierno de Sinaloa.⁶⁸

En Chihuahua se hablaba del proyecto del KCMO y CHP como una gran esperanza para la vida económica regional. Silvestre Terrazas en *El Correo de Chihuahua* le dedicó un espacio lo bastante amplio en 1902 para que nadie fuera a perder detalle de los trabajos. Para empezar, publicaba declaraciones de Creel. Ahí mencionaba que era la manera de orientar el progreso de Chihuahua y que la capital podría albergar diez veces más población de la que ya contenía. Además, y como vicecónsul inglés promovería las inversiones británicas.⁶⁹

En 1901 empezaron los trabajos de levantamiento en Topolobampo y se importaron de Inglaterra cien mil durmientes y cien millas de rieles. La obra comenzó al año siguiente. Stilwell, un tal Lord Monson y Creel hicieron un recorrido entre Chihuahua y más allá de Miñaca, y afirmaron que era una de las mejores obras hechas en la república.⁷⁰ Los compromisos con el

⁶⁵ *POCH*, 5 y 12 de febrero de 1898.

⁶⁶ “Concesiones y franquicias...”, *op. cit.*, pp. 15-31.

⁶⁷ *POCH*, 30 de julio de 1901.

⁶⁸ Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 96.

⁶⁹ *ECC*, 19 de marzo de 1902.

⁷⁰ *Ibid.*, 21 de marzo de 1902; Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 125.

capital inglés seguían reafirmandose: se firmaron contratos para enviar desde el otro lado del Atlántico el equipo rodante.⁷¹

En 1902 se procedió a la inauguración oficial del CHP. En la ceremonia Creel hizo hincapié en la importancia de la ruta y dijo que con sus 2,400 km uniría los mercados mexicanos con los del Oriente. Stilwell afirmó que en 18 meses de trabajo se tenía más de la tercera parte del bordo; que había ido a Inglaterra a hacer comprender la importancia de la línea y que ella sería, sin duda, una de las más ricas del mundo porque descubriría las mejores minas que pudieran encontrarse. Mr. Sheldon, cónsul de los Estados Unidos en Chihuahua, comentó que la protección que se daba en México hacia los ferrocarriles (de manera especial en el estado de Chihuahua) no se expresaba en otra parte del mundo, e hizo referencia al desarrollo minero que se lograría con esta línea.⁷²

En Kansas y Texas, se anunciaba, habían iniciado obras para alcanzar la frontera con México. Pero del lado mexicano había un temor: “Sólo se espera que haya suficientes operarios para los trabajos de la interesante vía entre las playas del Pacífico y Chihuahua”.⁷³ Y el entusiasmo por el impulso económico que se suponía iba a brindar el CHP salía a relucir diariamente. Se notificaba, por ejemplo, una vía herrada de 60 centímetros de ancho (sistema Decauville) para unir Jesús María con Miñaca con la mira de sacar al mercado sus metales en explotación.⁷⁴

Parece ser un hecho la construcción de una vía eléctrica que unirá a Jesús María con Miñaca, mejora que será de gran importancia para estos distritos mineros. Una de las personas interesadas en la construcción de la vía, acaba de comprar en \$600,000 la mitad de una de las minas de mayor significación para la evidente construcción de esta vía eléctrica.⁷⁵

⁷¹ *ECC*, 13 de mayo de 1902.

⁷² *Ibid.*, 27 de marzo de 1902.

⁷³ *Ibid.*, 7 de junio de 1902.

⁷⁴ *Ibid.*, 19 de junio de 1902.

⁷⁵ *Ibid.*, 2 de agosto de 1902.

En abril de 1903 se efectuó la apertura del tramo entre Tabalaopa y Trancas, de 57 km de largo.⁷⁶ En 1904 los directivos del CHP pretendían construir un ramal de 86 km hacia la propiedad de William R. Hearst, en San José Bavícora, a partir de un punto cercano a la estación El Carpio.⁷⁷ En El Paso el entusiasmo no era menor, desde allí alababan la importancia de la ruta pues cruzaría la sierra y sus campos forestales, llevaría víveres e implementos a estas instalaciones, pueblos y ranchos de la región, además de cruzar por los campos mormones “que cultivan toda clase de frutos”.⁷⁸

No se estaba pensando sólo en Chihuahua. Se hablaba de la rica porción agrícola al sureste de Kansas y que la línea operaría a lo largo de Oklahoma. En el occidente de Texas, sería la primera en pasar de norte a sur, al oeste de Fort Worth, donde se intersecaría en ángulos rectos con las líneas Fort Worth and Denver, Texas Pacific, ATSF y del Southern Pacific. En territorio mexicano atravesaría con rumbo al occidente y cortaría en recto las líneas que corren de norte a sur. En México se pondría a disposición del mercado la producción de una región con grandes recursos agrícolas, mineros y forestales. En aquella parte, el Southern Pacific (conocido en la región como Ferrocarril de Sonora) estaba construyendo la línea entre Guaymas y Guadalajara y el FCCM pronto completaría la extensión de Guadalajara a Manzanillo, con lo que la costa occidental estaría abierta al sistema ferroviario del país.⁷⁹

En el Bajío del Molino, en el kilómetro 184, se construyó la división de la ruta hacia el noroeste, Temósachi. A partir de ese momento, a ese lugar que había pertenecido a la Hacienda de la Herradura se le conoció con el nombre de La Junta, donde en 1904 se instaló una planta de tratamiento de durmientes con capacidad de 60 mil piezas mensuales.⁸⁰

⁷⁶ Almada, *El ferrocarril...*, *Op. Cit.*, p. 130.

⁷⁷ *EPH*, 13 de febrero de 1904.

⁷⁸ *Ibid.*, 15 de noviembre de 1905.

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 123 y *EPH*, 3 de enero de 1905.

Pero los problemas surgieron. Llegó el pánico bursátil de Nueva York en 1907, y aunque se decía que el grupo de Arthur E. Stilwell no había sido afectado⁸¹ en 1909 se vendieron y arrendaron vías, concesiones, materiales y equipo a la compañía del Ferrocarril del Noroeste de México. Sólo habían completado un tramo pequeño de Topolobampo hacia el norte sin alcanzar los límites con Chihuahua; de Chihuahua a Estación Sánchez; de La Junta a Temósachi y de Chihuahua a Estación Márquez.⁸²

Las características económicas que se presentaron por la operación de las rutas del sistema CHP se pueden enumerar de la siguiente manera:

- 1) Sus fines extractivos se cumplieron a cabalidad.
- 2) Los viejos proyectos de turismo hacia la región gracias al ferrocarril quedaron en el papel, retomados en ciertos momentos la partir de la década de 1960, pero sin el entusiasmo desbordado de cuando fue planeado.⁸³
- 3) La integración hacia los mercados asiáticos, con el este y medio oeste de los Estados Unidos, sólo se ha replanteado hasta el establecimiento de nuevos vínculos con los países miembros de la Cuenca del Pacífico y con la sociedad comercial con Estados Unidos y Canadá, aunque con escasa promoción local.
- 4) El desarrollo de la explotación forestal extensiva en Chihuahua, hasta convertir al estado en el primer productor de madera, fue una actividad nueva. Los cientos de miles de hectáreas desforestadas desde antes de 1925

⁸¹ El secreto de su independencia es que había procurado construir su ferrocarril con capitalistas de clase media, unos cuatro mil, que estaban fuera de Wall Street. *CHP*, 2 de noviembre de 1907.

⁸² Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 124.

⁸³ En 2021, junto con el tren que va de Guadalajara a Tequila, es la única ruta ferroviaria que presta servicio de pasajeros en México. Tiene un trayecto de 653 kilómetros, entre Los Mochis y Chihuahua, comparado con los 1,513 que comprendía la ruta original entre Topolobampo y Ojinaga.

en el noroeste de Chihuahua son mudos testigos erosionados de este rotundo éxito.

- 5) Las empresas mineras de la sierra abatieron sus costos de transporte al contar con vías en puntos muy cercanos a los centros de producción, con trenes que acarreaban los materiales hasta las plantas de beneficio.
- 6) El sistema CHP logró la apertura del mercado de la carne para el ganado del noroeste del estado.

Casi al mismo tiempo que se culminó el tramo entre Pearson y Madera del Ferrocarril del Noroeste, Francisco I. Madero se hacía cargo de la presidencia y Abraham González de la gubernatura. Fue el final de las construcciones para dar paso a una época de destrucción y reconstrucción que duró más de una década, situación vivida en todo el país. Después de 1920 la expansión ferrocarrilera fue mínima. En 1928 se pudo completar el tramo entre Chihuahua y Ojinaga, perteneciente a la concesión del KCMO; en 1925 se tendieron los 74 km de vía entre Lucero y Los Lamentos, vía que a los pocos años, en 1932, fue retirada.⁸⁴ No hubo más.

El viejo sueño del CHP, el primero en expresarse en el ámbito chihuahuense con la concesión a Doumartin en 1850, fue el último de los cumplidos. Fueron más de cien años de espera. De nueva cuenta, la idea prevaleció sobre la realidad. Algo no funcionó como se esperaba y la crisis detonó cuando en 1907 el ministro de Hacienda, José Yves Limantour promovió el rescate de las compañías ferroviarias con la creación de Ferrocarriles Nacionales de México, en la que el gobierno federal participó con poco más de la mitad de las acciones hasta que en 1937 Lázaro Cárdenas los nacionalizó por completo.⁸⁵

⁸⁴ Almada, *Diccionario...*, *op. cit.*, p. 208.

⁸⁵ *Cfr.* Grunstein, *Consolidados*, *op. cit.*

Las otras vías

Ya descritos los dos sistemas ferroviarios mayores dentro del estado, debemos añadir tres líneas que no tenían la envergadura de los anteriores y que, a nivel local, participaron en el desarrollo de la economía regional: la del Ferrocarril Mexicano del Norte, el Ferrocarril Mineral de Chihuahua y el Parral-Durango.

La del Ferrocarril Mexicano del Norte corría entre Escalón y Sierra Mojada, en los límites con Coahuila, en medio del Bolsón de Mapimí. Se trataba de una ruta dedicada a la extracción de los minerales de Sierra Mojada y las salinas de Jaco. Calderón afirma que éste fue uno de los ferrocarriles que se construyeron con mayor rapidez, aun cuando no recibió subsidio alguno.⁸⁶ Pero según el contrato entre el gobierno de Chihuahua y la empresa, los terrenos necesarios para la línea serían adquiridos por la administración local y luego cedidos a Robert S. Towne, apoderado de la compañía. Además se le exentaba de impuestos sobre actividades de extracción y beneficio de minerales a lo largo de la ruta, y por el establecimiento de tiendas de abasto.⁸⁷

Los 125 km de vía ancha fueron tendidos en menos de dos años pero “la falta de agua y la baja del precio de la plata obligaron la detención del trabajo en las minas; a mediados de 1894 estaba a punto de declararse la quiebra, cosa que pudo evitarse por la fusión con la compañía minera de Palmarejo, Chihuahua, también propiedad de ingleses”.⁸⁸ En 1893 la línea fue registrada a favor de la British Mexican Railway Co. que, además, planeaba construir una vía desde Tampico a Sierra Mojada y después continuar desde Escalón hasta algún punto en la costa del Pacífico.⁸⁹ Con ello, los ingleses pretendían competir con los norteamericanos en una ruta transcontinental, pero del lado mexicano.

⁸⁶ Calderón, *op. cit.*, pp. 562-563.

⁸⁷ *POCH*, 16 de agosto de 1890.

⁸⁸ Calderón, *op. cit.*, p. 563.

⁸⁹ *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 20. La ruta sería Tampico-Camargo-Mier-Laredo-Barroterán-Sierra Mojada, con un ramal de Santa Teresa a Matamoros, siempre en territorio nacional. Una variación de lo planeado en el CHP.

Otra pequeña línea fue la del Ferrocarril Mineral de Chihuahua, también construida para el acarreo de materiales hacia las plantas de beneficio. Se localizó este servicio entre Santa Eulalia y la capital del estado, pasando por Ávalos y la hacienda de Robinson. Este ferrocarril formaba parte de un conjunto de empresas con base en la capital, encabezadas por Máximo Krakauer, Enrique C. Creel y Federico Sisniega, en el que se incluían, además del Mineral, los tranvías de la capital, la compañía que abastecía de electricidad a la ciudad y la CIM.

En junio de 1898 la Secretaría de Comunicaciones autorizó la construcción de una vía entre Minas Nuevas y la Laguna de Juanota con ramales a Parral, Balleza y Río Florido. En menos de un año la concesión quedó en manos de la empresa Compañía del Ferrocarril de Parral y Durango, que en 1903 tenía en operación 79 km de vía entre Parral y la Mesa de la Sandía, estado de Durango. La compañía estaba afiliada a la Hidalgo Mining Company con sede en la ciudad de Pittsburgh y operaba en el punto terminal sur un aserradero, con capacidad de 20 mil pies diarios de madera que era vendida en Parral y otros centros mineros cercanos. Esta empresa tenía intenciones de extender un ramal a Guadalupe y Calvo, pero en 1910 no se había iniciado la obra cuando todas las propiedades de la Hidalgo –minas, tren y aserradero– fueron vendidas a A.J. McQuatters y socios, de Dallas en un millón y medio de dólares.⁹⁰

Lo que fue y lo que pudo ser

En la planeación del FCCM estaban presentes los traumas de la separación entre la capital y los diversos “nortes”: siempre abandonados (según su gente), siempre rebeldes e independientes, (según los admiradores de la centralización nacional). El ferrocarril, como señaló Luis Terrazas, definiría la pertenencia de Chihuahua a ese proyecto llamado México. No se

⁹⁰ AGNCH, Manuel Gómez y Luna, Parral, 27 de febrero de 1903; *POCH*, 18 de mayo de 1905 y 21 de junio de 1906; *ECC*, 15 de abril de 1903; *EPH*, 29 de noviembre de 1910.

equivocó: desde entonces, la presencia federal en el estado creció, sobre todo en lo tocante a la fuerza militar contra la aún latente amenaza apache. A partir de 1882, cuando el FCCM cruzó la geografía chihuahuense, la lección quedaba clara:

El gobierno del estado debería, además de buscar la tranquilidad, la seguridad y la paz públicas, objetivos frustrados de las últimas décadas por las guerras intestinas y luchas contra grupos étnicos, lograr la estabilidad política a través de negociaciones entre grupos y convertir al poder político en un dotador de servicios y activo promotor del desarrollo económico.⁹¹

El corredor demográfico Parral-Jiménez-Camargo-Chihuahua-Paso del Norte-Santa Fe, que había marcado el rumbo de hombres y mercancías, sería el camino del ferrocarril. En su trazo —que seguía la tradición de la movilidad— se confundían los sueños y proyectos de los viejos comerciantes que pensaban en revivir el otrora vigoroso Camino Real del Nuevo México y de los “nuevos ricos” surgidos de la generación liberal de mitad de siglo con Luis Terrazas a la cabeza, los que harían brotar la fama de la ganadería exportadora chihuahuense; de los antiguos propietarios de vetustas instalaciones textiles y de empresas novedosas (como la cervecería y las fundiciones) a las que el tren trajo el ánimo o un segundo aire. Este corredor norte-sur, nada extraño en su diseño, fue albergue de estos viejos planes y de proyectos novedosos. Sin embargo, el fuerte sabor geopolítico del FCCM es difícil de olvidar.

Una serie de transformaciones en la vida económica y social de los chihuahuenses tuvieron efecto. Los cables telegráficos que flanqueaban las vías fueron los conductores de noticias casi al instante; y las mercancías podían hacer todo el recorrido entre Paso del Norte y la ciudad de México en tan sólo 48 horas, cuando

⁹¹ Carlos González H., “Miguel Ahumada. El gobernador porfirista” en *Chihuahua: las épocas y los hombres*, Ciudad Juárez, UACJ - Gobierno del Estado - Meridiano 107, 1992, p. 20.

antes el viaje implicaba meses. Entre las actividades económicas que se reactivaron o fueron creadas gracias a la puesta en marcha del Central se encuentran:

- 1) La exportación de ganado en pie al mercado del medio oeste de los Estados Unidos.⁹²
- 2) La entrada directa al mercado de la carne de la ciudad de México.⁹³
- 3) Integración al mercado de los cueros de la ciudad de León, teniendo entre sus primeros promotores a la casa comercial de los franceses B. Rembez y Ulises Bezaury.
- 4) La exportación directa de minerales, creación del complejo de fundidoras y refinadoras de metales de los Guggenheim (ASARCO) en Aguascalientes, Chihuahua y El Paso.⁹⁴
- 5) La venta de granos de las haciendas del sur del estado hacia los mercados del sur de la república.⁹⁵
- 6) La especialización de las haciendas *terracistas* gracias al transporte de pastura, granos, etcétera.⁹⁶
- 7) El aprovechamiento intensivo del guayule y su transporte a La Laguna para la Continental Mexican Rubber Co.⁹⁷

⁹² Ligado al Ferrocarril Central, se explican los dos *booms* exportadores chihuahuenses de 1883-1889 y en los años 1895 y 1898, favoreciendo de forma muy particular a Luis Terrazas. Junto a estos ciclos exportadores, se encuentra la expansión del sistema bancario chihuahuense. *Cfr.* González H., “Chihuahua y las transformaciones...”, *op. cit.* y Ricardo León G., “La banca chihuahuense durante el porfiriato”, *Siglo XIX, Cuadernos de Historia*, año 1, núm. 2, pp. 9-47.

⁹³ Véanse González H., León G. y Palomares P., *op. cit.* y Wasserman, *Capitalistas*, ..., *op. cit.*, pp. 125-126.

⁹⁴ *Cfr.* Palomares P., “Minería y metalurgia...”, *op. cit.*

⁹⁵ Libro de la contabilidad de los bienes del general Luis Terrazas, año 1910-1911, colección particular, Chihuahua.

⁹⁶ *Idem.*

⁹⁷ En 1911 este negocio le significaba a Luis Terrazas entre seiscientos y mil pesos al mes, *Idem.*

- 8) La creación y consolidación de las industrias cervecera y textil al encontrar a lo largo de la ruta nuevos mercados para sus productos.⁹⁸
- 9) La conjunción del ferrocarril con la zona libre motivó el crecimiento de El Paso-Juárez como centro de distribución de bienes; la derrama económica en ambas poblaciones impulsó el incremento poblacional en la frontera y sus áreas de influencia.⁹⁹

Además, tren y telégrafo permitieron una mayor y más eficaz comunicación entre proveedores, clientes y socios. De una forma rápida, cualquier comerciante podía hacer sus pedidos a las casas abastecedoras de la ciudad de México, Chicago, Londres, Bilbao y París. Cuando estaba en puerta un negocio, el interesado podía trasladarse hasta México y regresar en una misma semana. Los espacios coloniales se habían roto, todo estaba más cerca.

En las esferas de lo social y cultural, el tren llevó con mayor facilidad y frecuencia a los maestros y pedagogos que suscribieron los proyectos de transformación educativa; a los toreros, actores (de teatro de comedia y clásico, de compañías de ópera, opereta y zarzuela), cantantes (Angela Peralta cantó en la ciudad capital tras viajar por el FCCM) y músicos que antes habían quedado circunscritos a un ámbito muy cerrado por las comunicaciones; se experimentaron nuevos productos alimenticios y bebidas, hizo su aparición el pulque, después desplazado por la cerveza; las modas neoyorquinas y parisenses se presentaban sin los retrasos a los que estaba acostumbrada la “alta sociedad”; los hijos notables tuvieron la oportunidad de irse

⁹⁸ Cfr. González H., “La agricultura en el proyecto...”, *op. cit.*

⁹⁹ *POCH*, 8 de octubre de 1881. Las compañías ferrocarrileras desembolsaron más de 60 mil dólares mensuales en El Paso durante 1882 (*LSEP*, 3 de febrero de 1883). *El Progresista* de Paso del Norte anunciaba el incremento en la población y en el valor de la propiedad raíz por la próxima llegada del ferrocarril texano en *POCH*, 4 de diciembre de 1880. El promedio anual para 1911, de carga entre El Paso y Juárez era de 776 millones de libras “y se espera un año mejor” en *EPH*, 21 de junio de 1911. Véanse también Martín González de la Vara, *Región, frontera...*, *op. cit.*, Óscar J. Martínez, *Ciudad Juárez...* y C. L. Sonnichsen, *Pass of the North...*, *op. cit.*

a estudiar a los más prestigiados colegios de los Estados Unidos y que sus padres los fueran a visitar de manera constante; los trabajadores que requerían los nuevos establecimientos comerciales e industriales llegaron en diversas oleadas migratorias procedentes del sur.

La participación de los propietarios de las tierras

En México se intentó seguir un sendero similar al de los Estados Unidos: trazar rutas ferroviarias mientras se poblaban grandes espacios que por siglos habían permanecido vacíos o mal aprovechados –desde la óptica de la modernidad–, sobre todo al norte de México. De esa manera se concesionaron las líneas ferroviarias. Las vías se tendieron donde la economía dirigida a la exportación garantizaba tráfico para las empresas, pero la idea colonizadora sufrió serios descalabros; sólo en áreas muy aisladas y pequeñas tuvieron éxito los alientos por poblar al país. La experiencia del vecino no pudo ser repetida.

