



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

XH
1977
ORT.

TOPOLOBAMPO UN CASO DE COLONIZACION PORFIRIANA



FILOSOFIA
LETRAS

T E S I S

QUE PARA OPTAR EL GRADO DE
DOCTOR EN HISTORIA
P R E S E N T A :
SERGIO ORTEGA NORIEGA

Ciudad Universitaria

Agosto de 1977



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Al doctor

Enrique Florescano

I N D I C E

	Página
Agradecimientos.	7
Siglas usadas en este trabajo.	11
Introducción.	13
PRIMERA PARTE. MARCO HISTORICO EN QUE SE SITUAN LAS EMPRESAS DE TOPOLOBAMPO	
CAPITULO I Penetración norteamericana en México durante el porfiriato.	19
Diplomacia y opinión pública.	20
Cifras sobre la penetración extranjera.	39
Notas.	50
CAPITULO II Política del régimen porfirista sobre ferrocarriles y colonización.	55
La política ferroviaria.	58
La política de colonización.	67
Notas.	84
CAPITULO III Socialismo utópico norteamericano en el siglo XIX.	87
Movimientos owenita y fourierista.	89
Cooperativismo.	92
Balance de las experiencias utópicas.	94
El movimiento "Greenback".	98
Notas.	103
SEGUNDA PARTE. LAS EMPRESAS DE ALBERT KIMSEY OWEN EN TOPOLOBAMPO	
CAPITULO IV El ferrocarril transcontinental Norfolk-Topolobampo.	107
Topolobampo.	108
La lucha por "The Great Southern".	112
El ferrocarril Texas-Topolobampo.	127
El ferrocarril Chihuahua al Pacífico.	136
Notas.	138
CAPITULO V La colonización. Ideas directrices.	143
Ideas socioeconómicas de Albert K. Owen.	144
"The Credit Foncier Company". Proyecto y promoción.	154
Notas.	179

	Página
CAPITULO VI Inicios de la colonización.	185
Azarosos comienzos.	185
La Logia, comunidad idflica.	196
Notas.	209
CAPITULO VII A la conquista del valle.	213
Christian B. Hoffman.	213
El canal de riego "Los Tastes".	218
Los colonos en pugna.	224
La postración de "The Credit Foncier Company".	233
Notas.	235
CAPITULO VIII Conflictos y fracaso.	237
Conflicto entre los líderes.	237
Disputa por los bienes de la colonia.	245
La colonia y los colonos.	259
Los despojos de "The Credit Foncier Company".	262
Ultimas actividades de Albert K. Owen.	266
Notas.	270
CAPITULO IX Significado y trascendencia de las empresas de Topolobampo.	275
Desde el punto de vista norteamericano.	276
En relación al régimen porfirista.	278
La ideología que impulsó a las empresas de Topolobampo.	282
Los líderes.	287
Los colonos.	292
Las inversiones en Topolobampo.	295
La herencia de "The Credit Foncier Company".	300
La especulación con las tierras de la colonia.	307
Epílogo.	312
Notas.	314
 APENDICE	
Fuentes para el estudio de la colonización en Topolobampo.	317

A G R A D E C I M I E N T O S

Como toda actividad científica, la investigación histórica es el resultado de un esfuerzo comunitario en el que participa un gran número de personas, cuyo concurso es imprescindible para la realización de la obra. En la elaboración de esta monografía he recibido el apoyo de muchas personas e instituciones, de quienes me considero deudor y deseo expresarles mi agradecimiento por su desinteresada colaboración.

En primer lugar al doctor Enrique Florescano, director de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia, bajo cuya asesoría se desarrolló este trabajo en todas sus etapas. Al Departamento de Investigaciones Históricas del mismo Instituto, que proporcionó los elementos técnicos y materiales que hicieron posible esta obra.

Muchas otras personas prestaron su ayuda para recabar la información, hicieron valiosas sugerencias o revisaron las primeras redacciones del escrito. A riesgo de cometer omisiones involuntarias, deseo señalar las siguientes personas e instituciones, de quienes he recibido apoyo:

Dr. Carlos Bosch García, por su ayuda en el estudio de las relaciones entre México y los Estados Unidos.

Yolanda Mercader y María Esther Jasso, de la "Biblioteca Manuel Orozco y Berra". Sra. Jovita T. de Zubarán, de la "Biblioteca Benjamin Franklin". Sr. Juan Luis Mutiozábal, del "Centro de Estudios de Historia de México, Condumex S.A.". Ingeniero Rafael Campero, de la mapoteca de la Secretaría de Obras Públicas.

Biblioteca de la División de Estudios Superiores, de la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM. Mapoteca de la Secretaría de Agricultura y Ganadería. Biblioteca Central de la UNAM. Biblioteca de "El Colegio de México". Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores. Archivo General de la Nación.

Sr. William M. Roberts, "The Bancroft Library". Sra. George T. Hawley, "Kansas State Historical Society". Sr. Clinton Howard, "University of Kansas Libraries". Sr. Ronald J. Mahoney, "California State University Library". Sra. Valerie Franco, "Huntington Library and Art Gallery". Sr. William J. Heynen, "National Archives and Records Service". "Georgetown University Library". "The Joseph Regenstein Library". "Library of Congress".

Prof. Ray Reynolds, Sr. Thomas A. Robertson, Dr. David M. Pletcher, Mto. Joseph Fichandler, Sr. José C. Valadés.

Prof. Agustín Cortés Escanes, Prof. Javier Verdín, Dr. Juan Antonio Lastras, Sr. José Macías, Lic. Myra Pamplona, Lic. María del Carmen Yuste, Mto. Héctor Subirats, Sra. María de Jesús

Espinoza, Sra. Rosario E. de Rubio.

Compañeros del Seminario de Historia Económica y Social de México. Compañeros del Centro de Documentación del DIH: Concepción Lugo, Celia Maldonado, Elsa Malvido, Pilar Martínez Negrete, Edna María Orozco, Beatriz Puebla y María del Carmen Reyna.

Compañeros investigadores del DIH: Dr. Ciro F. S. Cardoso, Mto. William Meyers, José Emilio Pacheco, Lic. Carlos San Juan Victoria, María Dolores Morales.

Personal administrativo, técnico y manual del Departamento de Investigaciones Históricas, por sus amables y eficientes servicios.

Lic. María Perla Covarrubias, Sr. José M. Ruiz, Sta. María Dolores Padilla, Sta. María Elena Padilla.

el autor.

SIGLAS USADAS EN ESTE TRABAJO

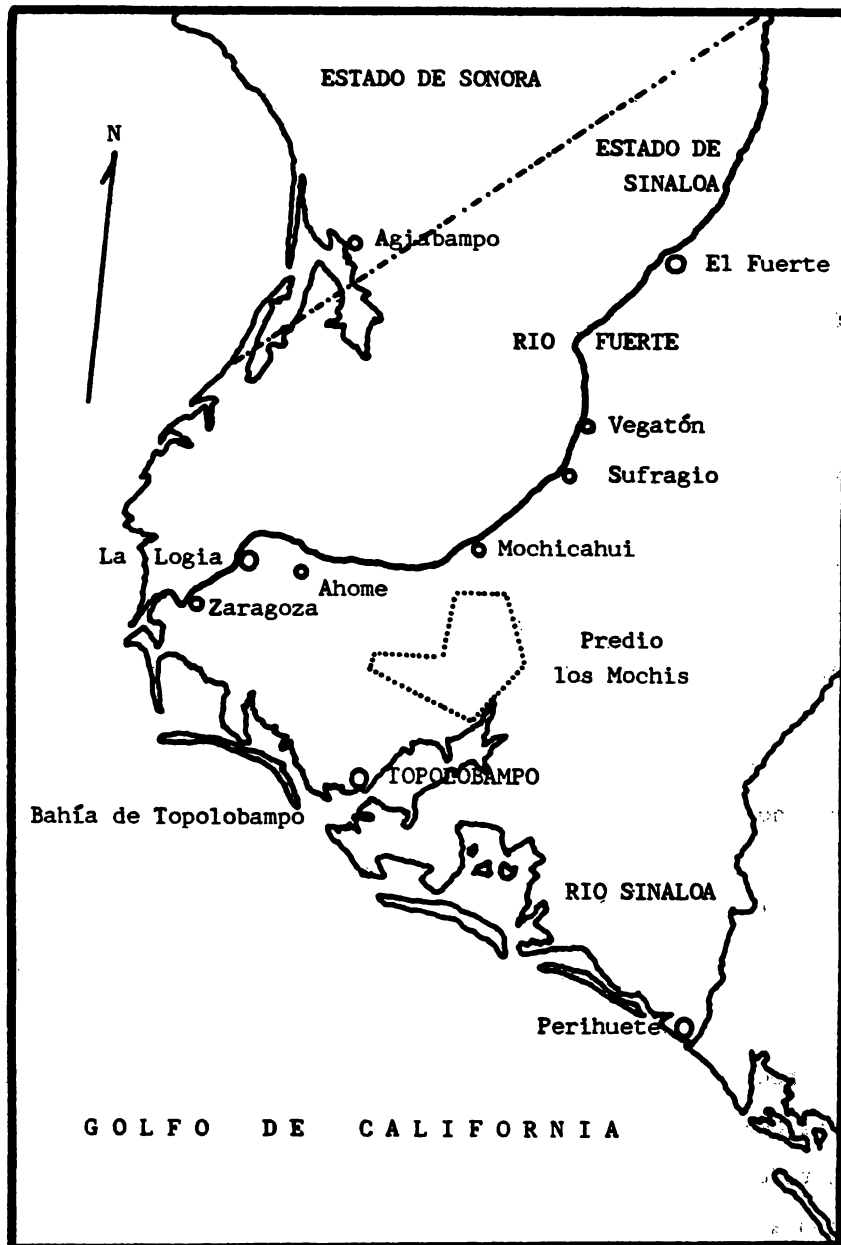
AHSRE	Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores.
AKOC	"Albert Kimsey Owen Collection". Archivo personal de Albert K. Owen.
BA	Biblioteca del autor.
BCM	Biblioteca de El Colegio de México.
BCUNAM	Biblioteca Central de la Universidad Nacional Autónoma de México.
BDIH	Biblioteca Manuel Orozco y Berra, del Departamento de Investigaciones Históricas, INAH.
BL	Bancroft Library, Berkeley.
CFCo	"The Credit Foncier Company". Nombre de la empresa colonizadora de Topolobampo fundada por Albert K. Owen.
CFS	"The Credit Foncier of Sinaloa". Título del periódico de los colonos de Topolobampo.
CSUL	California State University Library, Fresno.
HL	Huntington Library and Art Gallery, San Marino.
HN	Hemeroteca Nacional.
KSICo	"The Kansas-Sinaloa Investment Company". Nombre de la empresa fundada por Christian B. Hoffman para impulsar la colonización de Topolobampo.
LC	Library of Congress, Washington.

- MACCo "The Mexican-American Construction Company". Nombre de la empresa constructora fundada por Albert K. Owen para realizar los trabajos del ferrocarril transcontinental.
- TTP "The Texas-Topolobampo and Pacific Railroad and Telegraph Company". Nombre de la empresa fundada por Albert K. Owen para promover la construcción del ferrocarril de Topolobampo.
- UCL University of Chicago Library.
- UKL University of Kansas Libraries, Lawrence.
- YUL Yale University Library, New Haven.

INTRODUCCION

Topolobampo es el nombre de una bahía sinaloense sobre el golfo de California, próxima a los límites con el Estado de Sonora (Mapa 0.1); en la actualidad, el nombre también se aplica al puerto y al poblado pesquero sito en la ribera norte de la bahía. En el último cuarto del siglo XIX, el nombre Topolobampo apareció profusamente en la prensa norteamericana, y no pocas veces en la europea, como topónimo de una región más extensa: la parte baja del valle del río Fuerte, donde el empresario norteamericano Albert Kimsey Owen intentó llevar a cabo un magno proyecto colonizador unido a la construcción de un ferrocarril transcontinental.