Las concesiones para el tendido de vías estaban relacionadas con las políticas de deslinde de terrenos baldíos. En su ya clásico trabajo sobre los ferrocarriles en el porfiriato, John Coatsworth afirma que no es posible desligar de la política de tierras el desarrollo ferrocarrilero iniciado en 1880:

La usurpación de las tierras libres de los pueblos, junto con el estímulo inicial a la venta de tierras baldías en los inicios del porfiriato, se vinculaba estrechamente con la construcción de ferrocarriles. El nuevo sistema de transporte revivió al latifundio, convirtiéndolo en una empresa próspera tras de más de medio siglo de progresiva desintegración. En esto, como en otros aspectos de su efecto sobre la vida social, el ferrocarril facilitó la sobrevivencia de instituciones tradicionales e incluso arcaicas.¹⁰⁰

En Chihuahua se consolidaron muchos latifundios, pero es cierto que también se reforzaron las zonas donde la propiedad se

¹⁰⁰ Coatsworth, *op. cit.*, pp. 139-140.

había fragmentado desde hacía varias décadas, gracias a la existencia del ferrocarril que permitió una mayor participación económica de las localidades en los ámbitos regional y nacional. La construcción de las vías férreas, por lo menos la del FCCM, fue deseada y apoyada por los propietarios de los terrenos por los que podría cruzar. Consecuencia de lo que vivía la región en esa época, la señora Maude Mason Austin, habitante de El Paso, publicó una novela donde refiere lo siguiente:

Possessing a large estate, a large *laguna* and well-kept *acequias*, Ricardo was still ambitious. He had heard that wonderful sums had been received for the right of way for the new railroad through lots in Paso del Norte. He felt deeply injured that inconsiderate surveyors' party had given his fields so wide a berth when they came with their incomprehensible chains and bad Spanish through the valley. Nothing more tangible was ever seen by Ricardo of his expectations from that railroad business than the long trailing line of smoke in the distance, to be seen from his rear door as the Mexican Central engines rushed along the foothills to the south.¹⁰¹

El tren formaba ya parte del discurso y de la vida cotidiana de quienes habitaban estas tierras.

Hay muchos ejemplos en los que dichos propietarios cedieron de manera gratuita la franja de terreno para la vía, así como el necesario para los derechos de vía; pero quienes podían vender, lo aprovechaban, como lo muestra el cuadro III.2 del Apéndice. Vendieron las franjas o lotes a precios muy bajos, así como también los hubo en que se alquilaban porciones boscosas para su explotación por la compañía ferrocarrilera. Si los mismos propietarios de grandes terrenos promovieron la construcción de vías dentro de la región, obraron en consecuencia cuando fue hora de participar en el tendido. Los beneficios fueron mayores a las posibles mermas que se hayan sentido al ceder gratuitamente o

¹⁰¹ 'Cension, A sketch from Paso del Norte. New York, Harpers, 1896, pp. 26-27.

vender a precios bajísimos los terrenos que ansiaban las empresas constructoras (cuadro III.3 del Apéndice)

En 1902, por ejemplo, los herederos del licenciado Ramón R. Luján vendieron por 1,681.00 pesos plata a la compañía, representada por el abogado Felipe Seijas, una franja de terreno entre Lerdo y San Pedro de las Colonias. Se trataba de varios lotes que sumaban casi 150 hectáreas cuyos fines estaban especificados en el contrato de compraventa: sólo para estaciones. “Los terrenos sólo serán para uso propio del ferrocarril, no puede establecer fábricas, viviendas, ni comercios a excepción de hotel y restaurant para empleados y pasajeros, así como oficinas”.¹⁰² En caso de que la línea desapareciera, los terrenos regresarían libremente a los dueños, sin cargo. La compañía, además, se comprometía a realizar o construir las zanjas o acequias necesarias en los terrenos cruzados por la vía, puesto que estaban por iniciarse los trabajos para un nuevo sistema de riego. Las condiciones de ventaja para los propietarios finalizaban con la cláusula siguiente: “El transporte de algodón y demás productos de las haciendas por el escape construido del despepitador de ‘El Sacramento’ a la estación inmediata será gratuito”.¹⁰³ Este modelo de contrato es muy similar a los que firmó el FCCM con cientos de propietarios en el estado de Chihuahua. Más modestas fueron las transacciones realizadas con la gente que forma parte de las muestras de los cuadros III.2 y III.3.

Fracaso privado, rescate público

Al iniciarse la revolución en 1910 era posible cruzar en tren el país de norte a sur (o viceversa). De manera transversal sólo se podía ir de Veracruz a Manzanillo debiendo pasar por México y Guadalajara; de Tampico a Manzanillo el rodeo era enorme. Pero esta red ferroviaria presentaba serios inconvenientes técnicos: el más serio de todos, la diferencia en los anchos de vía, pues había tres distintos que implicaban equipo rodante especial para cada

¹⁰² AGNCH, protocolos de Carlos Sánchez Aldana, Chihuahua, 2 de julio de 1902.

¹⁰³ *Idem.*

uno de ellos, con la multiplicación consiguiente de costos cuando se debía cambiar carga de una línea a otra.

La infraestructura ferroviaria acusó serias deficiencias financieras, igual que en los Estados Unidos. La idea de la libre empresa junto con la falta de un proyecto general de comunicación provocó que, a principios del siglo XX, el sistema ferrocarrilero estuviera a punto de dislocarse y, con él, la economía nacional. En 1908 el secretario de hacienda Limantour criticaba:

La localización de las líneas deja mucho que desear, bien sea que se la considere desde el punto de vista de la remuneración de los capitales empleados en ellas, o por el lado de los intereses de las regiones que atraviesan los ferrocarriles. *Resentimos cada día más los inconvenientes de que se hubiese emprendido la construcción de las líneas troncales sin tener un plan general bien estudiado.* Si desde un principio no se hubieran tomado en cuenta, de otro modo que como consideraciones de segundo orden, los móviles particulares de las empresas y las circunstancias especiales de cada caso, los ferrocarriles estarían explotándose hoy más económicamente en provecho de los accionistas y del público, y un gran número de comarcas que actualmente están aisladas, se hallarían unidas con cintas de acero al resto de la República.¹⁰⁴

La guerra de tarifas llevaba a una competencia ruinosa ya desde 1890. Mientras sólo existía el Ferrocarril Mexicano entre México y Veracruz, las tarifas de carga y pasaje eran muy altas. Pero la competencia iniciada en la década de 1880 si bien beneficiaba a algunos consumidores del servicio, llevaba a la ruina a las empresas de transporte. Esta “competencia destructiva” del sector ferrocarrilero era indicio de que “su capacidad era superior a la demanda efectiva de tráfico”.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Limantour al Congreso de la Unión, 16 de noviembre de 1908, citado en Calderón, *op. cit.*, pp. 631-632. El énfasis es nuestro.

¹⁰⁵ Arturo Grunstein, “Estado y ferrocarriles en México y EU, 1890-1911”, *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, núm. 20, Nueva época, 1991, p. 87.

En 1898 Limantour propuso al Congreso una ley de ferrocarriles que cortaba de inmediato los subsidios y construcciones indiscriminadas. Tuvo que actuar como árbitro entre las compañías para detener la competencia y evitar su ruina, que haría no sólo perder a los tenedores de acciones de dichas empresas sino que el crédito del país se vería afectado y se corría peligro, también, de que fuera creado un monopolio ferroviario controlado sólo por extranjeros. Fue así como Limantour decidió adquirir a nombre del gobierno mexicano las acciones suficientes para controlar los ferrocarriles.¹⁰⁶ En 1906 el “valiente programa” del ministro de Hacienda concluía con un acuerdo de consolidación del Central (México a Ciudad Juárez, ramales a Tampico y Manzanillo) y el Nacional (México a Laredo y Torreón a Ciudad Porfirio Díaz, hoy Acuña) para que en 1908 fuera incorporada en forma legal Ferrocarriles Nacionales de México.¹⁰⁷ Iniciaba el rescate de la industria ferrocarrilera.

Resulta muy complicado seguir la pista a la que antes fuera la ruta del FCCM en su porción chihuahuense; por un lado, aunque es significativa la distancia cubierta por la línea dentro de los límites del estado, las estaciones de transferencia o embarque en verdad importantes por la magnitud de pasaje o carga que manejaban, no pasaban de ser Ciudad Juárez, Chihuahua y Parral que, comparadas con estaciones como Guadalajara, Aguascalientes, Tampico, México, Gómez Palacio o Zacatecas, no tenían un peso significativo dentro de la estructura general de la compañía. Por otro lado, desde que el FCCM se fusionó al sistema estatizado de ferrocarriles, la participación de la ruta chihuahuense dentro del sistema disminuyó de manera considerable. Por último, las estadísticas con las que contamos siempre se refieren a las empresas en términos generales, por lo que resulta complicado ponderar el peso específico de las actividades económicas del estado de Chihuahua dentro del sistema ferroviario nacional.

Por su parte, el desarrollo del Ferrocarril del Noroeste mantuvo un crecimiento constante desde 1911 hasta 1914 y 1915, años en

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 100.

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 101.

que las pugnas entre villistas y carrancistas obligaron a la disminución y hasta cancelación de actividades.

Al terminarse el conflicto, el Noroeste se encontraba en serios problemas financieros y si no hubiese sido por los terrenos maderables que poseía, la bancarrota habría ocurrido desde antes.

De cualquier forma, la madera producida en esta zona no iba a soportar la carga de la compañía pues significaba sostener los costos de operación propios y los de la línea ferroviaria. La región no alentaba el tráfico ferroviario a no ser por los furgones de madera de la misma empresa y el ganado y madera del latifundio Hearst. Por otra parte, la compañía estaba amenazada por las nuevas disposiciones constitucionales en cuanto a la extensión de la propiedad rural y decidió poner a la venta algunas fracciones en 1918. Los compradores fueron el general Antonio Almeyda, el encargado del rancho Hearst, Guadalupe Quijada, el general Rodrigo Quevedo y el coronel Maximiliano Márquez; aun así, la propiedad de la empresa seguía siendo enorme.¹⁰⁸ Poco antes, para evitarse mayores conflictos, la Noroeste había logrado del régimen de Venustiano Carranza la confirmación de todos sus títulos de propiedad en el estado de Chihuahua.¹⁰⁹

Las pérdidas de la compañía del Noroeste se incrementaron durante la asonada militar delahuertista (1923-1924) y para 1926 los accionistas en Canadá, Estados Unidos e Inglaterra, decidieron vender sus títulos al mejor postor. Un grupo con intereses forestales en Louisiana estuvo a punto de cerrar la operación, pero en último momento desistió. Para cortar costos de operación, la gerencia sustituyó a casi todo el personal extranjero por mexicano.¹¹⁰

Pero los costos no bajaban lo suficiente para lograr mejores márgenes de utilidad, el capital de la empresa se consumía en reparaciones y a ello se debe agregar la crisis financiera de 1929

¹⁰⁸ J. F. Hulse, *Railroads and revolutions. The story of Roy Hoard*, El Paso, Mangan Books, 1986, p. 90.

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 88.

¹¹⁰ *Ibid.*, pp. 101 y 103.

que provocó la exasperación de los accionistas. Había que encontrar pronto un comprador.

Roy Hoard, gerente de la empresa, resumía la gravedad de la situación en 1930 de la siguiente manera: 1) Inversiones por cerca de 25 millones de dólares sin recuperación; 2) Los planes sin futuro por la posición del gobierno mexicano; 3) La integración de rutas se vio paralizada por la Revolución; 4) Cinco mil puentes destruidos en veinte años, toneladas de equipo perdido, entre ellas 29 locomotoras. El costo de reemplazo del daño físico equivaldría a la mitad del capital inicial; 5) Los costos de operación absorbieron una parte importante de dicho capital; 6) La madera próxima a la vía estaba agotada y se requerían mayores inversiones para explotar los bosques que todavía quedaban; 7) La única esperanza era la venta.¹¹¹

Entre 1926 y 1939 algunos de los equipos e instalaciones de la empresa del Noroeste fueron vendidos y arrendados: los talleres de reparación del pueblo de Madera fueron llevados a Nonoalco por su comprador, los Nacionales de México; un aserradero fue traspasado a los antiguos obreros que lo perdieron en un incendio en 1944; el cepillo y la fábrica de cajas de madera también se transfirieron a pequeños inversionistas en 1936 y poco a poco se diluyó lo que había sido una de las más poderosas compañías forestales y de transporte.¹¹²

Hasta 1936 apareció un comprador realmente interesado en el ferrocarril y en la madera. El empresario Eloy Vallina se asoció con el neoyorquino Sam Rossoff para entrar en tratos con los dueños del Noroeste; el precio de la propiedad completa era de cinco millones de dólares. La operación fue cerrada en 1945. El negocio ferrocarrilero fue después adquirido por el gobierno federal y se integró al sistema de los Nacionales de México; las tierras pasaron a formar parte de la recién creada empresa Bosques de Chihuahua.¹¹³

¹¹¹ *Ibid.*, pp. 113-114.

¹¹² Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 162.

¹¹³ Hulse, *op. cit.*, pp. 115-116; Almada, *Ibid.*, p. 166.

Las líneas ferroviarias se trazaron y construyeron porque se avizoraba un estupendo negocio. Los inversionistas propusieron y el Estado mexicano apoyó con autorizaciones, privilegios fiscales, subvenciones y facilidades para apropiarse de terrenos, así como con rescates. El dinero público fue fundamental para el rápido crecimiento de la red de ferrocarriles. Al arrancar el siglo XX, dentro del territorio chihuahuense había casi 1300 kilómetros de vías concesionadas por el gobierno federal, como lo muestra el cuadro III.4 del Apéndice.

La prioridad de las empresas era el dinero y lo más redituable en ese tiempo era el traslado de materias primas hacia los centros de manufactura. Las rutas estaban trazadas para la conexión entre los yacimientos de material y los lugares donde se instalaron las plantas de primer procesamiento. Ciertamente fueron solamente algunos cuantos empresarios los que apostaron a la inversión de mercancías para consumo generalizado y aprovecharon la existencia de los ferrocarriles para llevar sus productos a diferentes ámbitos fuera de la región. Para 1910, tres años después de la debacle de los mercados capitalistas y de la intervención del Estado porfirista para rescatar las empresas ferroviarias, se mantenían algo más de 1500 kilómetros de vías de empresas privadas no ligadas a Ferrocarriles Nacionales de México. Definitivamente, seguía siendo un gran negocio alcanzar los centros mineros y los bosques.

Demasiado tarde llegó la preocupación por el ancho de vía. Con el avance en su diseño, los motores hacían circular a los trenes con mayor velocidad y con una capacidad de arrastre multiplicada respecto a la tecnología anterior. A menor ancho de vía, la posibilidad de descarrilamiento aumentaba conforme se aceleraba la máquina o una carga muy pesada lo provocaría en cualquier curva que no alcanzara ciertas especificaciones. Para el siglo XX casi todas las compañías en los Estados Unidos habían unificado sus anchos de vía (la llamaron *standard*, de 1435 mm). La diferencia de anchos de vía elevaba los costos de transportación cuando era necesario cambiar la carga de un tren a otro. No se apreciaba interés de las empresas en Chihuahua por la unificación tecnológica.

Lo mismo podríamos decir de las empresas concesionadas por el gobierno estatal. Aquí la diferencia es que se trataba de compañías acarreadoras de pasaje y materiales en tramos muy cortos. Además, la topografía del terreno era un obstáculo para elevar la velocidad. Estos medios de transporte, si bien prestaban un servicio fundamental para los habitantes de algunas ciudades o para la mecanización de los procesos de producción, representaron una mínima proporción de la longitud ferroviaria. Como muestra el cuadro III.5, apenas rebasaban un centenar de kilómetros.

En suma, el estado de Chihuahua fue escenario de un entramado de vías que, a lo largo de cuarenta años, se fue armando para permitir un traslado constante de mercancías y gente. La suficiencia o no de esta red de vías cubiertas de humo habrá de valorarse con más y mejores datos. La expansión se acercaba a mayor número de rincones, el aislamiento se rompía poco a poco. El cuadro III.6 muestra dicho crecimiento. Con el entramado de redes ferroviarias, se ponían las condiciones para que muchos de los proyectos de inversión en el estado tuvieran el apoyo suficiente para integrarse a los mercados nacional e internacional. La red no tuvo aparición instantánea: se trató de un proceso que llevó su tiempo.

Viajar en tren

Los itinerarios del FCCM se fueron adaptando a lo largo del tiempo. Durante los últimos años del siglo XIX se había experimentado una corrida directa entre la ciudad de México y Kansas City, pero en 1902 fue cancelada por falta de pasaje, quedando la ruta sólo entre México y El Paso.¹¹⁴ En 1907 se aseguraba una corrida diaria doble entre El Paso y México: “Las prósperas condiciones de México se atribuyen a lo bueno que han resultado los negocios ferrocarrileros”, según comentaba *El Paso Herald*.¹¹⁵ En 1884 había dos corridas diarias desde El Paso del Southern Pacific, una del Texas and Pacific, dos del Galveston,

¹¹⁴ *ECC*, 25 de enero de 1902.

¹¹⁵ *EPH*, 18 de enero de 1907.

Harrisburgh and San Antonio, una del ATSF y del FCCM.¹¹⁶ En 1896 la tarifa del viaje redondo entre Juárez y la ciudad de México era de 20 dólares.¹¹⁷ Sin embargo, las condiciones generales del transporte no habían cambiado mucho en las regiones donde no había tren: todavía en 1895 el viaje a Batopilas desde Chihuahua implicaba tres días a lomo de mula, más cinco en coche.¹¹⁸

Viajar cómodamente es un lujo. La necesidad de traslado veloz es un lujo extra, más en el país de las desigualdades. Pensemos en una persona asalariada, en un jornalero de la época que estamos tratando y comparemos. Considerando tan sólo el movimiento entre las ciudades de Chihuahua y Juárez, en 1910, un trabajador privilegiado, con salario fijo de 75 centavos por jornal de 14 horas de labor, debería trabajar cuarenta días bajo esas condiciones y no gastar absolutamente nada para poder pagar su pasaje en el FCCM y hacer el viaje que le consumía alrededor de diez horas. Bajo las condiciones de 2018, un trabajador con salario mínimo y jornada laboral de 8 horas debe consumir diez días de ingresos, sin usar su dinero para nada más, a fin de poder pagar su pasaje en autobús legal para un viaje de entre 4 y 5 horas.

Estas consideraciones se hacen bajo el supuesto de que el trabajador de entonces y el de ahora tuviesen la necesidad del traslado. Sabemos bien que conforme ha pasado el tiempo, las necesidades se incrementaron. Es muy poco probable que un trabajador de 1910 se planteara un viaje de esta naturaleza como una necesidad. Las condiciones son diferentes, las necesidades también, las posibilidades de satisfacerlas siempre han sido complicadas.

Aun con todo este crecimiento, a pesar de los cambios en los mapas y del acortamiento de distancias para las mercancías y las personas, los proyectos ferrocarrileros no parecían tener respuesta a todos los males de la sociedad chihuahuense. Se tambaleaban las empresas, se alborotaban los trabajadores, las clases emergentes se cuestionaban sobre su derecho a participar en las

¹¹⁶ *EPDT*, 7 de abril de 1884.

¹¹⁷ *CHE*, 11 de enero de 1896.

¹¹⁸ *Ibid.*, 21 de diciembre de 1895.

decisiones políticas y quienes tenían el control del país —o creían tenerlo— hacían todo lo posible para que las cosas continuaran como hasta entonces y, si acaso, proponer los cambios suficientes para seguir igual. En todo caso, las inversiones se hicieron y, en el reparto de dinero y ventajas, muchos aprovecharon, otros más no encontraron forma de participar y la mayoría tan sólo consolidó su posición dentro de un México miserable y desigual.

CAPÍTULO 4

UN MODELO PARA SU TIEMPO: LA BANCA DE CHIHUAHUA

EL FLUJO DE MERCANCÍAS, la disposición de crédito y un sólido mercado de dinero y capital eran pivotes fundamentales para lograr un desarrollo económico acorde a las expectativas de la época. La creación de empresas bancarias respondió a la necesidad de imprimir un nuevo curso a la dinámica económica mexicana de la segunda mitad del siglo XIX. Era necesario dejar atrás los conflictos.

A principios de la década de 1880 los movimientos de mercancías, dinero, capitales productivos y especulativos comenzaron a acelerarse en todo el país, sin ser la excepción el estado de Chihuahua. En la economía capitalista, el crédito es necesario para todos los sectores sociales de la población: unos lo utilizan para ampliar sus actividades económicas; la mayoría, para gastar en lo que no tiene. Los comerciantes chihuahuenses eran blanco de la atención de quienes requerían un préstamo, amplio o corto; a pesar de cualquier contingencia, contaban con una reserva de recursos para dar vida a la región. El comerciante era fuente natural de crédito para menesterosos, agricultores, pequeños comerciantes y artesanos, para la gente con ideas industriales y para las instancias del gobierno. Al ampliar sus relaciones con otros estados y países, esos personajes que compraban barato para vender caro, que prestaban dinero con intereses y presionaban a los deudores por medio de tinterillos y amenazas, se encontraron con la oportunidad de crear establecimientos dedicados, legalmente constituidos y en exclusiva al manejo del dinero.

Este proceso aquí simplificado era el antecedente de los bancos, los que empezaron a formalizarse hasta lograr la estructura que ahora conocemos. En México, la génesis de cada banco como institución fiduciaria y de crédito fue distinta. Como ejemplos están los grandes bancos constituidos gracias al capital extranjero, como el Nacional Mexicano (después llamado Nacional de México) y el De Londres, México y Sudamérica, surgidos una vez que inversionistas europeos decidieron asociarse con capitalistas mexicanos para fundar casas bancarias en la república, aportando para ello grandes sumas de capital.¹

La vida económica del país se movía con mayor rapidez y a distancias mayores que antes; era inminente la integración de un mercado interno. Esta situación permitió que grandes comerciantes y líderes económicos regionales se asociaran de maneras distintas para la creación de la banca institucionalizada: como prestanombres, socios de firmas extranjeras o promotores directos; además de ser cabezas del poder político y económico asentado en alguna parte del país y desde donde buscaban consolidarse para después expandirse. Bajo esta segunda forma se encuentran las instituciones de crédito del Chihuahua porfiriano. Si bien se aliaron económicamente a grupos estadounidenses, sobre todo, lo hicieron una vez consolidada su posición como bancos dentro de la región, cuando el capital foráneo comprobó la viabilidad de su permanencia en tierras chihuahuenses.

Es en este marco que los bancos del estado norteño surgen como instrumentos financieros de poderosos grupos locales que pretenden participar en la fiebre del progreso, contagiada por los discursos de políticos e inversionistas. Los comerciantes, ganaderos y propietarios de grandes extensiones de tierra, con fuertes lazos de parentesco entre sí y con una férrea voluntad por alcanzar los beneficios del progreso para una región recién salida de su arrinconamiento, dirigieron su actitud agresiva no ya contra

¹ *Cfr.* Leonor Ludlow, “El Banco Nacional Mexicano y el Banco Mercantil Mexicano: radiografía de sus primeros accionistas, 1881-1882” en *Historia Mexicana*, Vol. 39, Núm. 4, abril-junio de 1990, pp. 979-1027.

los apaches que asolaban sus haciendas y pueblos, sino contra el tiempo perdido. De pronto, la economía chihuahuense sugirió su entrada a la política de paz, al orden y al progreso liberal positivista, para lograr la consolidación de infinidad de negocios: entre ellos, de un fuerte grupo de bancos, instituciones privadas convertidas en gestores financieros del desarrollo de la entidad. Antes que en cualquier otra parte del país, los banqueros chihuahuenses aprovecharon las antiguas redes comerciales para establecer relaciones crediticias de nuevo tipo, apoyados en empresas al estilo europeo y estadounidense concesionadas por el Congreso local.

Los bancos chihuahuenses no fueron los primeros en México: ya habían existido el Banco de Avío² y el Nacional de Amortización;³ y durante la irrupción de Maximiliano se estableció sin mayor éxito en ese entonces el de Londres, México y Sudamérica. El Banco de Santa Eulalia fue, en 1875, el primero en el país en obtener una concesión para emitir papel moneda, y en ese mismo año la recibió también el Banco de Chihuahua. De allí en adelante, con la posibilidad de ampliar sus márgenes de acción económica al contar con mayores recursos por la emisión fiduciaria, estas instituciones financieras apoyaron el despegue económico regional.

El Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos de 1884 determinó las primeras disposiciones legales sobre la actividad bancaria. Allí mismo se decretó el monopolio de la emisión de papel moneda para el Banco Nacional de México (BNM). La legislatura local chihuahuense, previo a esta provisión del gobierno federal, había otorgado al menos una docena de concesiones para la creación de bancos en el ámbito local, algunos de ellos con el privilegio de emitir billetes (cuadro IV.1 del Apéndice). En menos de una década, el Congreso dictaminó

² Cfr. Robert Potash, “La fundación del Banco de Avío”, *Historia Mexicana* vol. 3, núm. 2, 1953, pp. 261-278.

³ Consúltense José Enrique Covarrubias, “El Banco Nacional de Amortización de la Moneda de Cobre y la pugna por la renta del tabaco”, en Leonor Ludlow y Carlos Marichal (coordinadores), *La banca en México, 1820-1920*, México, Instituto Mora – COLMEX – COLMICH – UNAM, 1998, pp. 71-88.

las propuestas de los inversionistas para establecer bancos en Chihuahua, algo inusitado hasta entonces en el país y un fenómeno que difícilmente se replicaría fuera de la ciudad de México.

La fiebre bancaria

Los bancos chihuahuenses surgen en el contexto de una realidad económica en la que eran cada vez más comunes los pagarés, los bonos, los vales, las letras y fichas de pago y el uso de la moneda extranjera (dólares americanos, libras esterlinas y francos franceses) al mismo tiempo que la nacional. Como se señala en el cuadro IV.1, entre 1874 y 1884 se otorgaron por lo menos doce concesiones bancarias que, por lo general, fueron aprovechadas por los usufructuarios asociados con miembros de los más diversos grupos de poder local.

Es evidente la participación en negocios bancarios de gente tan disímbola: desde las familias ligadas al poderoso grupo Terrazas-Creel, como Prieto, Cortázar, Falomir, Culty, Sisniega, Ochoa, Samaniego, Zuloaga, Salas, Falomir, Ketelsen y Krakauer, hasta las pertenecientes a proyectos políticos y económicos muchas veces contrarios como los González, Salazar, Carrillo, Herrera, Maceyra y Valenzuela, pasando por inversionistas extranjeros con proyecto, en principio, independientes, como los Müller, Macmanus, Russek, Dale, Stallforth, Miller y Scott.

Fueron los encargados de negocios comerciales y mineros en Santa Eulalia, quienes tuvieron en su poder la concesión bancaria inaugural, en 1875. La sociedad de los Macmanus y Müller, representada por el Banco de Santa Eulalia, fue el primero del país en ser autorizado a imprimir billetes,⁴ además de continuar con su tradición de otorgar préstamos a mineros, comerciantes y algunos agricultores.

Los bancos en la entidad norteña abarcaron múltiples negocios antes de la existencia de la legislación federal de 1884: emisión de billetes, préstamos a corto y mediano plazo sin

⁴ El BNM lo hizo hasta 1884.

garantía prendaria, hipotecas, retroventas⁵ y depósitos. En 1884 la ciudad de Chihuahua ya contaba con oficinas bancarias regionales que representaban a los inversionistas más importantes de esa década, además de representar un resorte que impulsaría el despegue económico diez años después. El cuadro financiero estatal estaba compuesto por los bancos de Santa Eulalia, BMC, Mexicano, de Chihuahua y de Hidalgo del Parral. Ese mismo año se estableció en la capital el recién formado Nacional de México, con oficinas en Parral, Chihuahua y la villa de Paso del Norte, mientras que agentes del Londres, México y Sudamérica hacían lo posible por tratar de no quedar fuera del negocio bancario al nombrar agentes y representantes para Chihuahua capital, entre otras. El desarrollo de los bancos locales corrió paralelo al del comercio y la industria, así como con el proceso modernizador de las urbes norteñas, ámbitos en los que las instituciones financieras jugaron un papel importante al proporcionar los recursos crediticios necesarios.

Los bancos BMC y Mexicano refaccionaron a decenas de comerciantes por diversos rumbos del estado, consolidando con ello un sistema de abasto que ofrecía oportunidades de consumo en los lugares más alejados de los tradicionales centros mercantiles. Batopilas, Ocampo, Miñaca, Dolores, Uruachi, Casas Grandes, Madera, Pinos Altos y Chínipas, son algunos ejemplos de las localidades que prosperaron con la llegada de capitales y de una clase que se empezaba a consolidar, los asalariados. El de Santa Eulalia (después llamado Comercial de Chihuahua) al igual que el de Chihuahua y el de Hidalgo del Parral apoyaron a pequeños y medianos mineros, quienes muchas veces se veían en aprietos al no extraer el metálico

⁵ Operación mercantil similar a la hipoteca. El comprador se compromete a vender de nuevo al antiguo dueño una vez vencido el plazo determinado, al mismo precio y, por lo general, el vendedor mantiene el usufructo del bien inmueble pagando un arrendamiento establecido en el contrato, equivalente a los intereses de la hipoteca. Debido a las constantes denuncias de abuso de esta forma de contrato, la Suprema Corte la declaró ilegal en 1928. María Leoba Castañeda Rivas, “El derecho civil en la época revolucionaria mexicana; hacia una socialización de la norma jurídica”, en *La independencia de México a 200 años de su inicio. Pensamiento social y jurídico*. México, UNAM, 2010, pp. 185-222.

suficiente para afrontar sus deudas o para adquirir herramientas e implementos.⁶

Muchos agricultores, sobre todo de la zona de Santa Rosalía y de Ciudad Guerrero, precisaron del apoyo bancario para sus actividades. En ambos lugares, el BMC y el Mexicano colocaron agentes y representantes para hacer negocios. Comerciantes y banqueros impulsaron las labores agrícolas; los primeros, al ofrecer nueva tecnología importada y los segundos al patrocinar su adquisición. Las actividades industriales también fueron beneficiadas por la disponibilidad de recursos bancarios; fue de esta manera que se lograron llevar a cabo proyectos como los de una compañía fundidora y manufacturera de maquinaria y una cervecera, generadoras de electricidad y la recapitalización de antiguas fábricas textiles y harineras en el centro y sur de la entidad, sin olvidar el financiamiento a talleres artesanales de diverso tipo en todo el territorio.

El crédito fue sustento de las transformaciones urbanas impulsadas por administraciones locales y regionales. Gracias al endeudamiento de los gobiernos con los bancos, se lograron proyectos como los de alumbrado público, drenaje, agua entubada, equipos para cuerpos de bomberos, sistemas de regulación de precios de artículos (por ejemplo, almacenes municipales de depósito y venta pública de granos al costo) y obras de ornato y forestación.⁷ Los festejos del centenario de Benito Juárez en 1906, la visita de Porfirio Díaz a Chihuahua y Ciudad Juárez en 1909 y el centenario de la independencia en 1910 fueron causa de gasto de recursos con los que no contaban los ayuntamientos ni el gobierno estatal; fue la época de mayor endeudamiento público (cuadro IV.2 del Apéndice).

⁶ Contrario a lo que podría suponerse, el BMC sirvió de apoyo a las actividades mineras sólo en cuanto institución de depósito y venta de giros, mas no hay suficientes referencias concretas sobre el financiamiento a este tipo de empresas.

⁷ Además del gobierno estatal, los municipios más endeudados por esta razón, durante el periodo tratado en este trabajo, eran los de Jiménez, Camargo, Chihuahua y Juárez. El *POCH* acumula múltiples notas al respecto.

El Banco Minero de Chihuahua (BMC)

Existen dos concesiones distintas dotadas por la legislatura del estado para el establecimiento de un “Banco Minero”. La primera de ellas fue otorgada en 1878 por tres años a la casa comercial González, Herrera, Salazar y Compañía y que, según Francisco R. Almada,⁸ operó hasta 1881 (dato que no he logrado confirmar). La segunda data de 1882 y a favor de Inocente Ochoa⁹ quien, se asoció con Enrique C. Creel, Luis Terrazas, Carlos Zuloaga y Luis Terrazas hijo. Inició sus actividades con un capital de 100 mil pesos y con oficinas en la villa de Paso del Norte (a cuyo cargo quedó su presidente: el mismo Ochoa), y una agencia en Chihuahua, encabezada por Creel. Aparentemente, esta segunda concesión era distinta a la que refiere Almada, pero es posible suponer que la firma González, Herrera y Salazar la haya traspasado a Ochoa y socios.

El Congreso local determinó en julio de 1882 que el BMC podría emitir hasta 300 mil pesos en billetes de 25 y 50 centavos y de un peso, quedara exento de toda contribución estatal y municipal por tres años a cambio de abrir una línea de crédito a favor del gobierno por 15 mil pesos al 8% anual. Cuatro meses después, se amplió la exención fiscal y concesión a cinco años, exonerándosele de la obligación del préstamo, aunque reservándose el estado el derecho de nombrar un interventor.¹⁰ En 1883 el Minero de Chihuahua fue autorizado de nuevo para emitir otros 300 mil pesos, ahora en billetes de uno, cinco, 10 y 20 pesos, y se extendió la exención por tres años más.¹¹ Al entrar en vigor el nuevo Código de Comercio (julio de 1884), el BMC junto con los de Santa Eulalia, Hidalgo del Parral y Mexicano, fueron afectados en sus intereses al establecerse el *monopolio de emisión* a favor del Banco Nacional de México: por ello debían retirar de circulación todos sus billetes *de inmediato*, no emitir más y someterse a las nuevas disposiciones. Gracias a cabildeos en la

⁸ Almada, *Diccionario...*, *op. cit.*, p. 59.

⁹ POCH, 5 de agosto de 1882.

¹⁰ *Ibid.*, 5 de agosto y 23 de diciembre de 1882.

¹¹ *Ibid.*, 14 de julio de 1883.

ciudad de México, por derechos adquiridos antes de las reformas al Código y en alianza con José Yves Limantour, los representantes del Banco de Londres, México y Sudamérica y los bancos chihuahuenses obtuvieron el reconocimiento federal de sus concesiones por quince años pero sometidas a preceptos y órdenes de la Secretaría de Hacienda.¹²

Con base en prórrogas, el gobierno de Porfirio Díaz fue autorizando la permanencia del BMC, hasta que, en mayo de 1888, Enrique C. Creel firmó un contrato con Manuel Dublán, Secretario de Hacienda, en el que se le restituían sus derechos de emisión hasta por el triple de sus existencias en caja, pero sin exceder el monto del nuevo capital social que no debería ser menor a 500 mil pesos. Para tal efecto, la empresa tuvo que organizarse como sociedad de responsabilidad limitada, formar un fondo de reserva y publicar cada mes sus balances en el *Diario Oficial de la Federación* y en el *Periódico Oficial del Estado*. Los privilegios de exención de contribuciones continuaron hasta término del contrato, plazo que fue ampliado diez años más en 1895 con motivo de su fusión con el Banco Mexicano de Chihuahua.¹³

En marzo de 1897 el secretario de Hacienda Limantour promovió la Ley de Instituciones de Crédito: el BMC logró autorización para continuar sus actividades por treinta años más. El documento de 1897 era más preciso en cuanto a las posibilidades del banco: la casa matriz quedó en la ciudad de Chihuahua; el establecimiento de sucursales y agencias sólo podría ser previo aumento de 100 mil pesos en su capital social por cada una; solamente podía trabajar en Chihuahua, Sonora, Coahuila y Nuevo León; se le clasificó como *primer banco de emisión en el estado*, con lo que garantizaba el derecho a seguir lanzando emisiones fiduciarias; se lo exentó de contribuciones

¹² Enrique C. Creel, *Los bancos de México; su origen y su pasado. Su estado presente y su porvenir. Posible fundación del banco único*. México, J. Chávez y hermano, 1920, p. 5; SHCP, *Memoria de las instituciones de crédito (MIC) correspondiente a los años de 1897, 1898 y 1899*, tomo II, p. XXIII, México, SHCP, 1900.

¹³ SHCP, *MIC*, *op. cit.*, pp. XXIV-XXVII y 166-176.

por 25 años más; no estaba autorizado a imprimir billetes cuya denominación fuera menor de cinco pesos; se cancelaba la posibilidad que funcionarios y empleados del gobierno estatal o federal con cargos participaran en el consejo de administración o como gerentes; debía designar un representante legal ante la SHCP, designación que recayó en el licenciado Joaquín D. Casasús; por último, se le conminó a ajustar su circulación fiduciaria, ya que sobrepasaba del doble de su existencia en metálico.¹⁴

Con estas nuevas bases, el BMC amplió sus ya prolongadas operaciones a La Laguna y Sonora. La institución no enfrentó problemas graves hasta que en 1911 se temieron confiscaciones y represalias por el levantamiento maderista. De la sucursal en Ciudad Juárez, por ejemplo, salieron cargamentos de monedas, billetes, bonos y documentos cobrables hacia El Paso, sin cerrar la oficina.¹⁵ A pesar de ello, las actividades continuaron hasta el ascenso de Victoriano Huerta, quien decretó una serie de disposiciones que obligaban poner fin a los trabajos en la mayoría de los bancos mexicanos, el BMC incluido.¹⁶ El régimen de Venustiano Carranza empeoró la situación: entre 1915 y 1919 cerraron los bancos que aún sobrevivían, con excepción del Nacional de México, el de Londres y México y algunos cuantos más.

Huerta obligó al BMC a emitir billetes hasta por el triple de lo que podía sustentar, con lo que lo ponía al borde de la quiebra; el presidente de facto exigió además que el banco comprara bonos del tesoro federal. Carranza incautó las existencias en metálico para garantizar su torrente de billetes (54 millones) y lo puso en liquidación en diciembre de 1916, después de exigir sus estados financieros y verificar que la masa de circulante rebasaba por mucho su capacidad de respuesta.¹⁷ La SHCP reinstaló la personalidad jurídica del BMC en 1921,¹⁸ pero fue sólo para

¹⁴ *Ibid.*, pp. 176-178.

¹⁵ *EPH*, 15 de septiembre de 1911.

¹⁶ Creel, *op. cit.*, pp. 15-18.

¹⁷ *Ibid.*, p. 18; *SHCP, Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del 23 de febrero de 1913 al 15 de abril de 1917*, México, 1953, pp. 432-437.

¹⁸ Almada, *op. cit.*, p. 60.

cambiar por metálico los billetes emitidos hasta entonces, deshacerse de sus propiedades y liquidar a los tenedores de acciones, proceso concluido a principios de la década de 1930.

Asentamiento del BMC

Los inicios del BMC fueron de experimentación. Se trataba del tercer banco en el país, poca gente había emprendido una empresa de este tipo, aunque es importante señalar que los socios se caracterizaban por tener una larga trayectoria como prestamistas y socios financieros en innumerables negocios especulativos y productivos.¹⁹

Préstamos prendarios a corto y mediano plazo, créditos garantizados por el honor del contratante, ventas con pacto de retroventa con o sin arrendamiento y el manejo de cuentas corrientes de depósito fueron las primeras operaciones del BMC en Paso del Norte y en Chihuahua, aunque la clientela procedía de diversas partes del estado (cuadro IV.3 del Apéndice). La magnitud y calidad de los negocios obligó a los directivos a ubicar en la ciudad capital la oficina matriz, por lo que a sus negocios se abrieron puertas a un panorama más amplio: se trataba de la sede de los principales poderes políticos y económicos, era el centro geográfico de una entidad con fuertes posibilidades de desarrollo: en la capital del estado se concentraban y consolidaban diversos capitales regionales por la facilidad de comunicación y un avivamiento de intereses por todo tipo de actividades que rindiera frutos monetarios. En este sentido, cada vez más clientes trataban con el BMC, que era respaldado por la gente más rica de la región y con probada trayectoria en los negocios.

Un arranque exitoso significó al BMC tal acumulación de poder que le permitió absorber el Banco de Hidalgo del Parral en 1885,²⁰

¹⁹ Véanse los diferentes protocolos notariales del AGNCH entre 1870 y 1885.

²⁰ Samuel Miller, concesionario y propietario del banco parralense se vio en aprietos por sus negocios en el centro minero. Se dedicó a emitir papel moneda y a proporcionar créditos de difícil cobro que le llevaron a cerrar el establecimiento; los funcionarios del BMC decidieron tenderle la mano al absorber sus pasivos a cambio de los derechos otorgados por la legislatura y posiblemente hacerle un préstamo para enfrentar a otros acreedores. En 1888 Miller seguía intentando cobrar los antiguos

después de haber logrado la venia del presidente de la república para seguir operando aún sin concesión federal. El ritmo de las operaciones del BMC continuó en ascenso y la bonanza era compartida por el Mexicano, que para 1890 contaba entre sus dueños sólo a socios del primero; de cuatro bancos con los que contaba Chihuahua, además de la sucursal del Nacional de México, prácticamente dos eran del grupo Terrazas-Creel, casi controlaban al Comercial y sólo sobrevivía el de Chihuahua en manos de Celso González, Enrique Müller (también socio del Comercial) y Lauro Carrillo, compadre de Enrique C. Creel.

En 1895, después de existir por 17 años, el Banco Mexicano se fusionó con el BMC bajo el argumento de que ambas instituciones se perjudicaban por la competencia –los accionistas eran los mismos–; al convertirlas en una sola se contaría con “el banco local de más fuerte capital en la República y con igual capital al que tuvo el Banco de Londres, México y Sudamérica por más de veinte años...” (un millón y medio de pesos).²¹

Con la monopolización de la actividad bancaria en Chihuahua, el BMC emprendió una reestructuración de su capital, tratando de inyectar nuevos recursos y, para lograrlo, solicitó el concurso de diversos sectores económicos. La recomposición abarcó alianzas con capitalistas de Nueva York, La Laguna, Monterrey, Saltillo, Durango, San Luis Potosí, la ciudad de México, pero principalmente, del estado de Chihuahua (cuadro IV.4 del Apéndice). Con este movimiento se imprimió mayor dinamismo a la empresa. De inmediato sus estados financieros se beneficiaron al ser mayores las cuentas deudoras que las acreedoras, situación inversa antes de la fusión. Activos y pasivos de ambas instituciones se sumaron para crear una mayor solidez, lo que creció con la absorción de los bancos de Chihuahua y Comercial de Chihuahua en 1896 y 1900.

créditos otorgados por el Banco de Hidalgo. AGNCH, protocolos de Juan N. del Avellano, año de 1888.

²¹ Luis Terrazas y Miguel Salas, “Escrito de los bancos Minero y Mexicano solicitando autorización para fusionar estos establecimientos” (20 de septiembre de 1895) en *MIC, op. cit.*, pp. 172-173.

El Banco de Chihuahua no aguantaba a un consejo directivo sin empuje. Se desmembraba conforme la situación política y económica se aclaraba en favor de los Terrazas-Creel. Enrique Müller ya no se contaba como socio del Banco Comercial de Chihuahua del que fue fundador; Lauro Carrillo se encontraba “exiliado” en la ciudad de México, después de haber sido gobernador y polarizar a los grupos políticos chihuahuenses. El otro socio, Celso González, se había deshecho de muchas de sus propiedades y negocios, luego que fue líder del grupo Papigochi que lo llevó también a la gubernatura del estado, y falleció al año siguiente de la desaparición de su banco (1896).

El Banco Comercial de Chihuahua, sucesor del de Santa Eulalia, había sido copado por la gente de Terrazas. De los socios fundadores sólo quedaba Tomás Macmanus, diputado local de 1887 a 1893, hijo de Francisco Macmanus, de quien recibió como herencia un sinfín de deudas;²² los otros socios, Scott, Müller y Markt se habían separado poco a poco. El banco ahora estaba en manos de los anteriores acreedores de don Francisco: Alberto Terrazas, Juan y Enrique C. Creel, José María Falomir y Máximo Krakauer.