Las empresas de Albert K. Owen en Topolobampo interesan a la historiografía mexicana porque se inscriben en el marco de un fenómeno socioeconómico de gran importancia para la formación del México actual, esto es, la gran avanzada imperialista de los Estados Unidos sobre nuestro país. Estas empresas también responden a la política del régimen porfirista para promover el desarrollo nacional a través de la apertura al capital extranjero, la construcción de vías férreas y la enajenación de tierras naciona



MAPA 0.1
EL VALLE DEL RIO FUERTE

les para estímulo de colonos extranjeros que vinieran a cultivar las. Esta circunstancia permite realizar un estudio monográfico sobre el interesante fenómeno de la conjunción entre la penetración norteamericana y la política desarrollista del régimen porfiriano.

La penetración norteamericana y la política porfirista convergieron en el valle del río Fuerte cuando Albert K. Owen descubrió que la región era susceptible de explotación agrícola en gran escala, y que la bahía de Topolobampo era apropiada para construir la terminal de un ferrocarril transcontinental que mejoraría las rutas del comercio norteamericano hacia el Oriente. Dos proyectos tomaron forma al impulso del capital estadounidense y bajo la protección del gobierno federal mexicano: un ferrocarril y una colonia agrícola, que debían ser el inicio del desarrollo del fértil valle hasta entonces muy poco explotado. Una peculiaridad del proyecto colonizador sería la explotación comunitaria de la tierra, por medio de una sociedad cooperativa de colonos norteamericanos.

Ambos proyectos fracasaron. La colonia agrícola se disolvió 10 años después de iniciada y la construcción del ferrocarril se completó 80 años después. Sin embargo, la apertura al progreso fue efectiva, pues la región prosiguió su desarrollo hasta colocarse como una de las zonas agrícolas más productivas del país.

El objeto de esta investigación es el estudio de las empresas de Topolobampo dentro de las circunstancias económicas, so

ciales y políticas en que se originaron; explicar su dinámica interna a través del análisis de sus características económicas y sociales; percibir su articulación con otras empresas norteamericanas que prosiguieron operando en la región, y evaluar su influencia sobre la economía del valle del Fuerte.

En atención a los objetivos señalados, la exposición de este trabajo se divide en dos grandes apartados. En el primero de ellos se presenta el marco socioeconómico y político en el que se desarrollaron las empresas de Topolobampo. Comprende un estudio general de las relaciones entre México y los Estados Unidos en los planos económico y político durante el último cuarto del siglo XIX; la exposición de la política del régimen porfirista en cuanto a importación de capitales, expansión ferroviaria y colonización extranjera. Se añade un esbozo del movimiento socialista utópico norteamericano, por considerar que el cariz cooperativista de la empresa colonizadora tuvo sus raíces en dicho movimiento.

El segundo apartado estudia el desarrollo de las empresas de Topolobampo según los lineamientos señalados. La empresa colonizadora recibe mayor atención por considerársele de mayor importancia para el desarrollo regional y más ilustrativa de los fenómenos socioeconómicos, cuyo examen permitirá fundamentar las principales conclusiones del estudio.

Si como se pretende, se alcanzan los objetivos señalados, se habrá logrado avanzar un paso más en el conocimiento del régimen porfiriano y del desarrollo de una importante región del noroeste mexicano.

P R I M E R A P A R T E

**MARCO HISTORICO EN QUE SE SITUAN
LAS EMPRESAS DE TOPOLOBAMPO**

C A P I T U L O I

PENETRACION NORTEAMERICANA EN MEXICO DURANTE EL PORFIRIATO

La política exterior de los Estados Unidos durante el siglo XIX, en lo que a sus efectos sobre México se refiere, se manifestó en dos etapas bien definidas. La primera duró hasta mediados del siglo y se caracterizó por la vigorosa y agresiva expansión territorial, que produjo la mutilación del territorio nacional y un profundo trauma en la conciencia colectiva del pueblo mexicano. Al cabo de un lapso de calma que duró 15 años, resurgió el interés de los Estados Unidos hacia México, mas ya no sobre su territorio, sino con la ambición de controlar sus materias primas, su comercio y sus ferrocarriles. (1)

Este capítulo tiene por objeto el estudio de algunas características de la política norteamericana sobre México en el segundo de los períodos indicados, que los autores norteamericanos han llamado "la penetración pacífica de México", y cuyo conocimiento es imprescindible para comprender la historia del régimen

porfirista. Para ello presentaremos el desarrollo general del fenómeno a través de las relaciones diplomáticas y de la opinión pública en ambos países; a continuación presentaremos las cifras que expresan la magnitud de los capitales extranjeros importados por México, con objeto de tener una idea cuantitativa de la importancia del fenómeno estudiado.

DIPLOMACIA Y OPINION PUBLICA

La guerra de intervención y la aventura del segundo imperio afectaron la posición internacional de la República Mexicana, pues deterioraron sus relaciones europeas y la dejaron aislada frente a su poderoso vecino del norte. El gobierno liberal consolidado en el poder comprendió que el acercamiento a los Estados Unidos era inevitable, a más de ser deseable por razones políticas y económicas. Sin embargo, el sentimiento del pueblo mexicano era hostil hacia los Estados Unidos y temía nuevas mutilaciones territoriales. Así es que al gobierno aguardaba un difícil juego de equilibrio para establecer relaciones económicas con los Estados Unidos sin herir la conciencia patriótica del pueblo mexicano.

En tales circunstancias era para México de vital importancia detectar la política del gobierno norteamericano y los sentimientos hacia nuestro país que la opinión pública demostrase. Así es que por medio de sus ministros en Washington, el gobierno mexicano estuvo atento para percibir e interpretar los comentarios de la prensa y de los círculos parlamentarios y gubernamentales.

Bajo la presidencia del general Ulyses S. Grant (1869-1877) la prensa norteamericana expresó comentarios poco amistosos hacia México a propósito de la inestabilidad política del país que perjudicaba a los intereses norteamericanos, de las depredaciones cometidas en la frontera texana y de los impulsos filibusteros de los inquietos californianos. A juicio de Francisco Gómez Palacio, encargado de los negocios mexicanos ante los Estados Unidos, la opinión norteamericana sobre México se desenvolvía en dos direcciones opuestas: la gente sensata tenía confianza en el gobierno y esperaba el establecimiento del orden; los periodistas vulgares y políticos oportunistas afirmaban la incapacidad de México para gobernarse y pedían la política intervencionista. Notaba también que los demócratas eran por lo general agresivos hacia México, mientras que los republicanos - en ese momento en el poder - preferían la política amistosa. La campaña antimexicana formaba parte de la oposición a Grant y era fomentada por el periódico Herald de Nueva York, conocido como publicista de cualquier opinión si se le ofrecía buena paga. (2)

Los informes de Ignacio Mariscal (agosto de 1872 a septiembre de 1876) presentaron un cuadro más favorable. Señaló Mariscal que la prensa neoyorquina criticaba duramente a quienes pretendían enemistar a los Estados Unidos contra México, y daba especial importancia a este signo por ser Nueva York la sede de las grandes finanzas. También señaló Mariscal que el presidente Grant se oponía a cualquier movimiento filibustero lesivo a nuestro país, y que el general Sherman había desmentido el rumor de

una posible guerra contra México. Los comentarios desfavorables sólo eran unánimes cuando aludían al problema fronterizo, por la incapacidad del gobierno mexicano para detener las incursiones de predatorias. (3)

En marzo de 1875 se anunció la visita oficial a México de un grupo de prominentes senadores encabezado por el presidente de la comisión de relaciones exteriores. La prensa opositora comentó el suceso como la apertura de negociaciones para adquirir nuevos territorios a costa de México. Pero a juicio de Mariscal, lo más interesante era la presencia del coronel Thomas A. Scott en el grupo visitante, personaje conocido como "el rey de los ferrocarriles" a causa de la magnitud de las empresas ferroviarias que manejaba, y que en ese tiempo construía líneas que tocaban la frontera mexicana. Mariscal conjeturó que se trataba de promover alguna concesión, pues un ferrocarril fronterizo sólo se justificaba si penetraba en territorio mexicano. (4)

Mayor significación concedió Mariscal a la publicación, en octubre de 1875, de un folleto del diputado E. Ward, destacado miembro del partido demócrata, donde trataba el problema mexicano. Rechazaba Ward toda política anexionista basada en la violencia, pero daba a entender que sería benéfico para los Estados Unidos la voluntaria anexión de México (5). A fines del mismo año la prensa neoyorquina comentó ciertos rumores originados en California sobre la anexión de los estados fronterizos mexicanos, e interpretaba la construcción del ferrocarril Nogales-Guaymas como el primer paso para la anexión de Sonora. (6)

Dos importantes sucesos repercutieron en las relaciones entre México y los Estados Unidos en el año 1876: la elección del presidente Rutherford Hayes en los Estados Unidos y el advenimiento de Porfirio Díaz a la primera magistratura mexicana.

La prensa norteamericana anunció la revuelta de Tuxtepec como una evidente prueba de la incapacidad de México para estabilizarse, y sugirió un protectorado norteamericano para promover su desarrollo económico. La administración de Hayes impulsó la política agresiva con el pretexto de los problemas fronterizos; giró instrucciones al general Edward Ord para perseguir a los delincuentes aun en territorio mexicano, medida que provocó la enérgica protesta del gobierno y pueblo mexicanos, pues se consideró que era un pretexto para provocar la guerra y arrebatarse nuevos territorios. Sin embargo, todo parece indicar que esa política agresiva respondía a la necesidad de distraer la atención pública del grave asunto de la fraudulenta elección de Hayes. (7)

La misma tendencia agresiva se manifestó en mayo de 1877 cuando los californianos John J. Frisbie y M.G. Vallejo concibieron un plan para presionar al gobierno mexicano y obligarlo a vender los estados fronterizos. Con la anuencia del Secretario de Estado - Evarts - pero sin carácter oficial, vinieron a México donde realizaron sus gestiones hasta el 30 de julio en que dieron por fracasada la misión; alegaron que una indiscreción de Herald de Nueva York imposibilitó las negociaciones. En efecto, el citado periódico publicó un mapa (julio 17) que indicaba los territo-

ríos por anexar a los Estados Unidos: Baja California, Sonora, Sinaloa, Durango, Chihuahua, Coahuila y parte de Nuevo León. Cuando Frisbie volvió a los Estados Unidos, en octubre de 1877, lo hizo para trabajar contra la política de Hayes y en favor de Díaz. (8)

Los inversionistas norteamericanos recibieron con desconfianza el ascenso de Díaz, pues desconoció importantes concesiones hechas por el gobierno de Lerdo, e interpusieron su influencia para evitar el reconocimiento de su gobierno. Sin embargo, en octubre de 1877 cambiaron de parecer al estar seguros de las buenas disposiciones del general Díaz hacia las inversiones norteamericanas. La presión de los inversionistas hizo que el Congreso se ocupara del asunto mexicano y citara a Evarts para explicar la política del Ejecutivo. El Congreso reconoció la gravedad de los desórdenes fronterizos, pero consideró más conveniente la política amistosa, pues el desarrollo de los Estados Unidos precisaba que los ferrocarriles se extendieran al altiplano de México para captar su comercio, y que otras líneas llegaran a la costa del Pacífico para abrir mejores rutas al Lejano Oriente. Algunos peritos opinaron que esto no podía lograrse sin arrebatarse a México su territorio; otros pensaban que no se debía recurrir a la fuerza, pues las economías de ambos países eran complementarias y México gravitaría hacia los Estados Unidos de manera natural.