Las nuevas fusiones hicieron posible incrementar el capital del BMC hasta 4 millones de pesos y elevar los activos del orden de los 5.5 hasta más de 10 millones de pesos (unos cinco millones de dólares), nivel que no perdería hasta el régimen de Huerta. El ritmo de crecimiento del banco estuvo acorde al desarrollo económico de Chihuahua. Mientras mayor volumen de negocios había en la entidad, alcanzaba mayor solidez y presencia dentro y fuera de ella (cuadro IV.5 del Apéndice). El escenario financiero (publicado por la gerencia del BMC al final de cada ejercicio en el *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua*) muestra una empresa sana que logró sortear incluso las graves crisis del capital en 1897 y 1907. Detrás del éxito estaba un cerebro financiero que asumía su banco como laboratorio para la modernización del sistema bancario nacional: Enrique C. Creel.

²² POCH, 9 de mayo de 1896.

Enrique C. Creel, un banquero mexicano

Como hemos mencionado, Creel fue socio fundador del BMC, del que fue agente en la ciudad de Chihuahua y después gerente general cuando la matriz se mudó a la capital en 1884. Hacia 1890 ya aparecía como presidente del Consejo de Administración, además de seguir en el puesto gerencial. Continuó allí hasta 1904, cuando su suegro Luis Terrazas era gobernador y necesitó de una persona de confianza para ser sustituido durante sus ausencias.

El BMC era el aparato financiero del grupo encabezado por los Terrazas, y Creel supo imprimir un sesgo de modernidad al igual que las otras empresas que desarrolló. Teniendo la mejor productora de maquinaria pesada del país y la cervecera más grande del noroeste, Creel también emprendió la tarea de construir un sistema financiero acorde con un país moderno y, sin duda, útil al tipo de empresas que promovía.

Para lograrlo se asoció a otros grupos económicos, nacionales y del extranjero. A nadie resulta extraño que formara parte del grupo cercano a Porfirio Díaz, *los científicos*, que compartiera intereses con gente de gran poder en la capital del país, lo mismo que comunicaba y enfrentaba proyectos de inversión con Nueva York, Chicago y Londres. La visión de Creel en los negocios pretendía la integración de un sistema de empresas complementarias que iban desde las “tradicionales” agroganaderas hasta fundiciones y de transporte terrestre e interoceánico, sin olvidar las financieras. Por tal motivo, buscó acomodo en los procesos organizativos de diversas compañías bancarias (cuadro IV.6 del Apéndice), a las que aportó su conocimiento y experiencias.

La principal de las sociedades bancarias fuera de Chihuahua en las que Creel participó, por su significado organizativo en el nivel financiero y fiduciario, fue el Banco Central Mexicano. La idea original de Creel era la creación de un aparato al que “estarían asociados todos los bancos de los estados”, con los que el Central “cambiaría a la par, por pesos fuertes, los billetes de todos los bancos locales” desde la ciudad de México. Además, sería el receptor de los superávits de los bancos asociados para

utilizarlos como préstamos a las instituciones que los requiriesen y “por la gran concentración de giros sobre el extranjero, procedentes de todos los Estados de la República, ayudaría eficazmente a normalizar los cambios internacionales”.²³ Por el pequeño monto de los capitales de muchos bancos locales, las dificultades se daban a cada momento, “pero asociados indirectamente con la combinación del Banco Central y siendo socios directos de éste, podían contar, en casos extraordinarios, con apoyo moral y material suficiente para conjurar las crisis”.²⁴

El Central tuvo un notable éxito: aunque no pudo concluir su tarea reguladora debido a la Revolución, las ideas principales ya se habían puesto en operación. Sin ser un proyecto idéntico, las funciones previsoras y controladoras del Banco de México están influidas por Creel, un asesor de primer nivel durante los trabajos de diseño de la institución comandados por Manuel Gómez Morín en la tercera década del siglo XX.

Para el estado de Chihuahua tuvo fuerte significación el Guarantee Trust and Banking Company, en El Paso. Esta institución, controlada en un 40% por Juan y Enrique C. Creel y algunos de sus parientes más cercanos, y otro 14% por amigos y socios en otros negocios, funcionó como paso obligado de los capitales, sobre todo estadounidenses, que se internaban en el Chihuahua, al mismo tiempo que fue receptor de los depósitos de comerciantes, industriales y mineros que tenían negocios en el norte de la entidad y que de alguna manera confiaban más en mantener su dinero del otro lado del Bravo.

El caso más sonado ejecutado por el banco “paseño” fue el inicio de un juicio de embargo en 1908 contra una de las empresas de William C. Greene, The Sierra Madre Land and Lumber Company (organizada en Connecticut) por falta de pago de

²³Al mismo Enrique C. Creel le llamó la atención que en los Estados Unidos se haya seguido el modelo del Banco Central Mexicano para establecer los bancos de reserva federal. Creel, *op. cit.*, p. 10. Una muy halagadora e informada versión del proyecto la expresó Juan F. Brittingham, uno de los más cercanos socios y asesores de Creel, lo que puede constatarse en el archivo Brittingham, depositado en la Universidad Iberoamericana La Laguna. Véase al respecto Cerutti y Barragán, *op. cit.*, pp. 101-124.

²⁴ Creel, *op. cit.*, p. 11.

intereses a los tenedores de una emisión de bonos lanzada desde 1905 por tres millones de dólares, de quienes este banco era fideicomisario.²⁵ Era el principio de la debacle del imperio de Greene en Chihuahua, aprovechada por Creel y socios para aumentar sus inversiones y negocios especulativos. Carecemos de información para saber sobre los alcances de este caso, pero es probable que el banco haya sobrevivido a la Revolución y fuera uno de los refugios de capitales chihuahuenses en estampida durante el movimiento armado, como lo fue para la sucursal juarense del Nacional de México.

Otros bancos

Además de bancos locales, en Chihuahua existieron oficinas o representaciones de otras instituciones financieras desde la década de 1880 (cuadro IV.7 del Apéndice). Los concesionarios, Maceyra, Sánchez y los hermanos González Treviño, por ejemplo, se habían comprometido a inaugurar las labores de otro intermediario financiero, el Banco Mexicano de Chihuahua, desde 1878. La expansión de los bancos “nacionales” se sostuvo con las relaciones económicas de importantes comerciantes del país. No resulta extraño que los primeros representantes de dichas instituciones hayan sido los dueños de casas mercantiles (como Maceyra, González Treviño, Stallforth y Ketelsen). Después, al consolidarse la actividad bancaria, las gerencias, agencias y representaciones fueron encargadas a personal especializado que se dedicó de tiempo completo.

Hay referencias del United States Banking Co. en Parral, entre 1906 y 1908, establecido en la capital de la república en 1899; en 1906 el Congreso estatal le adjudicó la adquisición de 300 mil pesos en bonos emitidos por el ayuntamiento de Parral para la realización de obras de agua potable en dicha ciudad. La sucursal los adquirió al tipo de cambio de 90.5%, mejorando la oferta del Central Mexicano que era del 89.1%.²⁶ Además de participar como organismo financiero para el gobierno municipal, este

²⁵ AGNCH, protocolos de Felipe Seijas, Ciudad Juárez, 26 de octubre de 1908.

²⁶ POCH, 18 y 28 de enero de 1906.

banco practicó operaciones como la representación para cobros mercantiles de casas francesas,²⁷ los depósitos y cuentas corrientes, ante todo, entre la población norteamericana de Parral, como lo permite saber el otorgamiento de un poder notarial en favor del licenciado Francisco González de Cossío y de José Macmanus, por quince afectados “con motivo de la quiebra de la referida sociedad The United States Banking Co. S. A.”²⁸

Otra experiencia fallida fue la sucursal de El Paso National Bank of Texas, llamada Banco de Juárez, que para principios de agosto de 1893 fue clausurada por órdenes del gobierno estatal para verificar la existencia del capital y los activos declarados; hecha la investigación, el gobernador Miguel Ahumada informó que la situación del banco era satisfactoria al encontrarse 50 mil pesos en sus activos. Hubo más problemas: al año siguiente, el senador por Chihuahua, Marcelo León, fungía como síndico de la institución debido a la descapitalización de la sucursal; León, un veracruzano con muchos intereses en Ciudad Juárez, manejó la situación hábilmente y logró que el Banco de Juárez pagara sus deudas y mantuviera su capital a través de un banco de la ciudad de México, que otorgó garantías para evitar la quiebra. La comunidad económica juareense no estuvo conforme y para 1894 los acreedores se reunieron con León y Ahumada ante la presunción de que El Paso National Bank of Texas era responsable de la deuda de su sucursal.²⁹

²⁷ El alemán Federico Griesse, como gerente de este banco en Parral, representó a J. Simón et Cie. y a Julio Brussel et Cie. de París para cobro de deudas a comerciantes parralenses. AGNCH, protocolos del notario público Manuel Gómez y Salas, Parral, 1 de enero de 1908.

²⁸ AGNCH, protocolos del notario público Manuel Gómez y Salas, Parral, 28 de marzo de 1908. En este poder James Y. Long (minero) representa a sus cuatro hijos y a la Alvarado Consolidated Mines Co.; Robert J. Long (minero) por Long Hermanos; Jay C. Long, M. L. y George F. Hutchins (mecánico) por Hutchins y Kennedy; F. G. Hawkins, F. H. Gracy (ingeniero), Eduardo Ornelas (ferrocarrilero), W. J. Morril (mecánico inglés), Vicente Franco (minero norteamericano), W. P. Miller, Thomas Flannagan (médico), P. A. Homnel (ferrocarrilero) y George W. McKee (agricultor); la deuda del banco hacia estas personas sumaba casi 90 mil pesos.

²⁹ *EPH*, 2, 3, 5 y 7 de agosto de 1893, 4 de abril y 15 de agosto de 1894.

El Banco Nacional de México (BNM) fue la única casa bancaria que fue la única no chihuahuense que rindió frutos en la entidad. Creada en 1884 en la ciudad de México con el concurso de capital francés, español y mexicano, resultó fortalecida por las prerrogativas otorgadas por la SHCP ese año, producto de la fusión de los bancos Nacional Mexicano y Mercantil Mexicano. Pero aun antes de esta alianza financiera, el Mercantil pretendió iniciar negocios en Chihuahua y en 1882 (año de su fundación) un grupo de importantes hombres de negocios obtuvieron autorización del Congreso local para establecer sucursales o agencias en el Estado, con la gracia de la excepción de toda clase de contribuciones sobre su capital durante 15 años y a cambio de la apertura de crédito a favor del gobierno del Estado hasta por 50 mil pesos anuales. No hay noticias acerca de si los beneficiarios de esta concesión –del 31 de julio de 1882– la hicieron efectiva, pero fue el antecedente inmediato para el establecimiento del BNM dos años después.

Este último banco contaba con apoyos político dentro del gobierno federal, con lo que de manera inmediata pudo expandirse hasta el estado de Chihuahua por medio de comerciantes establecidos en la capital, Parral, Camargo y, después, Ciudad Juárez. Al igual que a nivel central, en el estado de Chihuahua financió los gobiernos estatal y municipales. Tan sólo en diciembre de 1910 prestó 200 mil pesos al Ejecutivo del estado y 80 mil al ayuntamiento de Parral, ambos al 5% anual; en enero del mismo año había recibido el pago por un crédito de casi 20 mil pesos al ayuntamiento de Jiménez, para la construcción de su mercado público “Luis Terrazas”.³⁰

Los negocios del BNM fueron acrecentándose con el paso del tiempo. Si bien no hubo grandes logros entre 1884 y 1900, al inicio del siglo tuvo mayor injerencia tanto en los medios oficiales como en los privados, aun cuando el monopolio financiero del grupo Terrazas-Creel había logrado su consolidación imponiendo sus

³⁰ *Revista Chihuahuense*, 15 de enero de 1910, p. 17 y 31 de diciembre de 1910, p. 56.

iniciativas.³¹ Después de coleccionar los impuestos federales y canalizarlos a la capital del país, las operaciones del BNM en Chihuahua consistieron en crédito vía préstamos hipotecarios a personas y empresas que poco o nada querían con el imperio comandado por Luis Terrazas y Enrique C. Creel. Así, por ejemplo, en 1888 aceptó la hipoteca de una finca urbana en Parral por cuatro meses a Baltazar Sáenz (5,545 pesos)³² y a Celso González, Manuel de Herrera y José Valenzuela (60 mil fuertes), contra las casas de cada uno de ellos en la capital, un molino de harina en las juntas del río Chuvíscar y el 88% de las acciones de la Compañía de Tranvías de la ciudad de Chihuahua por siete meses con un interés del 10% anual.³³ A finales del periodo porfirista, en septiembre de 1910, el BNM en Ciudad Juárez prestó cinco mil pesos al comerciante Ernesto Vizcaíno contra un terreno en el partido Mejía de esa población, con un interés del 12%, operación cancelada en 1921.³⁴

Los primeros meses de la Revolución fueron de gran movimiento para la sucursal juarensa del BNM, puesto que fue la vía por la que salieron del país grandes sumas en billetes, monedas y documentos cambiables; en un afán por proteger los intereses de la empresa, los accionistas y sus clientes se refugiaron en las oficinas del Guarantee Trust and Banking Co.³⁵ Después de sufrir un robo, los funcionarios del BNM decidieron cerrar sus puertas en Ciudad Juárez en abril de 1912, en tanto se restablecieran las condiciones para operar.³⁶

³¹ Es pertinente aclarar que Federico Sisniega, gerente de la sucursal del BNM en la capital del Estado entre 1888 y 1911, emparentó familiar y económicamente con el clan al casarse con Amada Terrazas, hija de don Luis, y su hija Carolina con Salvador Creel Terrazas, hijo de Enrique y Ángela, además de asociarse con ellos en diversas empresas industriales y comerciales. *Cfr.* Ricardo León G., “Federico Sisniega y los intentos...”, *op. cit.*

³² AGNCH, protocolos del notario público Antonio Sánchez Aldana, Chihuahua, 12 de enero de 1888.

³³ *Ibid.*, protocolos del notario público Rómulo Jaurrieta, Chihuahua, 5 de julio de 1888.

³⁴ *Ibid.*, protocolos del notario público Felipe Seijas, Ciudad Juárez, 5 de septiembre de 1910, con anotación al margen.

³⁵ *EPH*, 3 de febrero de 1911.

³⁶ *Ibid.*, 9 de marzo y 3 de febrero de 1912. Mientras este periódico se refirió a un robo de 20 mil dólares por parte de los hombres del coronel Rojas, *EPT*, en su edición del mismo día, mencionó 17 mil pesos.

Crédito al margen de los bancos

Ante la magnitud del crecimiento de los operativos bancarios, es lógico suponer que los tradicionales prestamistas habían disminuido su acción, pero las evidencias no lo reflejan. Tomando muestras de la actividad *prebancaria* de los archivos notariales y del Registro Público de la Propiedad, vemos que comerciantes, funcionarios públicos y hasta los propios banqueros tenían una cuota bastante alta de créditos otorgados por fuera de las instituciones. Tan sólo en 1888 detectamos una muestra de treinta prestamistas diferentes que brindaban crédito con garantías raíces o hasta sin ningún tipo de ellas (cuadro IV.8 del Apéndice).

Por lo general eran préstamos a plazo corto –máximo dos años– y por cantidades pequeñas, entre 100 y 2,000 pesos, como sucedía con los bancos. Se daba la misma situación en cuanto al aplazamiento de la fecha para saldar la deuda; es común encontrar actas notariales donde el prestamista prorrogaba el vencimiento, a veces hasta por otro tanto del original.

Es importante destacar las actividades *para bancarias* de socios de los bancos que estaban funcionando. Enrique C. Creel, José María Falomir, Luis Terrazas y su hijo Juan, los Stallforth, los Russek, Emilio Ketelsen, Jesús José Salazar y Félix Francisco Maceyra, todos socios o agentes bancarios, llevaban a cabo las mismas tareas financieras extrabancarias que antes de la existencia de las instituciones a las que servían, y de la misma calidad que el resto de prestamistas particulares en cuanto a montos, intereses y plazos, con la única excepción de la capacidad de crédito (cuadro IV.9 del Apéndice). Los Stallforth, siendo agentes del BNM en Parral, financiaron por fuera de la institución a la Parral Power and Reduction Co. con 100 mil pesos para obras de mejoramiento y ampliación. Quizá la empresa no era sujeto de crédito bancario o los acreedores mejoraron las condiciones del empréstito impuestas por la compañía con sede en la ciudad de México.

Enrique C. Creel jamás hizo a un lado la práctica del crédito por fuera de sus empresas, como lo muestra el cuadro IV.10. Creel y Emil Ketelsen prestaron 200 mil pesos al exsenador

norteamericano Horace Tabor³⁷ para su proyecto minero en Santa Eduwiges y luego el mismo Creel facilitó 126,363 pesos a William Greene para sus actividades mineras en Ocampo y Jesús María. En los dos casos el riesgo era mayúsculo: las compañías estaban en declive y ambos empresarios en bancarrota.

El general Luis Terrazas iba por otro rumbo. Mientras sus socios abrían proyectos de grandes vuelos, continuaba siendo un prestamista para proyectos tradicionales en términos de inversión o para salir del paso, a juzgar por los montos de los créditos y sus destinatarios (cuadro IV.11). La salvedad de lo anterior sería el crédito otorgado a Laureano Holguín en 1883 por casi 11 mil pesos, garantizado por la fábrica de Talamantes. Terrazas siempre tuvo en la mira las propiedades urbanas: en el archivo del Registro Público de la Propiedad se constata la gran cantidad de fincas adquiridas muchas veces como pago de los créditos otorgados.

Por su parte, Jesús José Salazar, prestigioso comerciante asentado en Cusihuiríachi, socio del Banco de Chihuahua, también mantuvo su historia como prestamista (cuadro IV.12). Salazar se dedicó a financiar a pequeños agricultores y comerciantes hasta 1883 con créditos menores a los 200 pesos; después de esa fecha ya no aparece registrado en los libros notariales. Sufrió el embate de las empresas extranjeras, las que comenzaron a acumular propiedades mineras en la región, y el proyecto económico de los poderosos grupos de la capital absorbieron todo intento de relativa independencia económica y política.

A manera de resumen, debe quedar asentado que el desarrollo bancario de Chihuahua durante el porfiriato fue reflejo de la competencia por controlar la economía en un estado con proyecciones a largo plazo en cuanto a explotación de recursos

³⁷ En 1893 Horace Tabor se declaró en quiebra después de haber sido considerado el hombre más rico de Denver y todo el estado de Colorado. La debacle se debió al rotundo descenso en los precios de la plata, la cual era la especialidad de su labor minera. El préstamo consignado en los documentos notariales para la explotación en el yacimiento de Santa Eduwiges era altamente riesgoso por los vaivenes del mercado de los metales y el establecimiento del patrón oro en los Estados Unidos, con la consecuente baja en el precio mundial de la plata.

naturales y consolidación de una planta manufacturera de significativas dimensiones. El triunfo del grupo encabezado por Luis Terrazas y Enrique C. Creel se manifiesta en el fortalecimiento y expansión del BMC y de los negocios financieros del yerno del general y algunos de sus familiares y asociados en Texas, Sonora, Coahuila, Durango, Nuevo León, Guanajuato, Guerrero, Tamaulipas, la ciudad de México y, por supuesto, Chihuahua. Todo ello acompañado de fuertes inversiones en rubros como el transporte, la industria, minería, la ganadería y la especulación con propiedades urbanas. Se debe considerar que las operaciones crediticias extrabancarias no fueron sustituidas por esa modernidad que tanto se pretendía en los discursos e inversiones de los detentadores del poder. Por el contrario, los negocios “por fuera” se mantuvieron con ritmos moderados, aunque sin claras tendencias a desaparecer.

En este conjunto de actividades destacaba la presencia de Enrique C. Creel, quien mantuvo un proyecto integral con tendencias a afianzar un ritmo de *progreso* para todo el estado. La participación de los diversos sectores económicos y políticos en este tipo de negocios fue permitida hasta el punto de lograr responder a las necesidades de la sociedad. El grupo dominante evitó, con todos los elementos a su alcance, el desmoronamiento del proyecto económico que patrocinaba junto con los demás inversionistas. Al percibir evidencias de quiebra o incapacidad financiera creativa para continuar con una empresa (sin dudar que Terrazas o Creel, con frecuencia, hayan orillado a ello), el BMC acudía al rescate, protegiendo de esta manera el curso de las ideas puestas en práctica desde los años 80. A la vuelta del siglo, el grupo financiero encabezado por Enrique C. Creel casi monopolizaba en el estado la actividad bancaria, además de patrocinar e intervenir en un mercado crediticio más amplio, ya dentro de los niveles nacional e internacional.

CONCLUSIONES

PARECE MUY LARGO EL RECORRIDO que debe efectuarse todavía para alcanzar una cabal comprensión de la historia empresarial y económica del *lejano y periférico* estado de Chihuahua. De alguna manera es imprescindible acortar la brecha que se ha formado con el conocimiento logrado en otros ámbitos regionales *lejanos y periféricos*, por ejemplo, en casos como el noreste/Nuevo León, La Laguna, la Baja California, Sinaloa o Sonora.

Se ha tratado aquí de un periodo y un conjunto de actividades primordiales para la comprensión de los procesos desatados a lo largo del siglo XX en Chihuahua. Incluso, este principio del siglo XXI no puede ser del todo entendido si no se posee una idea siquiera general de la manera como a partir de esta dinámica económica y política se contribuyó en la construcción del Estado-nación mexicano.

Se han puesto de manifiesto perfiles significativos de una economía dividida por sectores aunque, en realidad, todos y cada uno de ellos formaron parte de un conjunto indisoluble. Resultaría poco posible, por ejemplo, entender el nacimiento y consolidación de una industria fabril con visos de modernidad sin el concurso activo del capital comercial que se venía formando desde tiempos coloniales. Así, también es muy engañoso tratar de comprender la creación de las rutas ferroviarias sin el papel de los ganaderos, de la gran propiedad territorial o de relaciones ya dispuestas a solidificarse entre inversionistas de diferentes regiones dentro y fuera del país.

Comprender los diferentes procesos detonados por la economía regional entre 1880 y 1911 permite ver a muchos de esos comerciantes como promotores de una moderna forma de vida. No hay ese anquilosamiento mostrado por tantas leyendas

que observan al comerciante como un individuo amargado detrás de un mostrador esperando con ansias la llegada de la siguiente víctima para, después de esquilmarla, guardar el producto de sus patrañas debajo de un viejo colchón o al pie de un fresno en el patio interior de su gran casa.

Como en todas las historias acerca de la manera de hacer dinero, en ésta también se carga con cierta dosis de violencia que no ha sido expuesta de manera explícita. Pero siempre estuvo ahí. Tan sólo debe uno reflexionar en torno a los antiguos poseedores de las tierras sobre las cuales se construyeron estos emporios, concepto cuyo origen en la antigua Grecia era el del lugar a donde acudían a ejercer el comercio personajes de diversos orígenes, aunque el poseedor original no estuviese de acuerdo en que todos se hicieran ricos a costa de haber sido despojado. Para cuando se inician todas estas historias de éxito, los pueblos que alguna vez disfrutaron su existencia en llanuras, desiertos y montes cubiertos de pinos, ya habían sido despojados y desalojados.

Igual de violentas eran las jornadas de trabajo de entre 14 y 16 horas diarias dentro de una mina inglesa, una fundición chihuahuense, en la labor en los cultivos de cebada, de trigo, de maíz o de algodón, o arriando reses de un potrero al otro mientras eran embarcadas a los lejanos mercados de la carne y el cuero. Violencia cuando el estruendo de la máquina de vapor cruzaba la que había sido por siempre silenciosa llanura. Violencia cuando no alcanzaba para alimentar a los críos, a pesar de esas largas jornadas de trabajo soportadas con estoicismo y resignación.

Sí, así se abrieron las puertas a la llamada modernidad. El estado se fue consolidando a partir de la imposición de trámites legales, de contribuciones iguales para los ricos que para los pobres, de la obligatoriedad de servir en las guardias rurales para mantener el orden y dar paso libre al progreso representado por los billetes de banco, las locomotoras que viajaban a alta velocidad o por ese nuevo paisaje urbano sembrado de postes de madera con metros y metros de cables que llevaban la señal telegráfica, el sonido del teléfono o la energía eléctrica para hacer posible la prolongación de la jornada laboral a costa del sueño reparador.

Sí, la modernidad alcanzó a los chihuahuenses de fines del XIX y principios del XX. Llegaron las comidas enlatadas, la ropa elaborada en fábrica, las cervezas embotelladas, el crédito bancario, las armas de repetición, cultos religiosos para todos los gustos y jabones para lavar la ropa. Hace falta entender la fiscalidad impuesta por la ciudad, por el estado y por la federación. Así como actualmente el gran capital goza de exenciones fiscales y devoluciones por cientos de millones, hace más de un siglo esos privilegios para unos cuantos fueron sólo parte del fermento que creó el descontento social. ¿Estaba planteada siquiera la obligación de regresar a la ciudadanía parte de sus contribuciones para generar un estado de bienestar? Se requiere pues de un serio análisis del gasto público y de cómo, en esa época, estaba considerada la responsabilidad de los funcionarios públicos para con el resto de la sociedad.

El ciclo de violencia que va de 1910 a 1920, al menos en algunas grandes ciudades, debió trastornar la vida tal como se conocía hasta entonces. No fue motivo de este trabajo, pero puede ser útil saber cómo se las arreglaron los habitantes del estado que estaban a merced de la violencia calificada ya de revolucionaria, ya como contrarrevolucionaria.

Es menester un espacio para reflexionar sobre la vocación extractiva de la economía chihuahuense. Relacionar este tipo de actividad con la posibilidad ambiental, ¿el paisaje chihuahuense permitía otro tipo de economía? En tal sentido, no únicamente se requiere de una deliberación sobre los impactos del sistema productivo como opción para enfrentar las necesidades de habitantes y productores, sino considerar a la región misma y sus posibilidades para sustentar proyectos que permitiesen tanto la reproducción de la sociedad como del mismo medio físico.

Desde aquí se puede invitar a valorar las dimensiones de la llamada modernización en Chihuahua, así como sus resultados tangibles en el grueso de la población. Si bien las promesas y las expectativas fueron mayores, es necesario reconocer las consecuencias de las transformaciones liberales en la vida cotidiana de los trabajadores de la montaña, el campo y de la

ciudad. En términos generales, el crecimiento capitalista no ha logrado sino profundizar el abismo que separa a los que más tienen de quienes viven en la miseria, aunque haya sido el camino hacia la riqueza de los primeros y del bienestar de amplios sectores medios. Son posiblemente algunas de las preguntas que pueden surgir de este trabajo. Y de las respuestas que esté en posibilidad de brindar.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Archivos

Archivo General de Notarías del Estado de Chihuahua, AGNCH; Chihuahua, Chih.

Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores, AHSRE; Ciudad de México.

Hemerografía 1880-1911

Chihuahua Enterprise. Publicación bisemanal producida en la ciudad de Chihuahua entre 1895 y 1911 con algunas interrupciones breves.

El Correo de Chihuahua. Apareció en la ciudad de Chihuahua entre 1899 y 1935, con algunas interrupciones. La mayor parte del tiempo salió los martes y sábados de cada semana.

El Economista Mexicano. Semanario de temas económicos y estadísticos dirigido por Manuel Zapata Vera, 1886-1915.

El Minero Mexicano. Fundador y editor, Mauricio Levek (1873 - 1879); dirigido por Filomeno Mata hasta 1904.

El Paso Daily Herald. Publicado entre 1891 y 1901, diario, con excepción de los domingos.

El Paso Herald. Apareció de 1886 a 1931.

El Paso Times. Fundado en 1881 por Marcellus Washington Carrico. Se publicó semanalmente, pero se convirtió en diario. Sigue en circulación.

Lone Star of El Paso. Se publicó de 1881 a 1886. Propiedad de Simeon Harrison Newman; compartió el mercado de las noticias impresas con *El Paso Times* y con *El Paso Herald*.

Periódico Oficial del Estado de Chihuahua. Órgano oficial de los tres poderes del estado de Chihuahua. Se publica desde 1829, casi siempre ha sido dos veces por semana.

Revista Chihuahuense. Editada por José María Ponce de León, apareció intermitentemente entre 1909 y 1910.

Estadísticas oficiales impresas

Anuario estadístico de la República Mexicana de 1898. Formado por la Dirección General de Estadística a cargo del Dr. Antonio Peñafiel. México, Secretaría de Fomento, 1899.

Anuario estadístico de la República Mexicana de 1900. Formado por la Dirección General de Estadística a cargo del Dr. Antonio Peñafiel. México, Secretaría de Fomento, 1901.

Anuario estadístico del estado de Chihuahua. Formado por la Sección de Estadística de la Secretaría de Gobierno, a cargo del oficial mayor C. José Ma. Ponce de León. Chihuahua, Gobierno del Estado, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909.

Estadísticas económicas del porfiriato. Fuerza de trabajo y actividad económica por sectores, tomo 2. México, COLMEX, 1960.

Memoria de Hacienda y Crédito Público correspondiente año económico de 1° de julio de 1896 a 30 de junio de 1897 presentada por el secretario de Hacienda al Congreso de la Unión. México, SHCP, 1897.

Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público correspondiente al septuagésimo tercer año económico de 1° de julio de 1897 a 30 de junio de 1898 presentada por el secretario de Hacienda al Congreso de la Unión. México, SHCP, 1901.

Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público correspondiente al año económico de 1° de julio de 1901 a 30 de julio [sic] de 1902 presentada por el secretario de Hacienda al Congreso de la Unión. México, SHCP, 1905.

Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público correspondiente al año económico de 1º de julio de 1910 a 30 de junio de 1911 presentada por el secretario de Hacienda al Congreso de la Unión. México, SHCP, 1912.

Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del 23 de febrero de 1913 al 15 de abril de 1917, México, SHCP, 1953.

Memoria de las instituciones de crédito (MIC) correspondiente a los años de 1897, 1898 y 1899. México, SHCP, 1900.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco: corresponde á los años transcurridos de enero de 1883 á junio de 1885. México, Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, 1887.

Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 31 de diciembre de 1910. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911.

Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal, desde el 1 de enero de 1895 hasta el 31 de diciembre de 1899. México, Telégrafos Federales, 1900.

The Mexican yearbook: a statistical, financial, and economic annual, compiled from official and other returns. Department of Finance of Mexico. London, McCorquodale & Co., 1908-1912.

Material bibliográfico citado

Aboites, Luis, *Agua y tierra en la región del Conchos-San Pedro, Chihuahua, 1720-1938: fuentes para una historia agraria.* México, CIESAS, 1986.

Aboites, Luis y A. Dolores Morales Cosme, *Breve compilación sobre tierras y aguas de Santa Cruz de Tapacolmes, Chihuahua (1713-1927).* México, CIESAS, 1998.

- Aboites, Luis, *El agua de la nación: una historia política de México, 1888-1946*. México, CIESAS, 1998.
- Aboites, Luis, *Demografía histórica y conflictos por el agua: dos estudios sobre 40 kilómetros de historia del río San Pedro, Chihuahua*. México, CIESAS, 2000.
- Almada, Francisco R., *La revolución en el estado de Chihuahua*, tomo 1. México, INEHRM, 1965.
- Almada, Francisco R., *Diccionario de historia, geografía y biografía chihuahuenses*. Chihuahua, UACH, 1968.
- Almada, Francisco R., *El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico*. México, Libros Mexicanos, 1970.
- Almaraz, Araceli y Luis Alfonso Ramírez, coordinadores, *Familias empresariales en México; sucesión generacional y continuidad en el siglo XX*. Tijuana, COLFRON, 2018.
- Bury, John B., *Idea of progress; an inquiry into its origin and growth*. London, Macmillan, 1920.
- Calderón, Francisco R., “Los ferrocarriles” en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México, El porfiriato; vida económica*, tomo 1, 2a. ed. México, Hermes, 1974, pp. 483-634.
- Castañeda Rivas, María Leoba, “El derecho civil en la época revolucionaria mexicana; hacia una socialización de la norma jurídica”, en *La independencia de México a 200 años de su inicio. Pensamiento social y jurídico*. México, UNAM, 2010, pp. 185-222.
- Cerutti, Mario, “El préstamo prebancario en el noreste de México: la actividad de los grandes comerciantes de Monterrey (1855-1890)” en L. Ludlow y C. Marichal, (coords.), *Banca y poder en México (1800-1925)*, México, Grijalbo, 1986.
- Cerutti, Mario, “Actividad económica y grupos empresariales en el norte de México a comienzos del siglo XX. El eje Chihuahua/La Laguna/Monterrey”, en Beatriz Rojas (coord.),

El poder y el dinero. Grupos y regiones mexicanos en el siglo XIX, México, Instituto Mora, 1994.

Cerutti, Mario, “Estudios regionales e historia empresarial en México (1840-1920). Una revisión de lo producido desde 1975”, en Carlos Dávila (comp.), *Empresa e historia en América Latina; un balance historiográfico*. Bogotá, COLCIENCIAS – Tercer Mundo, 1996, pp. 137-170.

Cerutti, Mario, “La Compañía Industrial Jabonera de la Laguna; comerciantes, agricultores e industria en el norte de México (1880-1925)” en Carlos Marichal y Mario Cerutti, compiladores, *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*. México, UANL – FCE, 1997, pp. 167-199.

Cerutti, Mario y Ricardo León G, “Propietarios, empresarios y estado–nación en el norte de México (1850-1920)”, en *Historia y Grafía*, núm. 11, 1998, pp. 65-86.

Cerutti, Mario y Juan Ignacio Barragán, *Juan F. Brittingham y la industria en México (1859-1940)*. México, Plaza y Valdés, 2018.

Cerutti, Mario e Isabel Saldaña, coord., *Espanoles, algodón y empresas en La Laguna. Trayectoria y herencias de un gran terrateniente*. Monterrey, UANL, 2021.

Chico y Pardo, María Elena, “Enrique C. Creel”, en Patricia Galeana (coord.), *Cancilleres de México*, tomo I, México, SRE, 1992, pp. 626-641.

Coatsworth, John H., *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*. Trad. Julio Arteaga Hernández. México, Era, 1984.

Concesiones y franquicias otorgadas a la Compañía Eléctrica y de Ferrocarriles de Chihuahua, S. A. Chihuahua, El Norte, 1908.

Covarrubias, José Enrique, “El Banco Nacional de Amortización de la Moneda de Cobre y la pugna por la renta del tabaco” en Leonor Ludlow y Carlos Marichal (coords.), *La banca en*

México, 1820-1920, México, Instituto Mora – COLMEX – COLMICH – UNAM, 1998, pp. 71-88.

Creel, Enrique C., *Los bancos de México; su origen y su pasado. Su estado presente y su porvenir. Posible fundación del banco único*. México, J. Chávez y hermano, 1920.

Domínguez Rascón, Alonso, *Tierra y autonomía. Los pueblos de Chihuahua frente al poder del Estado*. Ciudad Juárez, COLECH, 2011.

“Exposición dirigida al C. Secretario de Hacienda y Crédito Público”, Chihuahua, 1900, transcrita en Graziella Altamirano y Guadalupe Villa (comp.), *Chihuahua, textos de su historia 1824-1921*, México, Gobierno del Estado de Chihuahua - Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora – UACJ, 1988, tomo 2, pp. 242-253.

Flores H., Ivonne, *Cusihuiríachi: minería e historia regional*. Ciudad Juárez, UACJ, 1992.

Gómez Serrano, Jesús, *Aguascalientes en la historia*. México, Gobierno del Estado de Aguascalientes - Instituto Mora, 1988.

González de la Vara, Martín, *Región, frontera y capitales. Inversiones, política fronteriza y cambio socioeconómico en la región binacional de El Paso – Ciudad Juárez, 1846 – 1911*. Zamora, COLMICH – COLECH – COLFRON – UACJ, 2017.

González Herrera, Carlos, “Chihuahua y las transformaciones de las estructuras económicas y sociales en el periodo anterior a la revolución” en Alejandra García y Abel Juárez (coord.), *Los lugares y los tiempos*, México, Nuestro Tiempo, 1989, pp. 246-266.

González Herrera, Carlos, “Miguel Ahumada. El gobernador porfirista” en *Chihuahua: las épocas y los hombres*. Ciudad Juárez, UACJ - Gobierno del Estado-Meridiano 107, 1992.

González Herrera, Carlos, “La agricultura en el proyecto económico del porfiriato en Chihuahua” en *Siglo XIX, Cuadernos de Historia*, año 2, núm. 5, febrero de 1993, pp. 9-37.

- González Herrera, Carlos, Noé Palomares y Ricardo León García, “Reflexiones en torno a la modernidad porfiriana en Chihuahua” en *Actas del Primer Congreso de Historia Regional Comparada, 1989*. Ciudad Juárez, UACJ, 1990, pp. 259-270.
- González Herrera, Carlos y Ricardo León García, “El nuevo rostro de la economía regional. Enrique C. Creel y el desarrollo de Chihuahua, 1880-1910”, en Beatriz Rojas (coord.), *El poder y el dinero. Grupos y regiones mexicanos en el siglo XIX*, México, Instituto Mora, 1994, pp. 305-329.
- González Herrera, Carlos y Ricardo León García, “Enrique C. Creel y la economía chihuahuense, 1880-1910”, en *Revista de la Universidad de México*, núm. 544, mayo 1996, pp. 38-43.
- Gortari, Eli de, “Ciencia positiva política «científica»”, *Historia Mexicana*, vol. 1, núm. 4, abril-junio de 1952, p. 603-616.
- Grunstein, Arturo, “Estado y ferrocarriles en México y EU, 1890-1911” en *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, núm. 20, Nueva época, 1991, pp. 79-105.
- Grunstein, Arturo, *Consolidados: José Yves Limantour y la creación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, CONACULTA, 2012.
- Holden, Robert H., *Mexico and the survey of public lands; the management of modernization, 1876-1911*. DeKalb, Northern Illinois University Press, 1994.
- Hulse, J. F., *Railroads and revolutions. The story of Roy Hoard*. El Paso, Mangan Books, 1986.
- “Informe confidencial de Lauro Carrillo, jefe político de Iturbide, Chihuahua, al secretario de Relaciones Exteriores”, 30 de agosto de 1887, AHSRE, 42-6-155.
- Jauss, Hans Robert, *Las transformaciones de lo moderno. Estudios sobre las etapas de la modernidad estética*. Trad. Ricardo Sánchez Ortiz de Urbina. Madrid, Visor, 1995.

- Jenks, Leland H., "Railroad as an Economic Force in American Development," *Journal of Economic History*, vol. 4, núm. 1, 1944, pp. 1-20.
- Katz, Friedrich, *The Life and Times of Pancho Villa*. Stanford, Stanford University Press, 1998.
- León García, Ricardo, "Comerciantes extranjeros en Chihuahua: la casa Kettelsen y Degetau" en *Chamizal*, núm. 10, junio 1991, pp. 78-86.
- León García, Ricardo, "La banca chihuahuense durante el porfiriato" en *Siglo XIX, Cuadernos de Historia*, año 1, núm. 2, 1992, pp. 9-47.
- León García, Ricardo, "Federico Sisniega y los intentos de modernización económica en Chihuahua, México 1885-1910", *Revista Española de Estudios Norteamericanos*, Universidad de Alcalá, vol. 7, núm. 11, 1996, pp. 67-86.
- "Libro de la contabilidad de los bienes del general Luis Terrazas, año 1910-1911", colección particular, Chihuahua.
- Lloyd, Jane-Dale, *Cinco ensayos sobre cultura material de rancheros y medieros del noroeste de Chihuahua, 1886-1910*. México, UIA, 2001.
- Ludlow, Leonor, "El Banco Nacional Mexicano y el Banco Mercantil Mexicano: radiografía de sus primeros accionistas, 1881-1882", *Historia Mexicana*, vol. 39, núm. 4, COLMEX, abril-junio de 1990, pp. 979-1027.
- Martínez, Óscar J., *Ciudad Juárez: el auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848*. Trad. Carlos Valdés. México, FCE, 1982.
- Mason Austin, Maude, *Cension. A sketch from Paso del Norte*. New York, Harpers, 1986.
- Maurer, Noel y Tridib Sharma, "Enforcing Property Rights Through Reputation: Mexico's Early Industrialization, 1878-1913", *The Journal of Economic History*, vol. 61, núm. 4, 2001, pp. 950-973.

- Metz, Leon C., *City at the Pass. An illustrated history of El Paso*. Woodland, Windsor Publications, 1980.
- Morison, Samuel E., *et al.*, *Breve historia de los Estados Unidos*. Trad. Odón Durán, Faustino Ballve y Juan José Utrilla. México, FCE, 1980.
- Palomares P., Noé, *Propietarios norteamericanos y reforma agraria en Chihuahua, 1917-1942*. Ciudad Juárez, UACJ, 1991.
- Palomares P., Noé, “Minería y metalurgia chihuahuenses: Batopilas y Santa Eulalia entre 1880 y 1920”, en *Actas del Tercer Congreso Internacional de Historia Regional Comparada 1991*, Ciudad Juárez, UACJ, 1992, pp. 307-316.
- Parker, Morris B., *Mules, mines, and me in Mexico. 1895-1932*. Tucson, University of Arizona Press, 1979.
- Pérez Martínez, M. Sofía, *et al.*, *Chihuahua: ganadería y cultura del septentrión*. Chihuahua, Gobierno del Estado - Secretaría de Educación, Cultura y Deporte - Instituto Chihuahuense de la Cultura - Unión Ganadera Regional de Chihuahua, 2013.
- Pilcher, Jeffrey M., “Fajitas and the Failure of Refrigerated Meatpacking in Mexico: Consumer Culture and Porfirian Capitalism”, *The Americas*, vol. 60, núm. 3, 2004, pp. 411-429.
- Plana, Manuel, *El reino del algodón en México: la estructura agraria de La Laguna, 1855-1910*. Monterrey, UANL, 1996.
- Potash, Robert, “La fundación del Banco de Avío”, *Historia Mexicana*, vol. 3, núm. 2, 1953, pp. 261-278.
- Salas-Porras, Alejandra, “Avenidas de desarrollo de los grandes grupos empresariales mexicanos”, *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 64, núm. 1, 2002, pp. 141-185.
- Santiago Quijada, Guadalupe, *Propiedad de la tierra en Ciudad Juárez, 1888 a 1935*. México, COLFRON – New Mexico State University – UACJ – Eón, 2002.
- Schumpeter, Joseph A., *Teoría del desenvolvimiento económico: una investigación sobre ganancias, capital, crédito, interés y*

- ciclo económico*. Trad. Jesús Prados Arrarte. México, Fce, 1997 [Leipzig, Dunker & Humblot, 1912].
- Schumpeter, Joseph A., *Business Cycles. A Theoretical, Historical, and Statistical of the Capitalist Process*. New York & London, McGraw-Hill, 1939.
- Siller Vázquez, Pedro V. *Rebelión en la revolución. Chihuahua y la Revolución Mexicana*. (1910-1915). Ciudad Juárez, UACJ, 2016.
- Sonnichsen, C. L., *Pass of the North. Four centuries on the Río Grande (1529-1917)*, vol. 1. El Paso, Western Press, 1968.
- Tarde, Jean-Gabriel, *Las leyes de la imitación; estudio sociológico*. Trad. Alejo García Góngora. Madrid, Daniel Jorro, 1907.
- Taylor H., Lawrence D., “La colonización bóer en Chihuahua y el suroeste de los Estados Unidos”, *Historia Mexicana*, vol. 52, núm. 2, 2002, pp. 449-489.
- Terrazas, Luis, y Miguel Salas, “Escrito de los bancos Minero y Mexicano solicitando autorización para fusionar estos establecimientos” (20 de septiembre de 1895) en *MIC, op. cit.*, pp. 172-173.
- Vallebuena, Miguel, “Algodón y ferrocarriles: el desarrollo de la Comarca Lagunera” en *Transición*, núm. 12, 1992, pp. 28-35.
- Villa G., Guadalupe, “Durango y Chihuahua: los lazos financieros de una élite”, en *Actas del III Congreso Internacional de Historia Regional*. Ciudad Juárez, UACJ, 1992, pp. 265-273.
- Wasserman, Mark, “Oligarquía e intereses extranjeros en Chihuahua durante el porfiriato”, *Historia Mexicana*, vol. 22, núm. 3, 1973, pp. 279-319.
- Wasserman, Mark, *Capitalistas, caciques y revolución. La familia Terrazas de Chihuahua, 1854-1911*, México, Grijalbo, 1984.
- Wasserman, Mark, “Chihuahua: family power, foreign enterprise, and national control”, en Thomas Benjamin *et al.*, *Other Mexicos: Essays on Regional Mexican History, 1876-1911*. Albuquerque, University of New Mexico Press, 1984.