El senador J. T. Morgan hizo suya y defendió la opinión del cónsul norteamericano en Manzanillo, en apoyo de la solución

pacífica; aseguró que México sólo podría entrar en relaciones comerciales con los Estados Unidos si se le garantizaba la independencia e integridad de su territorio. También opinó que sin un buen sistema ferroviario no se podía vencer al monopolio comercial europeo.

La presión del Congreso modificó la política de Hayes quien otorgó el reconocimiento al gobierno de Díaz el 11 de abril de 1878. Sin embargo subsistió el grave escollo de las instrucciones a Ord que no fueron revocadas sino hasta febrero de 1880.

La prensa mexicana denunció como un proyecto de protectorado los lineamientos de la política trazada por el Congreso de los Estados Unidos; dio tal publicidad al asunto que logró despertar repugnancia hacia la construcción de ferrocarriles, pues se identificaron con la avanzada de la política intervencionista. (9)

Y en efecto, esa parecía ser la intención de la política norteamericana; intervencionista, pero a través de una diplomacia discreta y refinada, como lo expresó el Secretario de Estado Thomas F. Bayard en 1880, a propósito de la adquisición de los estados fronterizos:

"... quiso la suerte colocar uno junto al otro a dos pueblos disímolos, y para que las relaciones entre ellos sean pacíficas se requiere buen sentido, paciencia constante y cuidadoso autocontrol. El flujo de nuestra población y capital hacia los estados fronterizos de México, tarde o temprano saturarán de americanismo esas regiones y será posible su control político; pero mientras no estén preparadas para nuestras leyes e instituciones, no de bemos buscarlas, y cuando estén preparadas ellas mismas nos buscarán. Mientras tanto debemos tratarlos amigablemente..." (10)

A pesar de la desconfianza que expresó la opinión pública sobre la penetración del capital norteamericano, en 1877 el gobierno del general Díaz empezó a otorgar concesiones ferroviarias a empresarios de esa nacionalidad, aunque les impuso algunas restricciones, como el carácter mexicano de las compañías concesionarias y la no ingerencia en ellas de gobiernos extranjeros.

La política del ejecutivo encontró seria oposición en el Congreso, pues se consideró que se ponía en peligro la integridad del territorio nacional: enlazar nuestros estados fronterizos con los Estados Unidos antes de que lo estén con el centro de la República - dijeron los diputados de la oposición - es entregarlos a los norteamericanos. Se recelaba también del posible monopolio comercial que ejercerían los Estados Unidos, de la fuerza política que llegarían a adquirir las empresas ferroviarias o de no poder pagar los subsidios ofrecidos. Sin embargo, la oposición se limitó a posponer indefinidamente la aprobación de los contratos, indecisión que provocó la censura de la prensa. Como las discusiones parlamentarias se prolongaran sin llegar a un acuerdo, en julio de 1880 la asamblea determinó autorizar al ejecutivo para concluir los contratos propuestos y descargó en él toda la responsabilidad. A partir de esta autorización el Congreso perdió ingerencia en asuntos ferroviarios, mientras que el ejecutivo tomó mayores atribuciones. (11)

A fines de 1878 el ministro norteamericano en México, John Foster, contestó públicamente a una consulta de "Manufacturers Association of the Northwest", con anuencia del Departamen

to de Estado. Foster trazó un cuadro pesimista de la situación en México, desfavorable para las inversiones; el gobierno imponía de masiadas cortapisas a las empresas ferroviarias y era incapaz de pagar las subvenciones, el sistema arancelario dañaba los intereses norteamericanos, la moneda era inestable y el crédito imposible, faltaban garantías para los bienes y personas de extranjeros. El gobierno mexicano se molestó por el efecto desalentador que esas declaraciones podían causar en los inversionistas, y por medio de su ministro de hacienda, Matías Romero, minuciosamente desmintió las afirmaciones de Foster en un extenso artículo publicado en el Diario Oficial del 20 de enero al 27 de marzo del año siguiente. (12)

Entre 1880 y 1881 la prensa mexicana comentó alarmada los peligros de la penetración norteamericana; mucho receló del interés del expresidente Grant en los negocios ferroviarios y de sus viajes a la República con ese motivo. La prensa católica fue aun más radical en la denuncia de las ambiciones territoriales de los Estados Unidos, de los intentos del gobierno mexicano por derogar las leyes que limitaban la propiedad de los extranjeros, y del interés por establecer un tratado de imposible reciprocidad comercial con los Estados Unidos. Cuando en marzo de 1881 se celebró en Nueva York una reunión de empresarios ferroviarios, y se afirmó que los ferrocarriles fronterizos norteamericanos necesariamente debían penetrar en México para ser rentables, La Voz de México denunció indignada el concepto que de México tenían esos empresarios: un campo de explotación para el engrandecimiento de

los Estados Unidos (13). El mismo diario denunció los pésimos efectos de esos ferrocarriles que destruirían el comercio europeo y los gérmenes de producción mexicana, así como el equívoco sistema de subvenciones que causaba grandes gastos al gobierno sin darle participación en las empresas. (14)

A mediados de 1881 la prensa liberal empezó a esbozar cierto apoyo a la política gubernamental: aconsejó menos pesimismo ante los hechos y calificó de extremistas a los católicos a causa de sus prejuicios religiosos. (15)

La breve administración del presidente Garfield (marzo a septiembre de 1881) prosiguió la política de abrir mejores vías a las inversiones norteamericanas y su Secretario de Estado - Blaine - trabajó activamente para conseguirlo. El ministro norteamericano en México, P.H. Morgan, recibió instrucciones para hacer del conocimiento del gobierno mexicano el concepto que los Estados Unidos tenían de las relaciones entre ambos países. Los Estados Unidos no ambicionan territorio mexicano - afirmó Blaine y durante los últimos 15 años lo han demostrado plenamente; lo que desean es trabajar por la felicidad de ambas naciones y participar en la explotación de los magníficos recursos mexicanos; es lógico que un pueblo lleno de vitalidad quiera emplear su capacidad para bien de México, y muy lógico es también que México comparta este punto de vista. Morgan se resistió a transmitir el mensaje, pero nuevas instrucciones lo forzaron a hacerlo.

La misión confiada a Morgan resultó molesta de cumplir,

pues además de transmitir el mensaje de Blaine, debía trabajar en persuadir a las autoridades de la conveniencia de estimular las inversiones norteamericanas, suprimir las restricciones impuestas a las empresas ferroviarias, y disipar de la conciencia pública cualquier sospecha de aviesas intenciones por parte de los estados unidenses. Parece que no fueron muy felices las gestiones del ministro, a juzgar por el informe rendido a Blaine en agosto de 1881: los mexicanos desconfiaban del extranjero y en especial del norteamericano; cuando este hablaba de las bondades de la inversión extranjera se le escuchaba con recelo, y a los mexicanos que compartían esa opinión se les tachaba de interesados; en México se pensaba que los ferrocarriles destruirían la nacionalidad y que la inmigración norteamericana era un preparativo para la anexión; la Iglesia Católica se oponía a los norteamericanos por ser protestantes y activos proselitistas. (16)

A pesar de que la opinión pública era opuesta, desde 1880 la política del gobierno permitió la entrada del capital norteamericano. Manuel González prosiguió los lineamientos de la administración anterior: mantuvo las concesiones ferroviarias otorgadas, cumplió las estipulaciones de los contratos y estimuló la inversión de nuevos capitales. El gobierno procuró mantener la confianza de los inversionistas, y así, cuando en octubre de 1882 la prensa norteamericana publicó el artículo "The Railway Invasion of Mexico", donde John Bigelow estimaba poco lucrativas las inversiones ferroviarias en México, Matías Romero - ahora ministro en Washington - contestó para desmentir las inexactitudes del artículo

lista (17). Las inversiones ferroviarias continuaron a ritmo acelerado y al terminar la administración del general González México tenía una extensa y operante red ferroviaria. Con los ferrocarriles creció la importación de manufacturas norteamericanas y la exportación de productos agrícolas y mineros. El código minero de 1884 fue otro estímulo para las inversiones extranjeras en ese ramo, pues garantizó a las empresas la propiedad del subsuelo. (18)

En la prensa mexicana de esos años hubo ya decididos partidarios de la política gubernamental, como José María Vigil en sus artículos publicados en La Patria de abril a julio de 1883. Decía Vigil que la penetración norteamericana era un fenómeno imposible de evitar, que indiscutiblemente traería trastornos pero que serían superados. Si los mexicanos continuaban unidos y se dedicaban a trabajar, el capital norteamericano sería valiosa ayuda para el desarrollo económico y haría imposible la absorción de México por los Estados Unidos. La prensa opositora renovó sus ataques al régimen, y resulta curioso constatar que la reelección de Díaz en 1884 fue objetada por la yancofilia del candidato y no por la infidelidad al principio de no reelección. (19)

La prensa norteamericana publicó comentarios esporádicos sobre la expansión territorial a costa de México, y el interés por el tema creció durante la campaña electoral de 1884. En México causó temor la postulación de Blaine a la presidencia de la república pues bien se conocían sus ambiciones imperialistas, pero fue la elección del demócrata Cleveland lo que alentó el ex-

pansionismo norteamericano, pues ese partido mantenía como principio la política agresiva frente a México. El nuevo presidente hizo declaraciones expresas en contra de cualquier movimiento de expansión territorial, mas a pesar de ello la prensa insistió en la necesidad de adquirir los estados mexicanos de la frontera, e incluso publicó falsas noticias sobre movimientos en el norte de México para llevar a cabo la anexión. El gobierno mexicano se vio precisado a desmentir tales rumores en términos enérgicos, a través del Diario Oficial y declaraciones del ministro en Washington (20)

La correspondencia diplomática de Matías Romero registra una extensa polémica de prensa sobre la anexión de territorios mexicanos, que abarcó el primer período presidencial de Cleveland (1885-1889) y que alcanzó proporciones nacionales. A juicio de Romero, la idea de expansión territorial estaba viva en el pueblo norteamericano, especialmente en el sector menos ilustrado, mientras que la gente culta encontraba serias objeciones que la hacían desaconsejable, al menos en esos momentos: era muy peligroso para los Estados Unidos introducir población ajena a su cultura, y peligraría el todavía difícil equilibrio interno entre nordistas y sureños. (21)

Los más graves incidentes anexionistas se presentaron al terminar la presidencia de Cleveland y durante el primer año de Harrison (1889 y 1891) tres de los cuales alcanzaron proporciones mayores: la expansión de Arizona, la pretendida compra de Baja California y la expedición filibustera de 1889.

Expansión de Arizona.- En el año 1884, el gobernador de Arizona apoyado por el congreso local, solicitó del gobierno federal la iniciación de negociaciones con México para adquirir territorio sonorense, de modo que Arizona pudiera tener un puerto en el golfo de California. El gobierno federal se abstuvo de apoyar la moción, pero en 1889 fue presentada ante el Senado. En respuesta a la consulta del Senado, el gobierno se pronunció en contra del proyecto, pues juzgaba impolítico dirigir al gobierno mexicano esa solicitud, dada su oposición a enajenar el territorio nacional. El Senado terminó por rechazar la solicitud (mayo de 1890) mas a pesar de ello los políticos locales insistieron en el asunto hasta 1893. (22)

Compra de Baja California.- En diciembre de 1888, la Cámara de Comercio de Los Angeles propuso la idea de comprar Baja California, formar dos estados californianos e incrementar así el desarrollo de la región. Un mes después el proyecto había llegado a la Casa de Representantes pero no alcanzó a ser discutido durante el período de sesiones en curso. A lo largo del año 1889 la prensa se ocupó del proyecto y se discutió con ardor el pro y el contra de la anexión. Se publicaron las declaraciones del gobernador de California, que pedía la anexión de Baja California, Sonora y Sinaloa; también se dio publicidad a la recomendación de un organismo federal en pro de la adquisición de la península. Al abrirse el nuevo período de sesiones, se presentó el proyecto en la Casa de Representantes (diciembre 1889) y en el Senado (abril de 1890), pero no llegó a discutirse y quedó para siempre archiva

do. (23)

Expedición filibustera contra Baja California.- En plena campaña publicitaria sobre la compra de la península (abril de 1889) el ministro Romero se enteró de las actividades de la "Liga Americana para la anexión", asociación extremista conocida por sus empresas filibusteras en Cuba. Dicha liga preparaba en Los Angeles una expedición para invadir Baja California y anexarla a Estados Unidos. La prensa californiana trataba abiertamente de la conjura y animaba a realizarla. Como los cónsules mexicanos en San Francisco y San Diego confirmaran los hechos, la Procuraduría de Justicia emprendió una investigación que comprobó la existencia del complot, pero con tan mala organización que no representaba peligro alguno. El gobierno federal norteamericano redobló la vigilancia en la zona fronteriza y dio por terminado el incidente (junio de 1890). El gobierno mexicano insistió en procesar a los culpables, pero la acusación fue desechada en base a que las pruebas aducidas no constituían violación formal a las leyes de neutralidad.