Wasserman, Mark, "Enrique C. Creel: Business and Politics in Mexico, 1880-1930", *The Business History Review*, vol. 59, núm. 4, 1985, pp. 645-662.

Wasserman, Mark, *Persistent Oligarchs: Elites and Politics in Chihuahua, Mexico, 1910-1940*. Durham, Duke University Press, 1993.

Wasserman, Mark, *Pesos and Politics Business, Elites, Foreigners, and Government in Mexico, 1854-1940*. Stanford, Stanford University Press, 2015.

APÉNDICE

Cuadro I.1. Principales comerciantes en Chihuahua, 1880-1914			
<i>Comerciante / casa comercial</i>	<i>Giro</i>	<i>Sede</i>	<i>Área de influencia</i>
Krakauer, Zork y Moye	Maquinaria, ferretería	El Paso	Chihuahua, Santa Eulalia, Cusihuiríachi, Ciudad Juárez
Ketelsen y Degetau	Maquinaria, semillas, abarrotes, ropa, licores	Chihuahua	Cusihuiríachi, Guerrero, Casas Grandes, Ciudad Juárez, Moctezuma (Son.)
Andrés Bünsow	Ropa, semillas, abarrotes	Ciudad Juárez	Miñaca, Camargo, Villa Ahumada, Casas Grandes, Temósachi
Russek Hermanos	Semillas, ropa, abarrotes, maquinaria, herramienta	Jiménez	Santa Bárbara, San Francisco del Oro, Rosario (Dgo.)
Félix Francisco Maceyra	Semillas, ropa, libros	Chihuahua	Cusihuiríachi, Guerrero, Aldama
José María Sánchez	Semillas, ropa, abarrotes, herramienta	Chihuahua	Guerrero
Hermanos Rascón	Semillas, ropa, abarrotes	Uruachi	Pinos Altos, Ocampo, Guazapares, Guerrero
Hermanos Becerra	Semillas, ropa, abarrotes	Batopilas, Urique	Chínipas, Guerrero, Parral
Juan Terrazas	Semillas, ropa, abarrotes, comisionista	Chihuahua	Aldama, Guerrero, Batopilas, Camargo
Stallforth y hermano	Semillas, ropa, abarrotes, maquinaria, herramienta	Parral	Minas Nuevas, Guadalupe y Calvo, Jiménez, Durango, Las Nieves (Dgo.)

(Continúa...)

(Viene de la página anterior)

Visconti, Sarli & Stoppelli	Semillas, ropa, abarrotes	Camargo	Rosales, Naica, Jiménez, La Cruz
Dale Hermanos	Abarrotes, semillas, madera, licores	Chihuahua	Cusihuiríachi, Aldama, Casas Grandes, Dolores
Melchor Valles	Abarrotes, ropa, semillas	Camargo	Rosales, La Cruz
Simón Picard y hermanos	Ropa, telas, semillas	Ciudad Juárez	El Paso, Chihuahua, Cusihuiríachi, Moctezuma (Son.)
Papin y Freudenthal	Abarrotes, artículos de lujo	Chihuahua	Ciudad Juárez, Cusihuiríachi

Fuente: AGNCH, libros de protocolos, 1880-1914.

Cuadro I.2. Comerciantes que arribaron a Ciudad Juárez en la época de la Zona Libre (muestra)

Mexicanos: Cliserio Barroso, Aristarco Carrascoso, Rafael Salazar, Luis del Paso (Veracruz), Guillermo Salcido, Jesús A. González (Rosales, Chihuahua), Francisco Valdez, Manuel Lucero, Gerardo Luján, Francisco Mallén, Francisco Mateus (Galeana, Chihuahua), Santiago Mestas y Pablo Rey (Camargo, Chihuahua), Miguel Montes, Alberto Nandín (Chiapas), Jesús Pérez

Alemanes: Isaac Blumenthal, Julio Rosenblueth, Jacob Levy, Edward Alexander, Máximo Schaper, Agustín Reese, Otto Sartorius (Veracruz), Charles J. Arnold, Myrtil y Gastón Coblenz, Bernard Schuster, Félix Brunschwig, Gerardo y Andrés Bünsow, Adolf Schwartz, Adolf y Máximo Krakauer, Gustav y Edward Moye, Max Müller, Jorge Sauer, Jacob Oppenheim, Gustav Steinberg, Max Weber, Gustav Zork, Agustín Seekamp, Otto Kück, Otto Bielefeld, Karl Dieter

Estadounidenses: Ignacio Arocha, James L. Bell, Matías Hernández, J. M. Jacobs, Thomas Kirk, Félix Martínez, Henry Seggerman, Robert Young

Franceses: Antoine Bazon, Eduardo Boisselier, Piedad Deus, Félix y Alberto Cahn (Pachuca), Rafael y Luis Coindreau (Monterrey), Juan N. Daguerre

Españoles: José L. Echeverría y Arnáiz (Piedras Negras), Emiliano Ortúzar, Agustín Villescás

Entre paréntesis, el lugar de residencia anterior.

Fuente: AGNCH, libros de protocolos, distritos Iturbide y Juárez, 1895-1905.

Cuadro II.1. Establecimientos y operarios artesanales en Chihuahua, en cada uno de los distritos judiciales, 1906

Distrito	Adobería	Alfarería	Armería	Barbería	Carpintería	Carrocería	Dulcería	Fotografía	Herrería	Hojalatería	Imprenta	Lavandería	Ladrillería	Panadería	Relojería	Sastrería	Sombrería	Talabartería	Tenería	Zapatería
A. Río*				6	3				1	2	1			8	1	3				5
			3	3					1	2	1			13	-	3				11
Arteaga				1	6				10					2		1				3
			-	12					12					4	-					8
B. Juárez		2		9	12		1							7		5		2		10
		-		5	5		1							8		4		2		12
Bravos**			1	4	4		1	1	4					4	1	3				
			-	6	15		1	2	6					13	-	10				
Camargo		2		12	21				18	1				16		14			2	13
		3		14	29				34	3				45		31			9	29
Galean				7	8	1	1	1	7					2	1	3		2		4
				7	14	2	1	1	12					2	-	4		3		5

(Continúa...)

(Viene de la página anterior)

Guerrier				10	20				13	2		1		6		3		3	3	13
				1	17				16	-		3		12		2		-	5	1
Hidalgo				14	14	3			12	1				14	2	11		1		7
				12	24	10			18	-				34	3	21		-		57
Iturbide**	16	5	3	29	42	7	1	1	29	7		9	9	24	12	41	4	8	3	64
	40	11	2	53	93	27	1	-	35	10		33	26	67	10	52	5	19	3	36
Jiménez		2		6	14	1			7	4				9	2	11		3		13
		-		3	21	6			10	3				25	-	30		2		41
Mina				6	4				3					6		3		1	1	3
				2	-				2					3		-		-	2	1
Rayón				4	2				4	1				3	1	2		1	2	2
				-	-				1	-				2	-	1		-	-	-
Negocios	16	11	4	108	150	12	4	3	108	18	1	10	9	101	20	100	4	21	11	137
Operarios	40	14	2	106	233	45	4	3	147	18	1	36	26	228	13	158	5	26	19	201

* Sólo se considera al poblado de Batopilas, cabecera del distrito.

** Sólo se considera Ciudad Juárez, cabecera del distrito.

*** La ciudad de Chihuahua era la cabecera de este distrito.

Fuente: Anuario estadístico del estado de Chihuahua. Gobierno del Estado, 1906.

Cuadro II.2. Actividades artesanales en Chihuahua por distrito judicial, 1906				
<i>Distrito</i>	<i>Establecimientos</i>		<i>Operarios</i>	
	<i>Núm.</i>	<i>%</i>	<i>Núm.</i>	<i>%</i>
Andrés del Río*	30	3.5	37	2.8
Arteaga	23	2.7	36	2.7
Benito Juárez	48	5.7	37	2.8
Bravos**	23	2.7	53	4
Camargo	99	11.7	197	14.9
Galeana	37	4.4	51	3.8
Guerrero	74	8.7	57	4.3
Hidalgo	79	9.3	179	13.5
Iturbide***	314	37	523	39.5
Jiménez	72	8.5	141	10.6
Mina	27	3.2	10	0.8
Rayón	22	2.6	4	0.3
Total	848	100	1 329	100

* Sólo se considera el pueblo de Batopilas.

** Sólo se considera Ciudad Juárez.

*** La cabecera es la ciudad de Chihuahua.

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chihuahua*. Gobierno del Estado, 1906.

Cuadro II.3. Concesiones industriales en Chihuahua, 1881-1910		
<i>Tipo de producto</i>	<i>Número de concesiones</i>	<i>Porcentaje</i>
Bienes industriales	82	39.8
Servicios industriales	44	21.4
Alimentos y bebidas	33	16
Textiles	15	7.3
Consumo generalizado	31	15
No especificadas	1	0.5
Total	206	100

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chihuahua*. Gobierno del Estado, 1907, 1908 y 1909; Francisco R. Almada, *La revolución en el estado de Chihuahua*, 1, pp. 64-80.

Cuadro II. 4. Concesiones estatales para la producción de bienes para la industria

<i>Fecha</i>	<i>Concesionario</i>	<i>Producto</i>	<i>Años</i>	<i>Localidad</i>
1881	Lorenzo Martín del Campo	Aceite de algodón	10	**
1889	Enrique C. Creel	Fundición	15	Chihuahua
1890	Cía. Minera Sierra Mojada	Beneficio	99	Sierra Mojada
1897	Cía. Maderera Güérachi	Aserradero		Güérachi
1898	Luis Parra	Ladrillos	5	Chihuahua
1898	Chih. Lumber Mfg. Co.	Aserradero	10	Chihuahua
1899	Juan F. Treviño	Beneficio	10	Chihuahua
1900	Thomas T. Lane	Barrenos de diamante	5	Chihuahua
1900	Guillermo Hagelsieb	Láminas para cielos	10	**
1900	Federico C. Green	Vidrios	10	Chihuahua
1901	J. M. Sánchez y M. Falomir	Envases	5	Chihuahua
1901	Fco. Molinar y M. Prieto	Almidón	5	Chihuahua
1901	Ángel García	Beneficio	10	Minas Nuevas
1902	Marcos de la Garza	Carpintería y herrajes	10	Chihuahua
1902	Jorge G. Sauer	Hielo y electricidad	5	Juárez
1903	John J. Walser	Curtiduría	5	Col. Juárez
1903	Aurelio de León	Crisoles y refractarios	5	Chihuahua
1903	Alberto G. Cárdenas	Piedra artificial*	10	Chihuahua
1903	Juan A. Creel	Fundición	10	Chihuahua
1903	Eduardo Urueta	Fundición	10	Cusihuiríachi
1903	Manuel Espinoza	Electricidad	10	Jiménez
1904	FC Mineral de Chihuahua	Tranvía aéreo	10	Santa Eulalia
1904	Carlos Pérez	Beneficio	10	Parral
1904	Guaynopita Copper Co.	Fundición*	10	Guaynopita
1904	Sierra Madre L. y L. Co.	Aserradero*	10	Galeana Dto.
1905	W. D. Pearce y Robinson	Beneficio*	10	Chihuahua
1905	San José Red. y R. R. Co.	Beneficio	10	Satevó
1905	Manuel Prieto y otros	Almidón*	10	Chihuahua
1905	Chihuahua Mining Co.	Beneficio	10	Santa Eulalia
1905	ASARCo.	Fundición	10	Chihuahua
1905	F. Stallforth y Hno.	Beneficio*	20	Parral
1905	John J. Johnston	Beneficio*	15	Jiménez
1905	David M. Evans	Beneficio*	15	Parral

(Continúa...)

Chihuahua: Un acceso de modernidad

(Viene de la página anterior)

1905	Cía. Metal. Torreón	Beneficio	10	Santa Bárbara
1905	Juan J. Waterson	Beneficio	10	Uruachi
1906	Parral Mining Co.	Beneficio*	6	Parral
1906	Burns y Daily	Pozo artesiano	10	Ahumada
1906	Emiliano Enríquez	Cajas de madera	10	FC Kansas City
1906	Alb. Heredia y Juan Osollo	Horno para cal	5	Chihuahua
1906	Dolores Mining Co.	Beneficio	5	Dolores
1906	Greene Gold Silver Co.	Beneficio	10	Concheño
1906	Anderson y Scobell	Explosivos	10	Estado
1906	Otto Kück y Carlos Haerter	Mosaicos y ladrillos	10	Chihuahua
1906	Cía. Río de Plata	Beneficio	10	Guazapares
1906	Veta Colorada Mining	Beneficio	20	Minas Nuevas
1906	George B. Jacobs	Beneficio	10	Uruachi
1906	Manuel Salazar	Hule*	10	Estado
1906	Keays, Esperón y Thompson	Gas*	15	Parral
1906	Juan D. Mackenzie	Gas*	15	Chihuahua
1906	Francisco A. García	Almidón*	5	Chihuahua
1906	Cía. del Río Conchos	Electricidad	20	Camargo
1907	Alberto Heredia	Ladrillo, cal y arena	10	Chihuahua
1907	Greene Gold Silver Co.	Beneficio*	20	Estado
1907	Oxman Prospecting Co.	Beneficio	10	Uruapa
1907	Amer. Smelt. Sec. Co.	Beneficio*	20	Santa Bárbara
1907	Rayo Mining Co.	Fundición	10	Los Ángeles
1907	Carlos E. Minck	Albayaldes		**
1907	Rosario Mining and Smelting	Beneficio*	10	Urique
1908	San Francisco del Oro M. C.	Beneficio	10	SF del Oro
1908	William R. Hearst	Depósitos de petróleo	1	Ojinaga
1908	H. B. Lawrence	Beneficio	10	Chihuahua
1908	Cía. Hielo y Elec. Camargo	Hielo y electricidad	10	Camargo
1908	Lluvia de Oro Mining Co.	Beneficio	10	Urique
1908	Fernando Schmall	Alcohol	10	Camargo
1909	Rafael Amézaga	Cemento	5	Chihuahua
1909	T. A. Ripperdan	Beneficio	10	Uruachi
1909	Francisco Román	Desfibradora ixtle	5	El Pastor
1909	Calixto Barbosa	Jarcia	5	Jiménez
1909	Parral Consolidated M. C.	Beneficio	10	Parral

(Continúa...)

(Viene de la página anterior)

1909	James I. Long	Beneficio	20	Parral
1909	Donald B. Gillies	Petróleo	20	Iturbide-Camargo
1909	American Zinc Co.	Beneficio	10	Parral
1909	Luis Terrazas hijo	Beneficio*		Temósachi
1909	Alb. Terrazas y M. Gameros	Beneficio*	20	Iturbide
1909	Fallet y Ontiveros	Electricidad*	5	Batopilas
1910	Salvador Prieto	Beneficio	5	Guapalaina
1910	Domingo Gutiérrez	Mármol	5	Chihuahua
1910	Erick O. Lundbloom	Hielo, electricidad, teléfono	10	Parral
1910	Martín Falomir	Gas	10	Chihuahua
1910	J. Terrazas y F. Martínez	Cemento*	10	Juárez
1910	Alberto Heredia	Cartón	5	Chihuahua
1910	Sierra Madre Mining Co.	Electricidad	10	Ocampo

* No operó.

** No hay dato

Fuente: Anuario estadístico del estado de Chihuahua. Gobierno del Estado, 1907, 1908 y 1909.

Cuadro II.5. Concesiones estatales para la prestación de servicios industriales

Fecha	Concesionario	Producto	Años	Localidad
1883	Lauro Carrillo	Tranvía	25	Juárez
1883	Ignacio M. Ramos	Tranvía		Jiménez
1883	J. N. Bárcenas y E. Esperón	Lavandería de vapor	5	Chihuahua
1884	Enrique C. Creel	Teléfono	5	Chihuahua
1887	Felipe Arellano	Tranvía	25	Juárez
1893	Salvador M. Mallén	Tranvía	50	Jiménez
1897	Fortino España	Lavandería	5	Chihuahua
1898	Urbano Elías	Lavandería moderna	10	Chihuahua
1898	Cía. Tranvías de Ciudad Juárez	Tranvías	40	Juárez
1898	Federico Sisniega y socios	Puente peaje	25	Chihuahua a Santo Niño
1899	Federico Sisniega y socios	Tranvías	99	Chihuahua
1899	Ed. Prieto y Felipe Seijas	Hielo y electricidad	10	Juárez
1900	M. S. Blaine y Morgan	Lavandería	5	Parral

(Continúa...)

Chihuahua: Un acceso de modernidad

(Viene de la página anterior)

1902	Lorenzo J. Arellano	Tranvía	25	Dto. Hidalgo
1904	Julio López Velarde	Tranvía	40	Aldama
1904	Antonio Ramos Cadena	Tranvía	10	Camargo
1904	Ignacio Rodríguez Ramos	Ramal FC	10	Est. Baca
1905	Calera Mining Co.	Ramal FC	15	Calera
1905	Miguel Enríquez	Teléfono	5	Guerrero
1905	Ramón A. Sáenz	Teléfono	5	Guerrero
1905	José Ma. Urrutia	Teléfono	5	Saucillo
1905	Antonio Calero	Teléfono	10	Camargo
1905	FC Mineral	Tranvía	1	Santa Eulalia
1905	Cía. Telefónica de Chihuahua	Teléfono	10	Chihuahua
1905	Cía. Minera Santa Teresa	Teléfono	10	Moris
1905	George H. Holmes	Teléfono	10	Estado
1906	Cía. Industrial Mexicana	Electricidad	10	Santa Eulalia
1906	San Toy Mining Co.	Tranvía	10	Santa Eulalia
1906	Cía. Tranvías de Chihuahua	Tranvía	20	Chihuahua
1906	Morris Parker	Teléfono	15	Moris
1906	Dolores Mining Co.	Teléfono	10	Dolores
1906	Cía. La República	Teléfono	10	Rayón
1907	Adolfo Bronimann	Teléfono	5	Jiménez
1907	Mountain Mining & Valley	Teléfono	10	Galeana
1908	José R. Argüelles	Lavandería a vapor	10	Juárez
1908	Cía. Minera de Batopilas	Tranvía de cable	10	Batopilas
1909	Pedro A. Bustamante	Camino teléfono	5	Ocampo
1909	Eduardo W. Hayen	Limpieza c/aspiradora	5	Chihuahua
1909	Eduardo Delhumeau	Tranvía	20	Camargo
1909	El Paso and Juarez Traction	Tranvía	20	Juárez
1909	Cía. Río Conchos	Tranvía	20	Camargo
1910	Cía. Constructora	Puente Conchos	5	Camargo
1910	Antonio Ramos Cadena	Tranvía	40	Meoqui
1910	Mexican Securities Corp.	Alumbrado	15	Dto. Camargo

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chihuahua*. Gobierno del Estado, 1907, 1908 y 1909.

Cuadro II. 6. Concesiones estatales para la producción de bienes de consumo				
<i>Fecha</i>	<i>Concesionario</i>	<i>Producto</i>	<i>Años</i>	<i>Localidad</i>
1884	Francisco Ruiz	Cerillos	2	Chihuahua
1886	Ismael Zúñiga	Cerillos	5	Chihuahua
1887	Fonseca Capesini y Cía.	Cigarros	5	Chihuahua
1888	L Terrazas y J. Brittingham	Velas	15	Chihuahua
1889	Francisco D. Aliaga	Cerillos	5	Chihuahua
1890	Emilio Gallardo	Cerillos	5	Chihuahua
1897	A. G. Higbes	Carros	10	**
1897	Thomas P. Faulconer	Bicicletas*		**
1898	Henry Nordwald	Muebles	5	Chihuahua
1898	Joseph Jackson	Muebles	5	Col. Juárez
1898	Manuel García	Velas El Diamante	5	Chihuahua
1898	John P. Ramsey	Muebles	5	Casas Grandes
1898	Guillermo C. Beckman	Marcos	5	Chihuahua
1899	E. W. Hayen	Velas	5	Chihuahua
1899	Bernardo Urueta	Zapatos	10	Chihuahua
1900	Pedro Rentería	Camas y coches	5	Parral
1900	Pedro Rentería	Muebles metálicos	5	Chihuahua
1900	Ignacio Lizana	Cigarros	5	Chihuahua
1901	Juan N. Carreón	Cigarros	10	Chihuahua
1901	John H. Crowell	Escobas	5	Chihuahua
1901	Miguel Gutiérrez y socios	Camas de latón	5	Chihuahua
1902	Luis Musy y S. L. Gill	Velas	5	Batopilas
1903	Chih. Lumber Co.	Artículos de madera	10	Chihuahua
1904	Luis G. Echegaray	Reproducciones	5	Chihuahua
1904	Manuel L. Luján	Teguas	5	Chihuahua
1905	Leandro Ríos	Alcohol*	10	Parral
1905	Bert Whitehead	Carros	5	Casas Grandes
1905	Noake y de Smeth	Carros	5	Chihuahua
1905	Weisel y Kock	Cerámica*	10	Parral
1906	Diego M. Durán	Calzado	10	Chihuahua
1906	Knudsen y Snyder	Espejos*	5	Chihuahua

* No operó

** No hay dato

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chihuahua*. Gobierno del Estado, 1907, 1908 y 1909.

Chihuahua: Un acceso de modernidad

Cuadro II.7. Concesiones estatales para la producción de alimentos y bebidas				
<i>Fecha</i>	<i>Concesionario</i>	<i>Producto</i>	<i>Años</i>	<i>Localidad</i>
1896	B. Salazar y S. Arellano	Galletas y dulces	10	**
1897	Cía. Cervecera de Chih.	Cerveza y hielo	10	Chihuahua
1897	J. García Cuadra	Conservas	5	Juárez
1897	D. J. Holt	Dulces, pan, galletas*	10	Chihuahua
1897	Luis Terrazas	Azúcar de betabel	10	Chihuahua
1898	Donaciano Mápula	Galletas*	10	Chihuahua
1898	Terrazas, Sisniega, Creel	Empacadora de carnes	10	Chihuahua
1898	Jesús G. Porras	Harinas	5	Parral
1898	J. C. O'Bannon	Gaseosas	5	Chihuahua
1900	Enrique C. Creel	La Estrella	5	Chihuahua
1900	Sisniega, Creel y socios	Harinas y galletas	15	Chihuahua
1900	A. Porras y J. Armendáriz	Conservas*	5	Allende
1900	Pedro R. Prieto	Whiskey	5	Chih., Gro.
1901	Manuel García	Gaseosas y hielo	5	Parral
1901	Antonio Sánchez Aldana	Leche condensada	5	Chihuahua
1901	Aurelio Sánchez Aldana	Pastas	10	Chihuahua
1901	Aurelio Sánchez Aldana	Chocolate, molino	5	Chihuahua
1902	Santiago Mestas	Harinas	5	Ahumada
1903	W. P. Dickerson	Dulces	5	Chihuahua
1904	M. Franco y Lozano	Licores	10	Aldama
1904	José María Peinado	Conservas	10	Chihuahua
1904	Trinidad Holguín	Tortillas	5	Chihuahua
1904	Demetrio Delgado	Chocolate	10	Chihuahua
1904	Ignacio Culty	Hielo y gaseosas	10	Casas Grandes
1904	Luis Musy	Hielo y gaseosas	5	Batopilas
1904	Paul Ginther	Hielo	5	Camargo
1904	José I. Sierra	Tortillas	5	Chih., Parral
1907	Gaudin, Peraldi y Golsan	Panadería mecánica	5	Parral
1908	Warren y Morton	Hielo	10	Juárez
1910	William D. Snyman	Conservas	10	Camargo
1910	E. C. Hougston	Whiskey	10	Galeana
1910	John Weaber y R. Sherman	Salchichas	10	Juárez
1910	Juan Terrazas	Galletas	5	Chihuahua

* No operó.

** No hay dato.

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chihuahua*. Gobierno del Estado, 1907, 1908 y 1909.

Cuadro II. 8. Concesiones estatales para producción textil				
<i>Fecha</i>	<i>Concesionario</i>	<i>Producto</i>	<i>Años</i>	<i>Localidad</i>
1887	Antonio Asúnsolo	Casimires	10	Chihuahua
1887	Federico Sisniega (Bellavista)	Tela algodón	8	Valle de Zaragoza
1890	C. Elías, L. Terrazas y socios	Ropa lana y algodón	10	Chihuahua
1890	Juan B. Baca (Dolores)	Tela algodón	10	Dolores
1895	Federico Sisniega (La Paz)	Ropa, lana y algodón	10	Chihuahua
1896	Emil Ketelsen y succs.	Ropa lana y algodón	15	Chihuahua
1897	Leopoldo von Kesel, G. Elías	Telas de algodón	10	Camargo
1897	Federico Sisniega (La Paz)	Ropa, lana y algodón	18	Chihuahua
1898	John P. Ramsey	Ropa*	5	Casas Grandes
1902	Max E. Elley	Medias, calcetines	10	Chihuahua
1904	Francisco C. Terrazas	Sarapes	10	Santa Isabel
1907	National Water Proof Cloth.	Impermeables*	5	Chihuahua
1908	Globe Mnfg. Co.	Colchas y colchones	10	Juárez
1908	El Trébol	Bonetería	10	Chihuahua
1910	Cía. Manuf. Impermeables	Impermeables	20	Chihuahua

* No operó.

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chihuahua*. Gobierno del Estado, 1907, 1908 y 1909.

Cuadro II. 9. Establecimientos de producción textil en Chihuahua, 1886-1910			
<i>Empresa</i>	<i>Localidad</i>	<i>Producto</i>	<i>Propietarios</i>
La Concordia	Chihuahua	Hilados y tejidos de lana	Zuloaga, von Kessel, Creel, Terrazas, Elías
Río Florido	Camargo	Telas algodón	Prieto, Fischer, Harrington, Stoppelli
Fábrica de sarapes	El Rosario	Sarapes	G. Sáenz
Fábrica de sarapes	San Antonio	Sarapes	R. Sáenz
La Paz	Chihuahua	Ropa de algodón y lana	Sisniega, Meyer, Martínez
La Industria Nacional	Chihuahua	Ropa (y zapatos)	Bucher
La Vencedora	Jiménez	Ropa de algodón	Russek
La Industrial	Ascensión	Sarapes	Montelongo
El Progreso Industrial	Chihuahua	Ropa algodón y lana	Ketelsen, Degetau, Wisbrum
La Novedad	Chihuahua	Ropa algodón	Lowenberg, Wisbrum
La Favorita	Chihuahua	Medias y calcetines	Alderete
El Nuevo Mundo	Chihuahua	Ropa	Bünsow, Gutiérrez
Las Tres B	Chihuahua	Ropa	Picard
La Unión	Santa Isabel	Sarapes	F. Terrazas
El Trébol	Chihuahua	Medias	Alderete
El Globo	Ciudad Juárez	Colchas, almohadas	Welch

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chihuahua*. Gobierno del Estado, 1905 a 1910.

Cuadro II.10. Producción anual de mezcales en 1906			
<i>Localidad, Distrito</i>	<i>Propietario</i>	<i>Tipo mezcal</i>	<i>Litros</i>
Guadalupe, Bravos	Amador Elías	Sotol	36 000
Ascensión, Galeana	José M. Anchondo	Sotol	10 000
La Caña, Arteaga	Luis Valenzuela	Lechuguilla	5 000
La Caña, Arteaga	Teófilo Carrizosa	Lechuguilla	5 000
La Caña, Arteaga	Pánfilo Ruiz	Lechuguilla	5 000
Milpillas, Arteaga	Refugio Reyes	Lechuguilla	5 000
Milpillas, Arteaga	Saturnino Perea	Lechuguilla	5 000
Milpillas, Arteaga	Manuel Aguilar	Lechuguilla	5 000
Guadalupe, Arteaga	Jesús Armenta	Lechuguilla	5 000
Guadalupe, Arteaga	Anastasio Armenta	Lechuguilla	5 000
Guadalupe, Arteaga	Jesús Rodríguez	Lechuguilla	5 000
San Agustín, Arteaga	Pablo Willis	Lechuguilla	6 000
San Agustín, Arteaga	Casiano Willis	Lechuguilla	6 000
Güisivo, Arteaga	Jesús M. Morales	Lechuguilla	5 000
Saucillo, Arteaga	Epifanio Zamorano	Lechuguilla	6 000
Saucillo, Arteaga	Víctor Zamorano	Lechuguilla	5 000
Plátanos, Arteaga	Teodoro Cabrera	Lechuguilla	5 000
Providencia, Arteaga	Reyes Ramos	Lechuguilla	5 000
Chihuahuita, A. del Río	Ernesto Gómez	Lechuguilla	2 800
Julimes, Camargo	Santiago Arrieta	Sotol	10 000
20 destiladoras	<i>Total</i>		141 800

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chihuahua*. Gobierno del Estado, 1906, pp. 140-143.

Cuadro II.11. Algunos empleados extranjeros en la CIM			
<i>Nombre</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Puesto</i>	<i>Año</i>
Frank Fletcher	Inglaterra	superintendente/gerente	1895
Thomas Fletcher	Inglaterra	presidente	1887
Mr. Clapper	EUA	fundidor	1895
Mr. Barker	EUA	fundidor	1895
E. L. Chatan	EUA	maquinista	1895
Perey Brant	EUA	jefe de dibujantes	1895
A. P. Hume	EUA	fundidor	1895
B. Allen	EUA	electricista	1895
Bert Clapper	EUA	jefe de deportes	1895
H. Drysdale	EUA	capataz del taller de máquinas	1895
William Farrant	EUA	ayudante de capataz superintendente	1895
F. E. Davis	EUA	maquinista	1895
Mr. Purvis	EUA	mecánico	1895
Mr. Phillips	EUA	mecánico	1895
Percy Bryant	EUA	mecánico	1895
Charles McKay	EUA	empleado	1895
Mr. O'Hare	Irlanda	jefe de herreros	1896
Gus Munsen	EUA	mecánico	1896
Gertrude Mauer	EUA	mecanógrafa	1896
William Dresler	EUA	electricista	1896
C. F. Davis	EUA	electricista	1896
Harry Cottrell	Inglaterra	maquinista	1896
J. D. McKenzie	EUA	maquinista	1896
George R. Lunt	EUA	superintendente	1896
Fred Havil	EUA	maquinista	1896
Henry Ames	EUA	empleado	1902
Mr. Greenwood	EUA	superintendente	1907

Fuente: *Chihuahua Enterprise*, 1895-1907.

Cuadro II.12. Producción de cebada en Chihuahua, 1898-1909

<i>Distrito</i>	<i>1898</i>	<i>1905</i>	<i>1906</i>	<i>1907</i>	<i>1908</i>	<i>1909</i>	<i>Total</i>
A. del Río	-	-	-	230	-	-	230
Arteaga	-	-	345	518	518	345	1 726
B. Juárez			258 750	-	39 618	-	298 368
Bravos	63 308	17 250	5 750	14 950	17 250	2 875	121 383
Camargo		2 013	1 725	17 710	2 875	-	24 323
Galeana		5 750	50 313	17 710	96 600	51 750	222 123
Guerrero		-	-	-	-	-	-
Hidalgo	63 308	15 525	5 750	192 625	8 050	28 750	314 008

(Continúa...)

Chihuahua: Un acceso de modernidad

(Viene de la página anterior)

Iturbide		230 000	2 875	17 250	-	74 750	324 875
Jiménez	57 500	-	-	17 250	7 590	1 725	84 065
Mina		-	5 750	1 150	11 500	8 625	27 025
Rayón	-	-	-	-	-	-	-
Total	184 116	270 538	331 258	279 393	184 001	168 820	1 418 126

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chihuahua*. Chihuahua, Gobierno del Estado, 1905 a 1910 y *Anuario Estadístico de la República Mexicana de 1898*. México, Secretaría de Fomento, 1899.

Cuadro III.1. Concesiones ferrocarrileras en Chihuahua, 1850-1876		
Año	Concesionario	Ruta
1850	H. Pasqueir de Doumartin	De la frontera con Texas hasta los límites con Durango, pasando por la ciudad de Chihuahua; ramal a los límites con Sonora
1854	Alejandro José de Atocha	Paso del Norte o Presidio del Norte a Guaymas
1854	John B. Moore	De la frontera norte a un lugar en la costa del Pacífico entre Altata y Manzanillo
1858	Francisco Potts y Francisco Macmanus	Interoceánico, cruzando territorio chihuahuense, sin determinar puntos
1859 y 1865	Compañía Mexicana y Americana del Ferrocarril Interoceánico, S.A.	Un punto entre Paso del Norte y Presidio del Norte, cruzando Chihuahua hasta Guaymas o cualquier otro punto en la costa del Golfo de California
1869	Julius A. Skilton	<i>Idem</i>
1874	David Boy Le Blair	De la frontera norte hacia el norte del estado de Sonora

Fuente: Francisco R. Almada, *El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, passim*.

Cuadro III.2. Ventas de fajas de terreno al FC Central Mexicano en la zona de Camargo		
<i>Propietario</i>	<i>Ancho y ubicación</i>	<i>Precio</i>
Albino Leal	Comunidad Santa Rosalía	65
Gregorio Fierro	Al margen izquierdo del río Florido	60
José Muñoz	Al O del río Florido	40
Jesús Muñoz	Los Alicantes, municipio La Cruz, N Arroyo del Salto	60
Ma. Paula Talamantes de Frías	36 varas en Santa Rosalía	21
Pablo Rey	En las Pilas de la villa	60
Jesús Alarcón	Municipio Camargo, al O río Florido	40
Andrés Sosaya	Municipio La Cruz, al E Acequia Madre	40
Natividad Torres	100 pies en el municipio La Cruz	40
Inés Santa Ana	<i>Idem</i>	40
Anastasio Ocón	<i>Idem</i>	40
Jesús Ramírez Durán	<i>Idem</i>	40
José Ramírez Durán	<i>Idem</i>	40
Natividad Rey	29 varas en el municipio Camargo, al E río Conchos	458
Juan Muñoz	39 metros	70
Matilde Rodríguez	150 pies en el municipio La Cruz	70
Leandro Frías	21 pies en el municipio Camargo	40
Miguel Holguín	37 varas en Santa Rosalía	40
Miguel Noriega	26 metros en Santa Rosalía	68
Matías Alarcón	43 varas + 41 varas, en las labores Gutiérrez y Rodrigueña	400
Matías Ramírez	39 metros en Santa Rosalía, al O río Conchos	150
Nicolasa Iturrales	41 varas en Las Pilas, a la izquierda del Conchos	300
Felipe Lara	27 metros en Santa Rosalía	100
Simón Quiñones	Santa Rosalía, al O del Florido	237
Merced Bañuelos de Solís	28 varas en Labor Santa Rosalía	194
Hermenegildo Flores	21 metros en Los Alicantes, mpio. La Cruz	10
Guadalupe Valles	43 varas en Labor Santa Rosalía	48
Nepomuceno Rey Flores	100 pies en el Barranco Colorado	45
Vicente Cordero	13,413 varas cuadradas	100

(Continúa...)

Chihuahua: Un acceso de modernidad

(Viene de la página anterior)

Pánfilo Corrales	36 varas en Santa Rosalía	40
Luz Soto	36 varas	25
Guadalupe Valles de Chabre	79 varas en el municipio Santa Rosalía	84.5
Natividad Rey	33 varas en la Labor Santa Rosalía	40
Macario Prieto	120 pies en La Reteña; 120 pies en La Gonzaleña; 74 pies en La Lareña, Labor Santa Rosalía	276
Jesús y Natividad Fernández	94 pies en La Fernandena, Labor Santa Rosalía	399
Matías y Natividad Fernández	122 pies en Gonzaleña y Duranneña; 92 pies en La Reyena	427

Las unidades de medida, como se expresan en cada documento notarial. ‘N’, ‘S’, ‘E’ y ‘O’ se refiere a los puntos cardinales.

Fuente: AGNCH, libro de protocolos del Juzgado de Camargo, 1883.

Cuadro III.3. FC Central Mexicano. Adquisición terrenos para construir el ramal Jiménez-Parral-Santa Bárbara				
<i>Operación</i>	<i>Propietario</i>	<i>Propiedad</i>	<i>Superficie m²</i>	<i>Precio</i>
E U P	Quirino Baca y Juana Zubiate	H Santa María de Arriba	66 018	
E U P	Dueños R. Maturana	Santa María de Abajo	62 550	
E U P	Copartícipes	R. Las Ánimas		
E U P	Ayuntamiento Parral	Terrenos municipales	7 080	
E U P	José Ma. Botello/Ignacio Gallardo	H Salaíces y Santa Ana	185 292	
Donación	Adrián Vázquez	H Los Amparanes	21 420	
Donación	Dámaso Valles y Gregorio Barraza	R Cuevecillas de Arriba	160 536	
Venta	Manuela Villegas de Baca	H Santa Cruz de Vieyra	309 780	500f
Venta	Paula Núñez V. de Botello y Esther B. de Gallardo	Huerto de Botello	52 320	200
Donación	Tomás Núñez		470 274	
Donación	Víctor Esperón	H San Antonio de Corralejo	22 050	

(Continúa...)

(Viene de la página anterior)

Venta	J.M. Botello, Paula Núñez de B. y E. B. de Gallardo	Casa y solar	391 788	500
Venta	Luz Duarte de Tornesi	H Corral de Piedras	576	
Venta	Romana Aguilera de Blanco	Casa y terreno	272 723	200f
Donación	Guillermo C. Beckman	H San Antonio de Corralejo de Arriba	27 660	
Donación	Soledad de Dios de Undajáuregui	H Beneficio La Boquilla	20 120	
Venta	Guillermo E. Beckman	H San Antonio de la Gomera	265 350	800f

H = hacienda; EUP = expropiación por causa de utilidad pública; la **f** en el precio indica pesos de oro o fuertes.

Fuente: AGNCH, protocolos del licenciado Alejandro del Avellano, 1898-1899.

Cuadro III.4. Líneas de concesión federal en 1899

<i>Línea</i>	<i>Km total</i>	<i>Ruta</i>	<i>Km en Chihuahua</i>
Central Mexicano	3 152	México-Juárez	710
		Jiménez-Parral	89
Chihuahua-Pacífico	140	Chihuahua-San Andrés	82
Mexicano del Norte	130	Escalón-Sierra Mojada	125
Río Grande-Sierra Madre y Pacífico	256	Juárez-Terrazas	250
		Ramal a San Pedro	6
Mineral de Chihuahua	23	Chihuahua-Santa Eulalia	23

Fuente: *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles...* México, 1900.

**Cuadro III.5. Ferrocarriles de concesión estatal
al 31 de diciembre de 1910**

<i>Línea</i>	<i>Tipo</i>	<i>Longitud (km)</i>	<i>Ancho</i>	<i>Tracción</i>
			<i>Vía (m)</i>	
Tranvías de Chihuahua	Urbano	16	1.435	Eléctrica
Tranvías de Jiménez	Urbano	2	0.914	Animal
Tranvías de Parral	Urbano	7.8	1.435	Vapor
San Isidro - Calera	Particular	8	0.914	Vapor
Mina Zaragoza - Hda. Beneficio	Particular	4	0.765	Vapor
Palmarejo - Mina Zapote	Particular	18.9	0.765	Vapor
Minas del Molino - Santa Bárbara	Particular	9	0.8	Vapor
Tecolotes - Santa Bárbara	Particular	3	0.8	Vapor
Agua - Santa Bárbara	Particular	1	0.8	Vapor
Compañía Minera de Naica	Particular	28	0.8	Vapor
Batopilas Mining - Mina Porfirio Díaz	Particular	3.1	0.8	Vapor
Batopilas Mining - Mina San Miguel y Camuchín	Particular	6.3	0.8	Vapor
Francisco Hermosillo y Cía. Aldama	Particular	2	0.61	Vapor

Tren urbano, servicio público de transporte de pasajeros. Tren particular, uso exclusivo de la compañía concesionaria; son trenes de arrastre de materiales mineros entre los yacimientos y los sitios de beneficio inicial.

Fuente: Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles.... México, 1900.

Cuadro III.6. Líneas de ferrocarril en operación dentro de Chihuahua, 1883-1923

<i>Línea</i>	<i>Tramo</i>	<i>Extensión (km)</i>	<i>Inicio de servicio</i>
Central Mexicano	Ciudad Juárez - Ceballos	703	septiembre de 1883
	Jiménez - Parral	89	octubre de 1898
	Adrián - Santa Bárbara	8	octubre de 1898
	Aguilera - San Francisco del Oro	12	octubre de 1898
Mexicano del Norte	Escalón - Sierra Mojada	125	enero de 1892
Río Grande, Sierra Madre y Pacífico	Ciudad Juárez - Terrazas	250	agosto de 1897
	Ramal San Pedro Corralitos	6	mayo de 1897
Chihuahua al Pacífico	Chihuahua - Miñaca	200	mayo de 1900
	La Junta - Temósachi	52	julio de 1905
Mineral de Chihuahua	Santa Eulalia - Ávalos	20	junio de 1900
	Robinson - Santo Domingo	28	junio de 1900
Parral - Durango	Minas Nuevas - Campo Nuevo (Dgo.)	100	junio de 1900
	Minas Nuevas - Parral	10	junio de 1900
Sierra Madre y Pacífico	Temósachi - Madera	86	marzo de 1907
De Naica	Estación Concho - Naica	30	marzo de 1907
Kansas City, México y Oriente	Chihuahua - Trancas	57	abril de 1903
	Trancas - Picachos		1905
	Picachos - Falomir		mayo de 1905
	Miñaca - Ataros	55	septiembre de 1906
	Ataros - Aguatos	100	abril de 1907
	Aguatos - Creel		1907
	Creel - Sánchez		diciembre de 1907
	Falomir - Márquez		junio de 1910
	Márquez - Ojinaga		1912
	Topolobampo - San Pedro (Sin.)		diciembre de 1928
Noroeste de México	Terrazas - Pearson	30	julio de 1910
	San Antonio de los Arenales - Cusiuhuífachi	21	octubre de 1911
	Pearson - Madera	167	octubre de 1911
Chihuahua y Oriente	Lucero - Los Lamentos	74	1923

Fuente: POCH; 1883-1925.