En el curso de la investigación se descubrió que la Compañía Colonizadora de la Baja California, empresa de nacionalidad inglesa, participaba en la conjura y alentaba la anexión con la esperanza de incrementar el valor de sus propiedades. Aunque el cargo no se probó, dio motivos al gobierno mexicano para recapacitar sobre los peligros de la colonización extranjera en la zona fronteriza. (24)

Los sucesos de 1889 enardecieron los ataques de la prensa

sa conservadora contra el gobierno y se exigió la protección del país contra la amenaza norteamericana. El Herald y El Tiempo se distinguieron en esta campaña que duró de febrero a julio de ese año, y pidieron la modificación de las leyes sobre baldíos para impedir que los colonos norteamericanos adquiriesen tierras en el norte del país. (25)

Ante la gravedad de los sucesos y la presión de la opinión pública, el gobierno mexicano afrontó directamente la situación. Se ordenó a Matías Romero que publicara un artículo en The North American Review (mayo de 1889) donde el ministro expuso su personal convicción de que la anexión de México a los Estados Unidos era imposible, pues serían tan graves los problemas políticos y económicos que acarrearía, que se pondría en peligro el equilibrio interno de los Estados Unidos. La prensa norteamericana comentó ampliamente el escrito de Romero (mayo a octubre de 1889) aceptó sus reflexiones y llegó a concluir que, efectivamente, la anexión de México era irrealizable en ese momento. El Tiempo hizo la misma aclaración y señaló a Romero que sus argumentos no concluían en caso de anexiones parciales, lo que dejaba abierta una puerta a tan grave peligro. Otra medida del gobierno fue la presentación de una enérgica nota ante el Departamento de Estado (mayo 20 de 1889) deplorando que el gobernador de California se hubiera permitido declaraciones sobre la anexión de Baja California, Sonora y Sinaloa, sin considerar la ofensa que infería al pueblo mexicano. El tono de esta nota no es común en la correspondencia entre ambas cancillerías, ni su contenido, pues anunció restriccio

nes a la propiedad de los norteamericanos con objeto de satisfacer la indignación del pueblo mexicano. El Secretario de Estado - Blaine - excusó verbalmente a su gobierno de favorecer tales intrigas, pero nunca contestó por escrito como lo solicitó Matías Romero. (26)

Entre 1890 y 1893, la correspondencia de la legación mexicana registra numerosos artículos periodísticos, discursos políticos y debates parlamentarios en pro o en contra de la expansión territorial de los Estados Unidos sobre México; registra también nuevas empresas filibusteras sobre la Baja California, que tal parecía eran ya ordinarias en el medio californiano. Pero al iniciarse la segunda administración de Cleveland (1893-1897) Romero se sintió muy preocupado por el incremento que tomaba el proyecto de la anexión de Hawaii. La razón de los temores de Romero era la similitud entre los casos de Hawaii y México. Las islas del Pacífico habían sido colonizadas en 1820 por los norteamericanos, y para 1893 los colonos dominaban totalmente la economía del país; como se creían representantes de la civilización y del progreso, se arrogaron el derecho de regir los destinos de la nación y lucharon agresivamente por anexarla a los Estados Unidos. El asunto provocó grave polémica de prensa, y a pesar de los serios argumentos contra la anexión, la opinión contraria dominó a la conciencia pública.

La pasión anexionista culminó bajo la presidencia de McKinley (1897-1901) con motivo de la guerra contra España que deja

ba en manos norteamericanas: Filipinas, Puerto Rico y posiblemente Cuba. Ahora todos son anexionistas - comentó Romero - se ha despertado un gran apetito por adquirir territorios, y el mismo presidente ha declarado la firme resolución de conservar las conquistas como posesión de los Estados Unidos. Poco después se consumó la anexión de Hawaii en junio de 1900.

La fiebre anexionista preocupó profundamente a Matías Romero, quien unas semanas antes de morir (diciembre de 1898) informó de un discurso político en Boston donde se trazaba un plan concreto para la anexión de México; a la muerte del general Díaz - se afirmaba - surgirá en México otra revolución, los Estados Unidos se verán obligados a intervenir en defensa de los intereses de sus ciudadanos y el resultado final será la anexión. Juzgó Romero de poca significación política al expositor del plan, pero lo grave era que expresaba el sentir de muchos norteamericanos y constituía un verdadero riesgo para México. (27)

La opinión pública mexicana se manifestó de nuevo anti norteamericana en las postrimerías del siglo, y no sólo entre los conservadores que por sistema acusaban al régimen de entregar el país a los Estados Unidos, sino que también los liberales expresaron su temor y repulsa hacia los norteamericanos (28). Mas a pesar de los extremos que alcanzó la opinión pública en ambos países, la política del gobierno porfirista se mantuvo firme en la línea trazada desde 1880, en cuanto a permitir la penetración extranjera. El capital y los ciudadanos norteamericanos fJ,

yeron hacia México en ritmo ascendente y ocuparon posiciones en los sectores clave de la economía nacional: ferrocarriles, minas, industria metalúrgica, tierras, comercio, petróleo, en todos los renglones el norteamericano fue el primero. A fines de la era porfiriana se había cumplido en gran parte la predicción de que el capital americanizaría a México. En grandes y pequeñas ciudades aparecieron nombres de empresas norteamericanas, mercancías, costumbres, lenguaje y gente norteamericana. La verdadera capital financiera del país era la ciudad de Nueva York. (29)

La política norteamericana hacia México durante la época porfiriana siguió las líneas trazadas por Bayard en 1880. Esta política fue llamada la "penetración pacífica" a causa de sus postulados, que indicaban procedimientos cuidadosos y pacientes, de modo que sin irritar a México permitieran el flujo del capital, hasta lograr que la economía mexicana quedara firmemente subordinada a los intereses norteamericanos. Esta calculada diplomacia de las grandes finanzas tropezó con el sentimiento popular norteamericano que era agresivo y violentamente anexionista, pero el gobierno supo moderar esos impulsos y terminó por obtener las ventajas de la anexión sin sus inconvenientes; es decir, logró lo que convenía a los intereses de la burguesía norteamericana.

La actuación de México frente a los Estados Unidos estuvo dominada por el temor a la anexión o a la mutilación de su territorio; tanto la diplomacia como la opinión pública giraron al-

rededor de este punto. México estuvo consciente de muchas de las graves consecuencias de la "penetración pacífica" y, sin embargo, la política gubernamental se definió en 1880 en el sentido de permitir la franca entrada de la fuerza económica norteamericana. Estas dos actitudes en apariencia excluyentes, se explican a la luz del pensamiento liberal mexicano de la época, como lo expuso Matías Romero en su artículo de 1890. Romero consideraba inevitable la penetración norteamericana y que sólo podía modificarse la manera de hacerse; para salvar el escollo de la anexión o pérdida territorial - punto intocable en la conciencia del pueblo mexicano - no quedaba otro recurso que conceder al norteamericano las ventajas económicas que buscaba.

"La opinión pública en México ha estado dividida respecto a la política que debe seguirse en relación a los Estados Unidos. El partido conservador, lo mismo que una gran parte del pueblo mexicano, inspirados por el recuerdo de la guerra desastrosa de 1846 y 1847, que el general Grant caracterizó de injusta, y sin apreciar debidamente los cambios políticos que desde entonces han tenido lugar en este país, está siempre temeroso de la anexión y aconseja el sistema de aislamiento y completa incomunicación con los Estados Unidos; mientras que el partido liberal, que tiene el vínculo de semejanza de instituciones políticas, considera que la contigüedad de territorio es un hecho inevitable, que no se puede ignorar, y piensa que la mejor manera de evitar la anexión es abrir el país a los Estados Unidos y concederles todas las franquicias razonables, con objeto de hacer la anexión innecesaria y hasta peligrosa." (30)

No puede asegurarse que los dirigentes mexicanos hayan sido conscientes de las últimas consecuencias de la "penetración pacífica", pero lo que comprendieron fue suficiente para justifi

car una mejor defensa de los intereses nacionales. Y no es aventurado afirmar que las ventajas económicas que para muchos mexicanos representó la colaboración con esa política, haya disipado los últimos escrúpulos para oponerse a las ambiciones de los norteamericanos. El gobierno porfirista logró su propósito de mantener la integridad del territorio nacional, acontecimiento notable si se atiende a las graves circunstancias que amenazaron la seguridad de México; lo que no pudo evitar fue que México entrara definitivamente en la órbita de los Estados Unidos.

CIFRAS SOBRE LA PENETRACION EXTRANJERA.

El estudio cuantitativo de la "penetración pacífica" tropieza con el serio obstáculo de la falta de información adecuada, problema que se presenta en todos los casos de inversiones extranjeras en cualquier país, debido a las características del sistema económico de la época con el libre desplazamiento de capitales sin control gubernamental. Puede intentarse, sin embargo, la presentación de algunas cifras globales que permitan apreciar la magnitud del fenómeno, en lo que respecta a la transformación del comercio exterior mexicano y a la cuantía de la importación de capitales.

Antes de 1877 predominaba el comercio exterior con el Viejo Mundo y era relativamente bajo el intercambio con los Estados Unidos; mas a finales del siglo, las condiciones que alenta--

ron la "penetración pacífica" habían invertido estos polos del comercio exterior mexicano. Así, en 1872 los Estados Unidos compraban el 36 por ciento de las exportaciones mexicanas; el porcentaje se elevó a 42 en 1877, a 67 en 1886 y llegó a 75 hacia 1890. Las mercancías procedentes de los Estados Unidos eran el 26 por ciento del total de las importaciones mexicanas en 1877, cifra que se elevó a 56 por ciento en el año 1889. En menos de 15 años los norteamericanos lograron su propósito de captar y controlar el comercio exterior mexicano. (31)

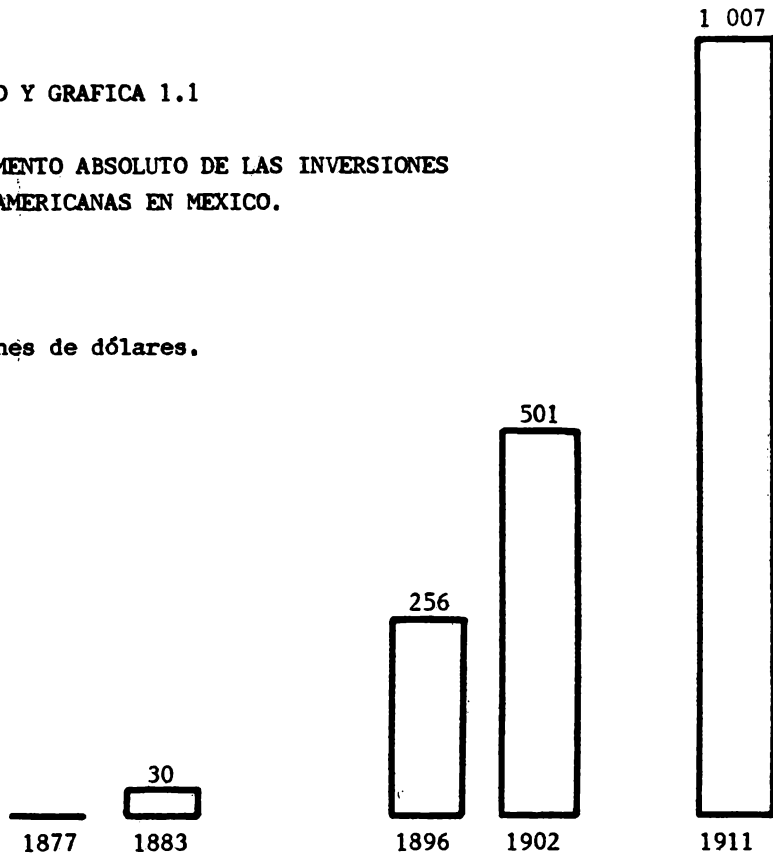
Lo más característico de la "penetración pacífica" fue el nivel tan alto que alcanzaron las inversiones directas de los norteamericanos, atraídas por la benevolente protección del régimen porfirista. La opción del régimen por las inversiones extranjeras directas se explica por el pensamiento económico de la época - el liberalismo clásico - que aunque aceptaba inversiones gubernamentales en empresas de servicios, no concebía al Estado como promotor de la riqueza nacional. A pesar de los graves inconvenientes de este tipo de inversiones, ningún contemporáneo hizo al régimen reproche alguno por este motivo, y no podemos pensar en la opción por las inversiones indirectas en gran escala sin incurrir en un grave anacronismo. (32)

Las inversiones norteamericanas en México alcanzaron rápido incremento, tanto consideradas en sí mismas como en relación a otras inversiones extranjeras, como se puede apreciar en los cuadros y gráficas siguientes. (33)

CUADRO Y GRAFICA 1.1

INCREMENTO ABSOLUTO DE LAS INVERSIONES
NORTEAMERICANAS EN MEXICO.

Millones de dólares.



INCREMENTO POR PERIODOS

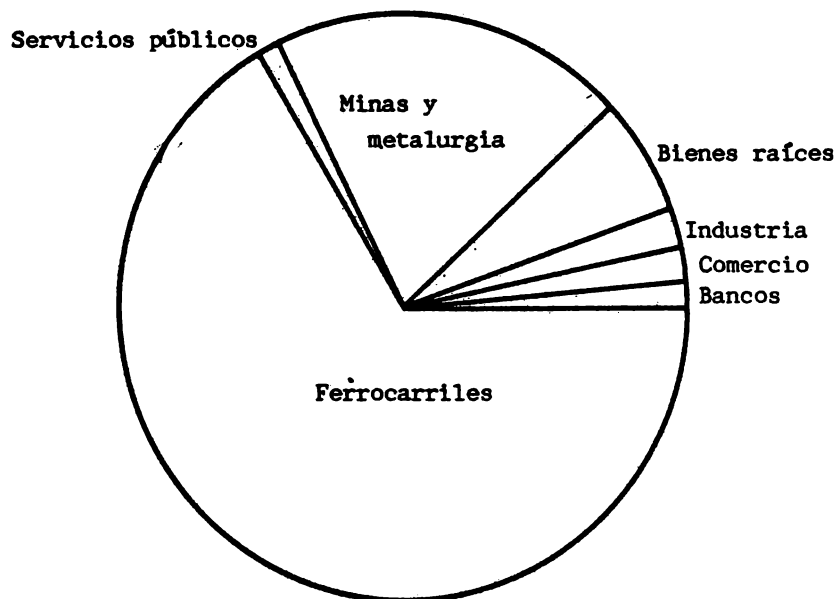
Período	Incremento en dólares	Promedio anual
1877-1883	30 000 000	4 286 000
1884-1896	225 000 000	17 364 000
1897-1902	255 733 000	42 622 000
1903-1911	506 165 000	56 240 000

Fuente: Nicolau, p 1160.

CUADRO Y GRAFICA 1.2

**DISTRIBUCION DE LA INVERSION NORTEAMERICANA EN MEXICO
CENSO BARLOW 1902**

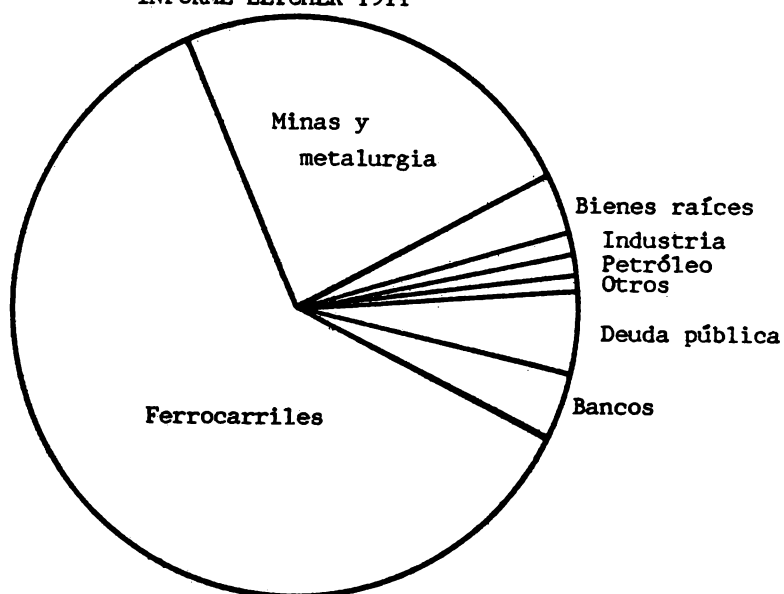
Ramo	Inversión en dólares	%	Empresas
Bancos	7 264 444	1.34	15
Ferrocarriles	335 162 532	67.00	37
Servicios Públicos	5 987 778	1.16	15
Minas y metalurgia	101 999 640	20.40	310
Bienes raíces	32 674 210	6.42	274
Industria	10 238 552	2.04	101
Comercio	8 224 646	1.54	259
Petróleo	57 778	0.10	3
T o t a l	501 609 580	100.00	1 014



Fuente: Nicolau, p 1132.

CUADRO Y GRAFICA 1.3

DISTRIBUCION DE LA INVERSION NORTEAMERICANA EN MEXICO
INFORME LETCHER 1911



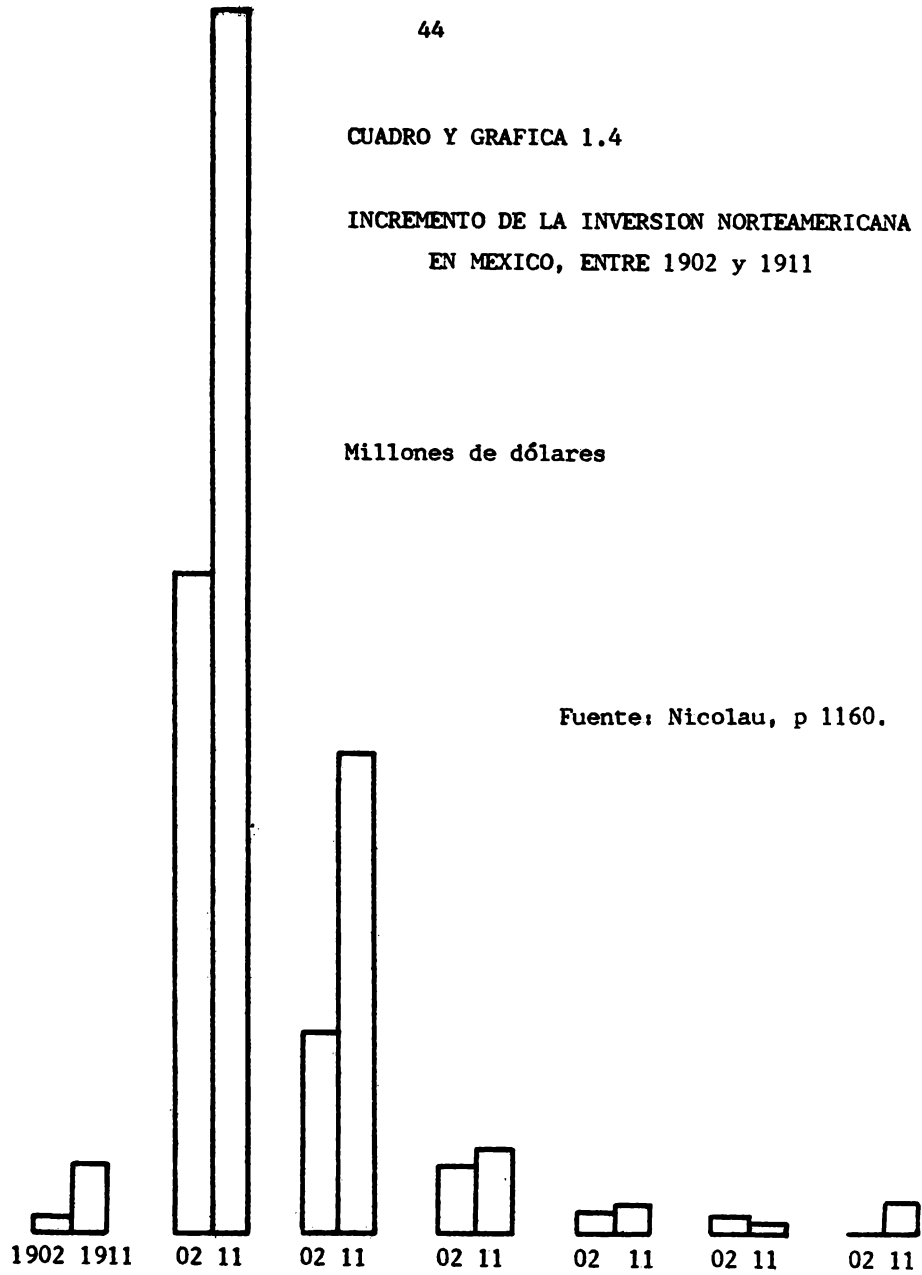
Ramo	Inversión en dólares	%
Deuda pública	52 000 000	4.90
Bancos	34 550 000	3.30
Ferrocarriles	644 390 000	61.00
Servicios públicos	760 000	0.07
Minas y metalurgia	249 500 000	24.00
Bienes raíces	40 710 000	3.60
Industria	11 400 000	1.00
Comercio	4 665 000	0.40
Petróleo	15 000 000	1.33
Profesionistas	3 600 000	0.30
Instituciones públicas	1 200 000	0.10
T o t a l	1 057 775 000	100

Fuente: Nicolau, p 1135.

CUADRO Y GRAFICA 1.4

INCREMENTO DE LA INVERSION NORTEAMERICANA
EN MEXICO, ENTRE 1902 y 1911

Millones de dólares

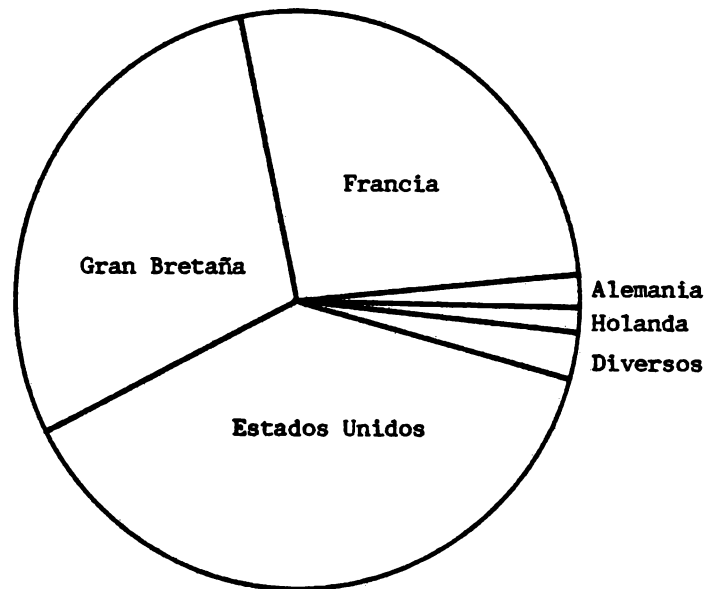


Fuente: Nicolau, p 1160.