Cuadro IV.1. Concesiones bancarias otorgadas por la Legislatura de Chihuahua hasta 1884					
Banco	Fundación		Finiquito		Socios
	Fecha	Capital	Fecha	Causa	
* De Santa Eulalia	1875		1889	Cambió de nombre	Francisco, Ignacio y Tomás Macmanus, Luis Scott, Enrique Müller, Guillermo Markt
Minero	1878		1882		Celso González, Manuel de Herrera, Jesús J. Salazar, José Valenzuela
* Comercial de Chihuahua	1889	500 000	1890	Fusión con el Minero	Tomás Macmanus, Enrique Creel, José M. Falomir, Max Krakauer, Alberto Terrazas, Juan Creel
* De Chihuahua	1875		1896	Liquidación	Enrique Müller, Lauro Carrillo, Celso González
* Mexicano de Chihuahua	1878	69 000	1895	Fusión con el Minero	José M. Sánchez, J. Glez. Treviño, Félix F. Maceyra, Luis Terrazas, Antonio Asúnsolo, Ramón Luján, Luis Faudoa, Miguel Salas
* De Hidalgo del Parral	1883		1885	Liquidación	Samuel Miller

(Continúa...)

(Viene de la página anterior)

* Minero de Chihuahua	1882	100 000	1932	Liquidación	Inocente Ochoa, Enrique Creel, Luis Terrazas, Pedro Zuloaga, John Brittingham, Krakauer, Zork y Moye, José M. Sánchez
Mercantil Mexicano	1882		**		José M. Sánchez
De Ciudad Guerrero	1883		**		Francisco A. Sáenz
Industrial Protector Mexicano	1883		**	Liquidación	Anastasio Royval
Mercantil de Chihuahua	1883		**		José D. Solís
Comercial Chihuahuense	1883		**	Liquidación	Juan N. Zubirán.

* Facultado para emitir papel moneda.

** No operó.

Fuente: *POCH*; 1875-1983.

Cuadro IV.2. Bancos acreedores del Gobierno de Chihuahua

<i>Banco</i>	<i>Jun. 1904</i>	<i>Jun. 1910</i>	<i>Sep. 1910</i>	<i>Jun. 1911</i>
Minero de Chihuahua	26 828*	362 617	425 348	494 348
Nacional de México		26 133	27 169	53 406

* Suma de los adeudos a ambos bancos.

Fuente: Luis Terrazas, *Informe ... junio de 1904 por el C. Gobernador...*, Chihuahua, 1904; José María Sánchez, *Informe ... junio de 1910 por el C. Gobernador...*, Chihuahua, 1910; *Informe ... septiembre de 1910 por el C. Gobernador...*, Chihuahua, 1910; Miguel Ahumada, *Informe ... junio de 1911 por el C. Gobernador...*, Chihuahua, 1911.

Cuadro IV.3 Créditos del Banco Minero de Chihuahua (muestra)					
<i>Fecha</i>	<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Interés</i>	<i>Plazo</i>	<i>Garantía</i>
<i>dd/mm/aa</i>					
14/01/83	Dolores A. Zuloaga	876		6	
11/09/83	Ricardo Ramírez	290		6	Casa Ciudad Juárez
30/04/83	Francisco Lagarda	200			
15/03/83	Andrés Romero	350		5	
20/10/83	Francisco García	600			
20/10/87	Casildo Sepúlveda	2 000	18	12	Finca urbana Chihuahua
03/12/87	Albino Padilla	2 000	15	12	Casa y solar Chihuahua
09/12/87	Julio C. Schmidt	1 090	6		Casa y terreno Chihuahua
04/01/88	José Rivas	2 006		12	Finca urbana Chihuahua
01/03/88	Andrés Márquez	84		6	Terreno
12/06/88	Ángel Tarín y Valverde	649		12	Finca urbana Chihuahua
12/06/88	Vicente Terrazas	472		12	Finca urbana Chihuahua
02/07/88	Eduardo Alexander				15 lotes Ciudad Juárez
03/07/88	Pedro Lazo	1 000	18	12	Finca urbana Chihuahua
10/07/88	Vidal P. de León	100			Crédito Cusihuiríachi
23/07/88	Manuel Caraveo	50			Crédito Cusihuiríachi
25/07/88	Cipriano González	3 540		12	3 200 ha San Lorenzo
29/09/88	Fermín Anchondo	27 627	12		
29/09/88	Fermín Anchondo	750			Antigua Misión de Coyachi
¿?/10/88	Agustín Cordero Zuza	106 000	24		4 haciendas

(Continúa...)

Ricardo León García

(Viene de la página anterior)

¿?/03/89	Rafael Soto	1 657			Casa y solar en Cusihuiríachi
¿?/03/89	Ramón Chávez	2 014			H. del Mortero y San Bernabé
09/06/89	Ayto. Cusihuiríachi	3 000	9	15	Escuela y Garita
26/06/89	Domingo Gutiérrez				
17/07/89	Pascual Carranza	686		6	Finca Curisihuiríachi
06/08/89	Vda. de Botello e Hijos	35 650		12	H. Corral de Piedras y H. Beneficio
08/06/90	Teófilo Macías	1 950		12	Casa en Cusihuiríachi
¿?/06/90	Lauro Bermúdez	4 400			Finca Ciudad Juárez
30/08/90	Laureano Holguín	5 600			H. Fundación 2 casas, hotel, tierra
¿?/09/90	Angela Montoya y García	900			Molino de Montoya y terreno
02/02/92	Rafael Loya Sucesores	13 000		36	H. Cieneguita, rancho con 700 cabezas
29/03/93	José Borja	4 000			H. San Cristóbal
¿?/09/95	Pablo Rivas Gabaldón	7 937			H. Chorreras
¿?/09/95	Eduardo Alexander	24 836			15 lotes Ciudad Juárez
09/04/03	Manuel de la O.	5 000			H. Enramada
14/10/03	Jorge Miranda	2 398		6	Predio Santa Rita y un lote
03/08/08	Adolfo Broniman	22 134			5 fundos mineros Allende

Cantidades expresadas en pesos, interés en porcentaje anual y plazo en meses.

Fuente: AGNCH, libros de protocolos, 1883-1908.

Cuadro IV.4. Socios suscriptores del Banco Minero de Chihuahua, 1896					
<i>Accionista</i>	<i>Residencia</i>	<i>%</i>	<i>Accionista</i>	<i>Residencia</i>	<i>%</i>
John F. Brittingham	Gómez Palacio	8.06	D. W. Grubbs	Parral	0.36
Sucs. Hernández Hermanos	Monterrey	7.33	Federico Stallforth	Parral	0.36
Luis Terrazas	Chihuahua	6.66	Francisco Gómez	Parral	0.36
Enrique C. Creel	Chihuahua	5.33	Francisco Erquicia	Parral	0.36
Mariana C. de Avila	Gómez Palacio	3.66	Agustín Erquicia	Parral	0.36
Jacoby y Cía.	México	3.66	G. P. Mackey		0.36
Inocente Ochoa	Ciudad Juárez	3.66	Luis Phelan		0.36
Francisco Martínez Arauna	Torreón	1.83	Juan Almazán		0.36
Banco Mercantil de Monterrey	Monterrey	1.66	Néstor Armijo	Las Cruces, NM	0.33
Banco de Nuevo León	Monterrey	1.66	Lang Hermanos	Parral	0.33
Hugo Scherer y Cía.	México	1.66	Gerardo y Eduardo Meade	SLP	0.33
Stallforth, Alcazar y Cía.	Guanajuato	1.46	Carlos Bracho	Durango	0.33
Leonardo Siqueiros	Chihuahua	1.46	C. Rodríguez y Cía.	México	0.33
Luis G. Hevia	Parral	1.46	Rafael Bracho	Durango	0.29
Ventura G. Saravia	Gómez Palacio	1.33	H. Balmsen Co.	SLP	0.22

(Continúa...)

Ricardo León García

(Viene de la página anterior)

Edward Kelly	Nueva York	0.83	George Himminghoffen	Chihuahua	0.22
Lauro Carrillo	Chihuahua	0.83	Prince, Torres y Prince	Gómez Palacio	0.19
Krakauer, Zork y Moye	Chih.-CJ-El Paso	0.77	Jesús G. Porras	Parral	0.16
Marcelino Garza	Saltillo	0.73	Adrián Vázquez	Chihuahua	0.14
Jesús Aguirre y Nevárez	Chihuahua	0.73	Vicente Visconti	Camargo	0.08
Aurelio Corral	San Pedro, Coah.	0.73	F. Stallforth y Hno. Sucs. y Cía.	Parral	n.d.
Evaristo Madero	Parras	0.66	Francisco Gómez	Parral	n.d.
Federico Dael	Parral	0.6	Manuel Prieto	Chihuahua	n.d.
Enrique C. Miller	Parral	0.58	Luis Del Paso	México	n.d.
Samuel H. Miller	Parral	0.58	José Castellot	México	n.d.
Guillermo Beckman	Parral	0.52	José Sariñana	México	n.d.
Felipe Chávez	Belén, NM	0.4	José M. Ortiz	México	n.d.
Cristóbal Martínez		0.36	Carlos Dietmar	Parral	n.d.
George Brittingham	Gómez Palacio	0.36	Eduardo C. Cuiilty	Chihuahua	n.d.

FUENTE: Archivo General de la Nación, 7.21.94, material sin clasificar, “Correspondencia relativa a la exhibición del valor de las acciones suscritas con motivo de la fusión de los bancos Minero y Mexicano de Chihuahua”, 1896.

Cuadro IV.5. Estados financieros del Banco Minero 1883-1911

Cuentas	<i>Dic. 1883</i>	<i>Dic. 1889</i>	<i>Sep. 1897</i>	<i>Dic. 1902</i>	<i>Dic. 1907</i>	<i>Dic. 1911</i>
Activo						
Capital no exhibido				500 000.00		
Metálico en caja	37 561.63	132 584.22	718 461.05	2'436 135.79	2'359 236.20	2'360 871.52
Billetes otros bancos				38 581.00	51 760.00	112 334.50
Cartera	94 461.21	1'292 061.01	1'534 570.37	4'332 890.72	4'815 171.81	
Descuentos						150 379.16

(Continúa...)

Chihuahua: Un acceso de modernidad

(Viene de la página anterior)

Suma activos						
	152 358.92	1'559 363.01	4'753 357.51	11'796 283.76	19'220 214.61	23'901 446.34
Pasivo						
Capital social	100 000.00	500 000.00	1'500 000.00	5'000 000.00	5'000 000.00	5'000 000.00
Cap. pend. incorp.		100 000.00				
Billetes en circ.	30 510.00	250 709.25	1'332 024.25	3'259 786.00	4'085 125.00	4'106 750.00
Depósitos			53 328.80	88 068.49	98 454.00	7'386 675.76

(Continúa...)

Ricardo León García

(Viene de la página anterior)

Ctas. corr acreedoras	Fondo reserva	Fondo previsión	Depósitos s/int.	Cuentas de orden	Suma pasivos
21 878.92	685 635.76	1'573 004.46	2'348 520.06	8'335 546.00	4'987 905.86
	15 000.00	295 000.00	1'014 409.21	1'354 087.00	1'591 869.63
	8 000.00		85 000.00	350 000.00	433 130.37
					16 643.22
					378 472.20
152 388.92	1'559 345.01	4'753 357.51	11'796 283.76	19'220 214.61	23'901 446.34

Fuente: POCH, 1883-1911.

Cuadro IV.6. La carrera bancaria de Enrique C. Creel

<i>Fundado</i>	<i>Banco</i>	<i>Posición</i>
1882	Minero de Chihuahua	Agente/Gerente / Presidente / Asesor
1891	De Durango	Asesor
1899	Central Mexicano	Concesionario / Asesor
1899	Mercantil de Monterrey	Presidente
1900	De Guanajuato	Director
1900	Comercial Refaccionario	Asesor
1901	Hipotecario de Crédito Territorial Mexicano	Presidente
1903	Caja de Ahorros de la República Mexicana	Asesor
1907	Guarantee Trust and Banking Co.	Asesor
1908	Refaccionario de La Laguna	Asesor
1926	De México	Asesor

Fuente: *The Mexican Yearbook 1908 y 1912*; AGNCH, libros de protocolos, 1883-1908; Cerutti, “El préstamo prebancario...”; Enrique C. Creel, *Los bancos de México...*, *passim*.

Cuadro IV.7. Sucursales de bancos foráneos en Chihuahua, 1882-1914				
<i>Banco</i>	<i>Matriz</i>	<i>Sucursal</i>	<i>Periodo</i>	<i>Representantes</i>
Mercantil Mexicano	México	Chihuahua	1882-1884	José M. Sánchez, J. González Treviño Hnos., Félix Maceyra
United States Banking Co.	México	Parral	¿1899-1908?	Federico Griesse
El Paso National Bank of Texas (Banco de Juárez)	El Paso	Juárez	1893-1894	
Nacional de México	México	Chihuahua	1884-1914	Ketelsen y Degetau/ Federico Sisniega (1888- ¿1911?)
		Camargo	1884-1914	Vicente Visconti
		Juárez	1905-1914	Ketelsen y Degetau/ Juan A. Thacker (1908- 1911)
		Ojinaga	1884-¿?	J. González Treviño Hermanos
		Parral	1884-1914	F. Stallforth y Hno. (dependiente de la sucursal en Guadalajara)
De Sonora	Hermosillo	Chihuahua	1907-1914	Otto Sartorius.

Fuente: POCH y EPH, 1882-1914.

Cuadro IV.8. Algunos créditos extrabancarios otorgados en 1888					
<i>Prestamista</i>	<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Plazo</i>	<i>Interés</i>	<i>Garantía</i>
Jesús Alvarado	Pedro Villegas	744			Terreno
Santiago Aderecha	José Moreno	922			
Jesús Chávez D.	Genaro Baca	600			
Rodrigo Chávez	Carlos Tornesi	1 000			
Tomás Cordero Z.	Vicenta Almanza	1 390			Casa Chihuahua
Miguel Domínguez	Gabriel Salcido	4 700			Casa Parral
Edward Douglas	Juan N. Zubirán	800	6		3 lotes
James Eaton	Ana Orona	650	12	10	Casa Chihuahua
Praxedis Falomir	Guadalupe Reyes	150			Finca Parral
Francisco Gómez	Adrián Hinojos	161			
Francisco Gómez	Adrián Hinojos	400			
Francisco Gómez	Candelario Iturralde	141			
Francisco Gómez	Nicolás Larrán	144			
Francisco Gómez	Pedro Terrazas	370			
Herulia Guzmán	Carlos Tornesi	500			
Máximo Hagen	Donaciana Anaya	100	12		Casa Parral
Hernández Hnos.	Teóduo Pereyra	303			

(Continúa...)

Ricardo León García

(Viene de la página anterior)

Julio Meyer	Ignacio Moreno	4 900			Casa / mina
Manuel Moreno	Jesús Aguirre	2 000	36		Labor riego
Muñoz Hnos.	Félix Gameros	6 000	24	12	Molino / tierras
Muñoz Hnos.	Julián Muñiz	16 000	24	12	2 haciendas
Canuto Navarro	Cecilio Torres	100			Casa Parral
Pablo Olivas	Bernardo García	6 800			
Pablo Ortiz	Modesto Anaya	126			
Pedro Esquircia	Cleofas Jaramillo	354	12		Casa Parral
Cecilia Ornelas	Domingo Molina	160			Casa Parral
Cecilia Ornelas	Bernardino Murillo	262	36		Casa/huerta
Jesús Solís	Corral y González	450			
Serapio Soltero	Gertrudis Cartagena	300	36		
Juan Terrazas	Casimira Martínez	850	8		Casa Chihuahua
Juan Terrazas	Isabel Hernández	1 115	12		Casa Chihuahua
Pedro Torres	José Rodríguez	560			
Juan N. Zubirán	L. C. Troot	800	6	18	Fundición Chihuahua

Los montos se expresan en pesos, el plazo en meses y el interés en porcentaje anual.

Fuente: AGNCH, libros de protocolos, 1888.

Cuadro IV.9. Algunos créditos otorgados por Stallforth y Hermano en Parral, 1888-1908

<i>Año</i>	<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Plazo</i>	<i>Interés</i>	<i>Garantía</i>
1888	Luis Moset	500			Mercancía
1888	Vda. de Botello e hijos	35 000		12	Hacienda
1888	Manuel Iturbe	10 000	12	18	Hacienda
1888	Miguel Cruz	1 779			
1888	Nemesio Ayón	3 385			Mercancía
1888	Nemesio Ayón	198			
1888	Quirino Baca	125			
1893	Brazon y Cunningham	23 748	12	24	Minas y hacienda
1898	Manuel Aguilera	15 803	5	12	Producción agrícola
1908	Rodolfo Chávez	7 948			Hacienda
1908	Parral Power & Reduction	100 000	16	12	66 000 ha tierra
1908	Brock y González	33 000	12	12	17 000 ha tierra
1908	Pedro Alvarado	49 600	12		14 040 ha tierra
1908	Antonio Ortiz	66 123	12	12	Mina
1908	Manuel Aguilera	25 000	21	12	17 550 ha tierra
1908	Manuel Aguilera	21 288	21	12	23 minas
1908	Federico Larsen	8 400			Minas

Los montos se expresan en pesos, el plazo en meses y el interés en porcentaje anual.

Fuente: AGNCH, libros de protocolos, 1888-1908.

Cuadro IV.10. Algunos créditos otorgados por Enrique C. Creel, 1883-1905

<i>Año</i>	<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Plazo</i>	<i>Garantía</i>
1883	Bartolo Güereque	290	12	Casa Chihuahua
1883	Nepomuceno Fierro	240	12	Casa Chihuahua
1883	Dionisio Gutiérrez	4 196	36	Casa Cusihuiríachi
1883	Coralina Tarín	974	5	Casa Chihuahua
1883	Norberto Guerra	149		
1883	Pedro Loya	1 000		Casa Chihuahua
1883	Jesús Ma. Corral	1 170	8	Rancho Guazapares
1884	Domingo Gutiérrez	4 196	12	Casa Cusihuiríachi
1885	Ciriaco Baray	2 200		Casa Cusihuiríachi
1885	Ramona Gutiérrez	983		Huerta Cusihuiríachi
1895	Senador Tabor	100 000		Minas Santa Eduwiges
1905	William C. Greene	126 363		36 propiedades

Los montos se expresan en pesos y el plazo en meses.

Fuente: AGNCH, libros de protocolos, 1883-1905.

Cuadro IV.11. Algunos créditos otorgados por el general Luis Terrazas, 1883 y 1884

<i>Año</i>	<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Plazo</i>	<i>Interés</i>	<i>Garantía</i>
1883	Laureano Holguín	10 812	10		Fábrica Talamantes
1883	Concepción Trillo	2 000	10		
1883	Jesús Villanueva	824	12	18	
1883	Francisco García	700	12		Dos casas
1883	Amada Villanueva	300			Casa en Chihuahua
1883	Jorge Macmanus	4 600	12		Casa en Chihuahua
1883	Jesús Villanueva	300			Casa en Chihuahua
1883	Martina Villanueva	200			Casa en Chihuahua
1883	Jesús Miramontes	4 000	18	17	Casa en Chihuahua
1883	Pedro Loya	2 370	12		
1883	Jesús Miramontes	5 000			Casa en Chihuahua
1884	Anastasio Vega	8 000			Casa en Chihuahua
1884	Ignacio G. de la Mora	272	6		Terreno Meoqui
1884	Ma. Jesús Arzaga	2 000	12	30	Casa en Chihuahua
1884	Petronila Hernández	2 000	12	7	Casa en Chihuahua
1884	Jesús Solís	2 080	12	18	Casas en Chihuahua
1884	Carlos Sánchez	974	18	18	Casa en Chihuahua
1884	Albino Padilla	1 200	12	18	Casa en Chihuahua

Los montos se expresan en pesos, el plazo en meses y el interés en porcentaje anual.

Fuente: AGNCH, libros de protocolos, 1883 y 1884.

Cuadro IV.12. Préstamos de Jesús José Salazar en Cusihuiríachi, 1883

<i>Deudor</i>	<i>Monto</i>	<i>Plazo</i>
Atenógenes Mendoza	40	6
Ramón Torres	37	1
Ramón González	42	1
Ambrosio Lozano	142	6
Ramón Miramontes	28	5
Rafael Elías	128	4
Albino Solís	124	5
Ramón Almazán	118	6

Los montos se expresan en pesos y el plazo en meses.

Fuente: AGNCH, libros de protocolos, 1883.

Serie: NortEstudios

- Núm. 1. La caída del algodón en México (1957-2020). El conflictivo ascenso de Chihuahua / Luis Aboites Aguilar.
- Núm. 2. Españoles, algodón y empresas en La Laguna. Trayectoria y herencias de un gran terrateniente / Mario Cerutti y María Isabel Saldaña (Coords.).
- Núm. 3. Una historia de semillas, plagas, aguas y energía. El algodón y La Laguna (1880-1960) / Eva Rivas Sada.
- Núm. 4. La agricultura comercial en Sinaloa en el siglo XX / R. Arturo Román Alarcón y Arturo Carrillo Rojas.
- Núm 5. Chihuahua: Un acceso de modernidad. Algo de su vida económica entre 1880 y 1920 / Ricardo León García

Chihuahua: Un acceso de modernidad. Algo de su vida económica entre 1880 y 1920 se terminó de imprimir en el mes de junio de 2021. Cuidado de la obra a cargo del autor. Diseño de portada: Nancy Saldaña, Diseño editorial para su publicación virtual e impresa: Concepción Martínez Morales.