	Bancos	F.F.C.C.	Minas	B. raíc.	Industria	Comercio	Petróleo
1902	7	335	102	33	10	8	0.6
1911	34	644	249	41	11	4	15.0
% incr.	385	92	144	24	10	-50	2 400

CUADRO Y GRAFICA 1.5

INVERSIONES EXTRANJERAS EN MEXICO, 1911
DISTRIBUCION POR PAISES

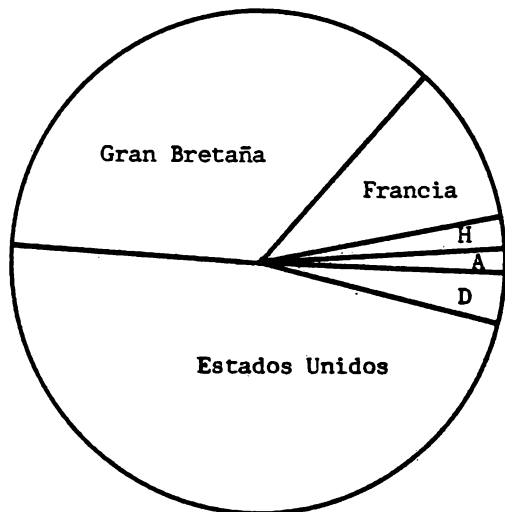


P a í s	Inversión en pesos	Porcentaje
Estados Unidos	1 292 370 000	38.2
Gran Bretaña	989 170 000	29.2
Francia	901 830 000	26.7
Alemania	57 680 000	1.7
Holanda	48 870 000	1.5
Diversos	91 080 000	2.7
T o t a l	3 381 000 000	100.00

Fuente: Nicolau, p 1155.

CUADRO Y GRAFICA 1.6

INVERSIONES EXTRANJERAS EN MEXICO, 1911
RAMOS DE FERROCARRILES, MINAS Y BIENES RAICES

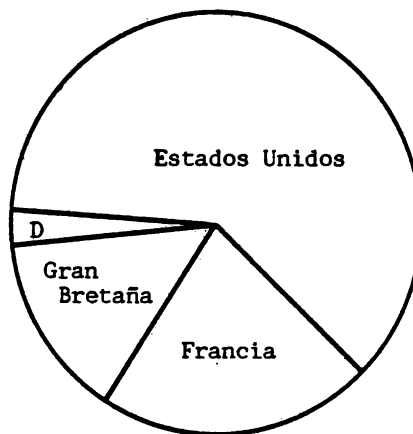


FERROCARRILES

País	Pesos	%
Est. Unidos	534 680 000	47.5
Gran Bretaña	401 390 000	35.5
Francia	116 240 000	10.2
Holanda	23 070 000	2.0
Alemania	18 720 000	1.6
Diversos	36 430 000	3.4
T o t a l	1 130 530 000	100

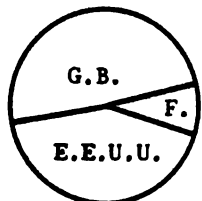
MINAS

País	Pesos	%
E.E.U.U.	499 000 000	61.0
Francia	179 550 000	22.0
G. B.	116 890 000	14.4
Diversos	21 760 000	2.6
T o t a l	817 200 000	100



BIENES RAICES

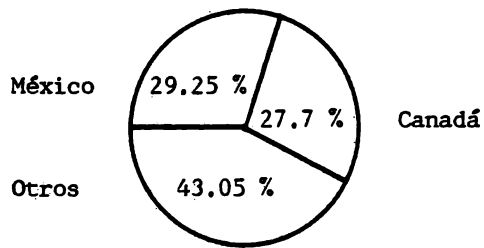
País	Pesos	%
Gran Bretaña	91 000 000	48.2
E.E. U.U.	81 420 000	43.3
Francia	16 000 000	8.5
T o t a l	188 420 000	100



Fuente: Nicolau, p 1155.

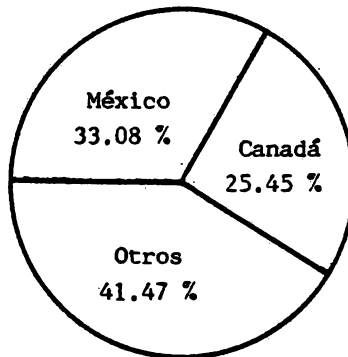
CUADRO Y GRAFICA 1.7

**DISTRIBUCION POR PAISES
DE LAS INVERSIONES NORTEAMERICANAS
EN EL EXTRANJERO, 1897 y 1909**



1897

Inversión total: 684 500 000 dólares



1909

Inversión total: 1 965 000 000 dólares

Fuente: Roux-López, p 79, 81.

El cuadro 1.1 y su gráfica adjunta muestran el incremento absoluto de las inversiones norteamericanas directas a lo largo del período porfiriano. Puede observarse el ritmo ascendente y pronunciado de las mismas, sobre todo después de 1896, cuando la red ferroviaria era extensa y mayor la confianza en el régimen.

Los cuadros y gráficas 1.2, 1.3 y 1.4, muestran la distribución por ramos de las inversiones norteamericanas en los años 1902 y 1911. Estas cifras proceden de 2 informes consulares norteamericanos que los especialistas consideran abultados en sus cifras absolutas, pero confiables en cuanto a distribución por ramos e incremento relativo entre las fechas consideradas. Del examen de estas cifras se desprende la clara preferencia de los norteamericanos por los ramos de ferrocarriles, minería y posteriormente por la industria petrolera.

Los cuadros y gráficas 1.5 y 1.6 ilustran el estado de las inversiones extranjeras en 1911, de acuerdo con las cifras estimadas por Nicolau como las más cercanas a la realidad. Se aprecia que las inversiones norteamericanas superaban con un margen de 9 y 11.5 por ciento a las de Gran Bretaña y Francia, sus más cercanas seguidoras. Se aprecia también que los ramos de ferrocarriles y minería estaban dominados por los Estados Unidos, con apreciable ventaja sobre sus competidores.

El cuadro 1.7 y su gráfica anexa muestran que para los Estados Unidos, México representó el más importante campo de inversiones, sólo equiparable a Canadá, su vecino del norte.

Este rápido examen muestra que para los Estados Unidos fue México el más amplio campo de inversiones, y que en México las inversiones norteamericanas fueron las más cuantiosas, las más extensas y constantes.

Los norteamericanos dominaron las comunicaciones ferroviarias y dispusieron la red para servicio de sus intereses. Fueron norteamericanos los beneficiarios de la producción minera y petrolera, y norteamericanos también los dueños de gran parte del capital financiero y de la propiedad raíz. La "penetración pacífica" recorrió largo camino durante el régimen porfirista y produjo buenas utilidades a los inversionistas. Para México los resultados fueron diferentes, pues si bien dinamizó su economía, las consecuencias finales fueron adversas; sólo crecieron aquellos ramos apetecibles al inversionista extranjero, mientras que otros - como la industria de transformación - permanecieron a la zaga porque así convenía a los intereses extranjeros. El resultado final fue un crecimiento desequilibrado que supeditó la economía mexicana a los intereses extranjeros y en particular a los norteamericanos.

NOTAS AL CAPITULO I.

- 1.- Carlos BOSCH García. La base de la política exterior estado-unidense. UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, México, 1969. (Angloamérica, 72) p 5-9.
- 2.- AHSRE 52-C-R-I fol 123, 159, 188-191.
- 3.- AHSRE 52-C-R-I fol 389, 367, 475.
AHSRE 53-C-R-I fol 286.
AHSRE 55-C-R-I fol 2, 96, 128, 210, 229, 245, 321.
- 4.- AHSRE 58-C-R-I fol 53, 61.
AHSRE 59-C-R-I fol 46, 47, 48-51.
- 5.- AHSRE 59-C-R-I fol 157.
- 6.- AHSRE 58-C-R-I fol 347.
AHSRE 59-C-R-I fol 222,223.
AHSRE 60-C-R-I fol 21.
- 7.- Jules DAVIDS. American Political and Economic Penetration of Mexico, 1871-1920. Dissertation. Washington, Georgetown University, 1947. p 145, 150-152.

Daniel COSIO VILLEGAS. "El Porfiriato: la vida política exterior. Parte segunda". Historia moderna de México. México, Editorial Hermes, 1963. p 53, 226.
- 8.- Jules DAVIDS. op.cit. p 156, 157, 159.
Daniel COSIO VILLEGAS. op.cit. p 88, 273.
AHSRE 101-C-R-I fol 50.
- 9.- Jules DAVIDS. op.cit. p 153 ss, 160-165, 167-169.
Daniel COSIO VILLEGAS. op.cit. p 132, 133.
- 10.- Jules DAVIDS. op.cit. p 165.
- 11.- Francisco R. CALDERON. "Los ferrocarriles". Daniel Cosío Villegas, Historia moderna de México, el Porfiriato, vida económica I. México, Editorial Hermes, 1965. p 505-514.
- 12.- Jules DAVIDS. op.cit. p 169, 170.
Daniel COSIO VILLEGAS. op.cit. p 257, 258.
Harry BERNSTEIN. Matías Romero. México, Fondo de Cultura Económica, 1973. p 239.
- 13.- Jules DAVIDS. op.cit. p 165.

- 14.- Daniel COSIO VILLEGAS. op.cit. p 263-265, 271.
- 15.- Ibidem p 266, 272.
- 16.- Ibidem p 252-257.
- 17.- Harper's New Monthly Magazine oct 1882. La respuesta de Romeo apareció en la misma revista, el mes de noviembre.
AHSRE 71-C-R-I fol 581-586, 751-755, 872-878.
AHSRE 72-C-R-I fol 333-335.
- 18.- Jules DAVIDS. op.cit. p 182.
Francisco R. CALDERON. op. cit. p 518, 540-542.
- 19.- Daniel COSIO VILLEGAS. op.cit. p 267-269, 270, 271.
- 20.- Ibidem p 259-263, 274.
AHSRE 77-C-R-I fol 88.
AHSRE 79-C-R-I fol 247-249.
AHSRE 86-C-R-I fol 828, 849, 865, 866.
AHSRE 89-C-R-I fol 770-772.
AHSRE 90-C-R-I fol 867-868.
AHSRE 91-C-R-I fol 95, 96, 143, 187-189, 453, 508.
AHSRE 92-C-R-I fol 362, 432.
- 21.- AHSRE 99-C-R-I fol 295, 296.
AHSRE 101-C-R-I fol 81.
AHSRE 106-C-R-I fol 547.
AHSRE 107-C-R-I fol 495, 1068, 1069.
AHSRE 108-C-R-I fol 199, 200, 526-529.
AHSRE 109-C-R-I fol 866.
AHSRE 116-C-R-I fol 968, 969.
AHSRE 120-C-R-I fol 269-271, 347, 1017, 1018.
AHSRE 124-C-R-I fol 213-215, 263-265.
- 22.- AHSRE 92-C-R-I fol 908-910.
AHSRE 95-C-R-I fol 79.
AHSRE 97-C-R-I fol 213-214.
AHSRE 124-C-R-I fol 559, 560, 937, 938.
AHSRE 128-C-R-I fol 543, 544.
AHSRE 138-C-R-I fol 399-401, 456, 457, 396-398.
AHSRE 166-C-R-I fol 220, 358, 359.
- 23.- AHSRE 124-C-R-I fol 147-150, 281-285.
AHSRE 126-C-R-I fol 80, 81.
AHSRE 127-C-R-I fol 669, 670.
AHSRE 128-C-R-I fol 298, 299, 426, 427, 613-615.
AHSRE 135-C-R-I fol 695, 696, 756, 829.

- 24.- AHSRE 125-C-R-I fol 1008-1010, 1064, 1065, 1067-1080.
 AHSRE 126-C-R-I fol 446-450, 840-844.
 AHSRE 128-C-R-I fol 65-67.
 AHSRE 135-C-R-I fol 1554-1558, 1339-1342, 1361-1364, 1436, 1437.
 AHSRE 140-C-R-I fol 38-42, 203-206, 287-289, 390-396, 742-749.
- 25.- Daniel COSIO VILLEGAS. op.cit. p 276-278.
- 26.- Ibidem p 277.
 AHSRE 120-C-R-I fol 1019-1045.
 AHSRE 122-C-R-I fol 720-735.
 AHSRE 123-C-R-I fol 539, 540.
 AHSRE 124-C-R-I fol 538-543, 752-755.
 AHSRE 125-C-R-I fol 878, 879, 1017, 1018.
 AHSRE 126-C-R-I fol 74-79, 303-305, 382-385, 747, 748, 563-565.
- 27.- AHSRE 162-C-R-I fol 589, 590.
 AHSRE 173-C-R-I fol 579-582.
 AHSRE 194-C-R-I fol 478.
 AHSRE 196-C-R-I fol 283.
 AHSRE 200-C-R-I fol 201, 211, 330, 420.
 AHSRE 202-C-R-I fol 846, 847.
- 28.- La Patria (mayo 1899) censuró duramente un artículo de Juan A. Mateos donde pregonaba la excelencia de la California nor teamericana en contraste con la nuestra, y deseaba que todo México tuviera la suerte de aquel territorio.
 Daniel COSIO VILLEGAS. op.cit. p 279-281.
- 29.- Jules DAVIDS. op.cit. p 172-199.
- 30.- AHSRE 120-C-R-I fol 1038-1039.
- 31.- Fernando ROSENZWEIG. "El comercio exterior". Daniel Cosío Villegas, Historia moderna de México. El Porfiriato: vida económica II. México, Editorial Hermes, 1965. p 710, 711.
 Karl M. SCHMITT. Mexico and the United States, 1821-1973. Conflict and coexistence. New York, John Wiley and sons, 1974. p 100.
- 32.- Luis NICOLAU D'Olwer. "Las inversiones extranjeras". Daniel Cosío Villegas, Historia moderna de México. El Porfiriato: vida económica II. México, Editorial Hermes, 1965. p 994, 995, 1168.
 Francisco R. CALDERON. op.cit. p 506.

33.- La información referente a las inversiones extranjeras, usada en este trabajo, está tomada de:

Luis NICOLAU D'Olwer. "Las inversiones extranjeras". Daniel Cosío Villegas, Historia moderna de México. El Porfiriato: vida económica II. México, Editorial Hermes, 1965. p 973-1185.

Se consultaron otras fuentes como:

N.T. BACON. "American International Indebtedness", Yale Review nov 1909.

Cleona LEWIS. America's Stake in International Investments. Washington, Brookings Institution, 1938.

Se consultaron también otras fuentes citadas por:

Francis ROUX-LOPEZ. El surgimiento del imperialismo y los Estados Unidos. La penetración económica en México (1876-1910). Tesis profesional. México, UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, 1963.

Ante el problema de la incongruencia entre las diversas fuentes, se optó por referir a la información publicada por Nicolau en la Historia moderna de México, considerada la más completa y fidedigna, y que ha sido la base de recientes estudios como:

Roger D. HANSEN. La política del desarrollo mexicano. México, Siglo XXI, 1974.

Karl M. SCHMITT. op.cit.

C A P I T U L O I I

POLITICA DEL REGIMEN PORFIRISTA SOBRE FERROCARRILES Y COLONIZACION

Los ideólogos y dirigentes del régimen porfirista concibieron la "penetración pacífica" como un fenómeno inevitable pero benéfico a nuestro país, pues le permitiría encauzar sus pasos por el camino del progreso, así que procuraron legitimar ante la opinión pública la política de apertura a los Estados Unidos.

En los inicios de la segunda administración de Porfirio Díaz, el ministro de Fomento, Carlos Pacheco, expuso ante el Congreso los principios generales de "un plan bien definido y rigurosamente científico" que normaría la política del régimen. Según este plan, el factor indispensable para el progreso del pueblo mexicano era la regeneración económica, pues "la riqueza pública es la garantía más segura de la elevación del nivel intelectual y moral de los pueblos". Afirmó también que los elementos generadores

de la riqueza eran: la tierra, el trabajo y el capital. El territorio mexicano era rico en tierra laborable y recursos naturales, pero deficiente en trabajo y capital. El trabajo era deficiente por falta de población y por la baja productividad del mexicano; este defecto se corregiría con la inmigración de extranjeros que mejoraría cuantitativa y cualitativamente la fuerza de trabajo. El capital mexicano era exiguo y los capitalistas faltos de espíritu de empresa; esta deficiencia podía corregirse con la importación de capitales extranjeros que aumentarían la explotación de nuestros recursos y favorecerían una sana competencia en beneficio de todos.

Como elemento indispensable para la realización de este plan - señaló Pacheco - era necesario agilizar las comunicaciones por medio del ferrocarril, verdadero vehículo del progreso. Así que el futuro de México dependía de los siguientes factores primordiales: tierra, ferrocarriles, colonos y capitales extranjeros. Con estos elementos desaparecerían los males de nuestra economía, habría demanda de trabajo, alza de salarios, mayor productividad, un gobierno fuerte, una nación respetada y temida. (1)

La argumentación de Pacheco tiene visos de un plan definido y científico, y pudo convencer a sus contemporáneos. Sin embargo, hay otros elementos intrínsecos a dicho plan que Pacheco no quiso expresar, pero que fueron determinantes de los resultados finales obtenidos. Lo que Pacheco soslayó fue que la anhe-

lada "penetración pacífica" tenía su propia dinámica acorde con el sistema económico del cual provenía, que crearía los mecanismos adecuados para que los beneficios obtenidos de la explotación de los recursos y del trabajo mexicanos se canalizaran hacia los dueños del capital invertido, y que a final de cuentas, el progreso conseguido quedaría supeditado a los intereses del inversionista. Es por esto que la argumentación de Pacheco no concluye en el objetivo final del proyecto: lograr una nación respetada, independiente y temida.

El plan expuesto por Pacheco fue en efecto la política adoptada por el régimen para impulsar el desarrollo nacional. La penetración de capitales extranjeros fue el fenómeno más espectacular que impulsó el porfirismo, como se vio en el capítulo anterior; pero no menos importantes fueron los esfuerzos del régimen por lograr la ampliación de la red ferroviaria y la colonización con extranjeros. En este capítulo se tratará de estos dos aspectos de la administración porfiriana, que completan el cuadro de la penetración norteamericana en México y permiten situar las empresas de Topolobampo en el marco de la política económica nacional.

LA POLITICA FERROVIARIA

El gobierno del general Porfirio Díaz prosiguió los esfuerzos de las administraciones anteriores por incrementar la construcción de vías férreas, que hasta entonces sólo habían logrado la línea de México a Veracruz.

Durante la primera administración porfirista (1876-1880) el ministro de Fomento - Vicente Riva Palacio - intentó la promoción ferroviaria en distintas formas, como su construcción directa por el gobierno federal, por medio de los gobiernos estatales o de concesiones a empresarios mexicanos. Ninguno de los tres intentos logró resultados efectivos, pues las líneas construidas fueron mínimas en extensión y capacidad de servicio, además de que el capital mexicano no mostró entusiasmo por las inversiones ferroviarias.

El diputado Carvajal expuso en 1878 que los negocios ferroviarios difícilmente redituaban el 6 por ciento anual, mientras que el inversionista mexicano podía obtener 12 por ciento en otros negocios; no era pues de esperar que renunciara al 12 por ciento seguro por un 6 aleatorio. Por otra parte, el mejor rédito que podía obtenerse en Holanda o Inglaterra no superaba el 3 por ciento anual, por lo cual a los extranjeros era atractiva la inversión ferroviaria que para los mexicanos no ofrecía interés alguno. Las circunstancias indicaron entonces que la única forma de construir ferrocarriles era otorgar a los inversionistas norteamericanos

ricanos las concesiones que con insistencia solicitaban. (2)

El interés de los empresarios norteamericanos por la construcción de ferrocarriles en México respondía a diversas razones y circunstancias, como los requerimientos de la "penetración pacífica" expuestos anteriormente, y a otros motivos que señaló el ministro mexicano en Washington, Francisco Gómez Palacio. En marzo de 1872, el ministro informó al gobierno de Benito Juárez que los ferrocarriles fronterizos eran incosteables por el escaso movimiento en los territorios del extremo sur, y que los empresarios pensaban extender sus líneas hasta el altiplano de México para incrementar el tráfico y hacer rentables sus inversiones. Por otra parte, los negociantes que explotaban el comercio del Lejano Oriente, se interesaban por una vía férrea que comunicara la costa atlántica de los Estados Unidos con un puerto mexicano del Pacífico, pues la línea transcontinental que entonces poseían era de costosa y difícil operación durante el invierno; si la línea se tendía a través del territorio mexicano, no sólo sería más corta, sino expedita todo el año. Informó también Gómez Palacio que ya se preparaban 2 comisiones de ingenieros para explorar el terreno de las posibles rutas. (3)

La resistencia mexicana a la "penetración pacífica" se opuso con vigor a la construcción de ferrocarriles hacia el norte. La opinión pública manifestó que eran preferibles las líneas interoceánicas que harían de México el paso obligado para el comercio europeo con el Oriente; pero los ferrocarriles que unieran

con los Estados Unidos amenazaban la integridad del territorio nacional y causarían la ruina de la nacionalidad mexicana.

Larga y penosa lucha emprendió el gobierno del general Díaz para vencer la oposición, que se manifestó violenta a través de la prensa y en el Congreso, y que sólo logró vencer a fines de su primer período presidencial. En 1880 Díaz logró que el Congreso descargara en el Ejecutivo toda responsabilidad en materia ferroviaria, y en el mes de septiembre firmaba tres importantes contratos para que empresas norteamericanas construyeran los ferrocarriles: Central, Interoceánico y de Sonora. (4)

La política delineada por Díaz y afianzada en 1880, en cuanto al desarrollo ferroviario con capital norteamericano, se mantuvo invariable bajo la administración del general Manuel González (1880-1884) cuya gestión se concretó a mantener los compromisos contraídos por el régimen anterior y a sostener el interés de los inversionistas extranjeros en los ferrocarriles mexicanos.

El ministro mexicano en Washington, Matías Romero, fiel a la política del gobierno y a sus intereses personales, trabajó con tal empeño por mantener el crédito de las inversiones ferroviarias, que los empresarios norteamericanos reconocieron públicamente sus servicios. Romero financió propaganda a través de la prensa, y él mismo tomó la pluma para rebatir a John Bigelow cuando en 1882 juzgó poco lucrativas las inversiones en ferrocarriles mexicanos. Por las noticias financieras que Romero transmitió al

gobierno, sabemos que los valores ferroviarios mexicanos conservaron alta cotización en los mercados de Boston y Londres, principales centros financieros que alimentaron a las empresas que operaron en México. (5)

La gestión de Carlos Pacheco como ministro de Fomento fue acertada en materia ferroviaria, aunque no exenta de apreciables errores, como el exceso de concesiones que provocó la aparición de una multitud de pequeños ferrocarriles que operaban a escala ínfima, la heterogeneidad del escantillón y la falta de control sobre los especuladores de concesiones. Sin embargo, los resultados fueron extraordinarios, pues se construyeron 4 658 Km de vía férrea, lo que significó un ritmo de crecimiento de 1 164.5 Km por año, no igualado por administraciones posteriores. Al terminar el período presidencial de Manuel González, la red ferroviaria era extensa y operaba con eficiencia.

La segunda administración del general Díaz (1884-1888) se inició con una grave crisis hacendaria que obligó al gobierno a suspender el pago de subvenciones ferroviarias en 1885. La respuesta norteamericana fue una violenta campaña de prensa contra el gobierno mexicano; los valores mexicanos se derrumbaron en la bolsa de Boston, y ante la amenaza de pánico los mismos empresarios norteamericanos salieron en defensa de México para restablecer la quebrantada confianza en la solvencia financiera del régimen. (6)

El gobierno mexicano logró superar la crisis y su polí

tica siguió favoreciendo a los inversionistas norteamericanos, aunque impuso algunas restricciones como: la nacionalidad mexicana de las empresas ferroviarias y por tanto su sometimiento a las leyes, reglamentos y tribunales de la República; el control de las tarifas por el Estado y una severa reglamentación sobre caducidad de contratos e hipoteca de las líneas. El gobierno impuso la práctica de pagar las subvenciones con bonos de la deuda pública en lugar de numerario. (7)

Entre 1884 y 1898 se duplicó la red existente al construirse 6 350 Km de vía férrea; el ritmo de crecimiento fue de 453.5 Km anuales, es decir, 61.1 por ciento menos que en el período 1880-1884. Se agravó la discrepancia en el escantillón, pues además del ancho y del angosto se introdujo el de 600 milímetros. (8)

Con objeto de corregir anomalías y hacer funcional el sistema ferroviario, el ministro de Hacienda José Yves Limantour propuso en 1898 que la política ferroviaria del régimen se ajustara a los siguientes puntos:

- Mejor control de los concesionarios, cerciorarse de su capacidad exigiendo fuertes fianzas y estricto cumplimiento de los plazos de construcción.
- Restricción de las franquicias fiscales que presentasen obstáculo al desarrollo industrial de la nación.
- Planear las nuevas líneas de acuerdo con las necesidades del país, dando preferencia a 5 principales vías consideradas de primera necesidad: la línea que uniera Chihuahua con un puerto del litoral Pacífico; la que uniera el ferrocarril de Tehuantepec con el resto del sistema y con Guatemala; la ruta corta México-Tampico; la línea que recorriera la costa del Pacífico y la que uniera el ferrocarril Central a Colima o Manzanillo.

Al año siguiente, en abril de 1899, se expidió la Ley de Ferrocarriles elaborada sobre el plan de Limantour y que resumía la experiencia ferroviaria lograda por el régimen. Además de los puntos citados, la ley estableció que la subvención era únicamente para las líneas principales, que se pagaría en bonos de la deuda pública y por tramos construidos de 100 Km. Las franquicias fiscales quedaron limitadas a 15 años, y a 5 la libre importación de material ferroviario. Las concesiones se otorgaban únicamente a compañías organizadas en México sin participación alguna de cualquier gobierno extranjero. Las concesiones se hacían por un plazo de 99 años, el cual vencido daba a la nación la propiedad de las empresas. Esta ley puso en manos del Ejecutivo Federal todos los asuntos referentes a ferrocarriles.

Los efectos prácticos de la ley fueron limitados, pues si bien consiguió evitar la especulación de las concesiones, reducir las subvenciones y orientar la red ferroviaria conforme a los intereses de la nación, sin embargo fracasó en los objetivos de construcción; en efecto, de las 5 líneas primarias sólo se construyeron las vías Guadalajara-Manzanillo, Tehuantepec-Guatemala, gran parte del Ferrocarril Sudpacífico y una fracción de la línea Chihuahua al Pacífico. (9)

En el período 1898-1910 se construyeron 7 107.6 Km de vía férrea, lo que arroja un promedio de 592.3 Km anuales, e indica que la política de Limantour incrementó en 30.6 por ciento el ritmo de construcción respecto al período 1884-1898. Además, el 70.7 por ciento de las vías construidas correspondió a líneas

troncales, se redujo la heterogeneidad del escantillón y se suprimió la tracción animal. (10)

El último acto importante de la política ferroviaria porfirista fue la consolidación de las empresas ferrocarrileras bajo el control del gobierno federal. La medida fue planeada por Limantour y presentada al Congreso en 1906, apoyada en el argumento de que existía el grave peligro de que las líneas mexicanas pasaran a poder de los sistemas ferroviarios norteamericanos. El Congreso aprobó el proyecto en 1908, y en mayo de ese año quedó constituida la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, que puso la mayor parte del sistema ferroviario bajo el directo control del Estado. (11)

La nacionalización de los ferrocarriles benefició a los tenedores de valores de las compañías ferroviarias, pues el gobierno garantizó el pago de sus inversiones cuando las empresas estaban al borde de la quiebra. Los usuarios del ferrocarril para fines de exportación también salieron beneficiados, pues se ahorraron los costos y fallas de un mal servicio de transporte. Ambos grupos de beneficiados, tenedores de valores y exportadores, eran mayoritariamente de extranjeros. (12)

El desarrollo ferroviario durante el régimen porfirista fue un factor de bruscas mutaciones socioeconómicas en la vida nacional. Si se considera que sólo las ciudades del centro, de la frontera norte y el puerto de Veracruz quedaron comunicadas

por el ferrocarril, se advierte que inmensas regiones del sur y de la costa del Pacífico quedaron desintegradas de las rutas comerciales. El ferrocarril desarticuló los mercados regionales e integró el noroeste del país a la economía norteamericana. La ciudad de México fue beneficiada al recuperar su lugar como centro monopolizador de la riqueza nacional.

Muy poco contribuyeron los ferrocarriles al desarrollo industrial de México, pues la mayor parte de la carga que manejaron fue de materias primas de exportación producidas por extranjeros. Los ferrocarriles alteraron el equilibrio del sistema agrario mexicano al propiciar la expansión de la hacienda a expensas de las tierras comunales indígenas y al fomentar la especulación con las tierras nacionales. El ferrocarril permitió la rápida vinculación de la economía mexicana con los Estados Unidos y el mercado mundial que esta nación representaba.

El ferrocarril permitió altos índices de crecimiento en la exportación y el incremento del ingreso nacional a corto plazo, pero el efecto a largo plazo fue la creación de obstáculos para el desarrollo económico y social de la nación. El obstáculo más serio fue la dominación de una élite económica y social ligada a la dependencia económica externa y a un régimen político autoritario. (13)

El ferrocarril considerado como empresa fue el ramo que absorbió las mayores inversiones extranjeras - en especial norteamericanas - y sin embargo fue el que obtuvo los rendimientos me-

nos lucrativos; sólo las líneas de corta extensión y al servicio de empresas mineras obtuvieron utilidades apreciables. Para las líneas extensas basta citar el caso del Ferrocarril Mexicano, que en 38 años de operación sólo pudo cubrir con regularidad el 6 por ciento sobre las acciones y obligaciones de primera preferencia ; los dividendos de las acciones de segunda preferencia sólo fueron cubiertos en los años más favorables, y las acciones ordinarias rara vez alcanzaron dividendos. Los valores de esta empresa llegaron a desplomarse al 3 por ciento de su valor nominal, y sin embargo, la compañía del Ferrocarril Mexicano fue la más próspera. (14)

A pesar de los bajos rendimientos en las utilidades de los ferrocarriles mexicanos, que ya señalaba Bigelow en 1882, las inversiones norteamericanas en este ramo fueron las más cuantiosas y constantes, lo que permite afirmar que para la política financiera norteamericana, los ferrocarriles no eran empresas directamente lucrativas, sino un instrumento necesario para la "penetración pacífica" que en otros renglones le resarciría con creces.

LA POLITICA DE COLONIZACION

Antecedentes

Desde el principio de su vida independiente, el gobierno mexicano se interesó por abrir al cultivo extensas tierras ociosas por medio de la importación de brazos extranjeros. Esta política respondía a la nueva mentalidad de los criollos ilustrados afectos a la ideología del progreso y representó un profundo cambio respecto a la tradición colonial. El gobierno español se opuso a la inmigración de extranjeros a la Nueva España, y sólo a principios del siglo XIX las Cortes españolas autorizaron a Moisés Austin para poblar algunos territorios de Texas, con familias católicas de Louisiana formadas por antiguos súbditos de la corona española a cuya sujeción querían volver.

Sobre el mismo proyecto de colonización en Texas fue el primer acuerdo del gobierno independiente en esta materia. El 11 de abril de 1823, el Soberano Congreso autorizó a Esteban Austin para continuar la empresa de su padre e introducir 300 familias extranjeras en la provincia de Texas. En octubre del mismo año se aprobó la inmigración de campesinos franceses para poblar Tehuantepec, y el 18 de agosto del siguiente año se expidió la primera ley sobre asuntos de colonización. Esta ley confió a los Estados la elaboración de leyes y reglamentos para la introducción de colonos en sus territorios, con la única prohibición de poblar con extranjeros los territorios comprendidos en una franja de 20 leguas a lo largo de las fronteras, o de 10 leguas en los litorales.

Cóncforme a esta ley, el gobierno de Coahuila expidió un decreto para favorecer la inmigración norteamericana en Texas. (15)

El desastre de la experiencia texana suspendió por años cualquier intento de colonización y provocó la expedición de la ley de 11 de marzo de 1842; que impuso severas restricciones a la adquisición de propiedad raíz por parte de los extranjeros. Prohibió a los extranjeros adquirir propiedad inmueble en los Departamentos limítrofes y en una zona de 5 leguas en la proximidad de los litorales; exigió la residencia en el país al extranjero propietario, estableció la competencia exclusiva de los tribunales mexicanos en cualquier litigio sobre propiedad raíz y prohibió la acumulación de inmuebles en manos de un mismo extranjero. Las disposiciones de esta ley duraron en vigor hasta 1883. (16)

La administración de Santa Anna hizo nuevos intentos para atraer colonos extranjeros y el gobierno de Ayutla hizo otro tanto para fundar colonias en Nuevo León, Veracruz y Puebla.

Las convulsiones políticas de la Reforma y del Segundo Imperio entorpecieron la inmigración, aunque los dos partidos contendientes mantuvieron el proyecto de atraer extranjeros. El gobierno de Juárez en Veracruz reafirmó su fe en la colonización, y más tarde expidió la ley de 13 de marzo de 1861, que autorizó a los inmigrantes extranjeros a erigirse en municipio y quedar exentos de las leyes mexicanas en un período de dos años. Esta errática ley que sacrificó los derechos soberanos de la Nación al interés colonizador nunca fue aplicada, y sólo ilustra el empeño

de los liberales por fomentar la inmigración extranjera. El mismo gobierno liberal expidió la ley de 22 de julio de 1863 para corregir los excesos de la anterior, por lo que volvió a imponer las restricciones a la propiedad raíz de los extranjeros y añadió que "los naturales de las naciones limítrofes de la República y los naturalizados en ellas, por ningún título pueden adquirir baldíos en los Estados que con ellas lindan" (artículo 2º). El gobierno de Maximiliano también legisló en favor de la inmigración extranjera y trató de retener como colonos a los soldados intervencionistas que cumplieron aquí el término de su enganche. (17)

Los resultados prácticos de la política colonizadora durante la Reforma fueron nulos, pero se logró un avance legislativo de importancia al zanjarse el problema de la competencia federal o estatal en materia de baldíos y colonización. Las leyes de 1824 concedieron a los Estados esa competencia, pero Juárez luchó por reservarla al gobierno federal, y lo logró en 1862 al anular los decretos de las legislaturas de Sinaloa y Chihuahua sobre esta materia. Desde esta fecha se consideró dilucidado el punto y se reconoció la exclusiva competencia federal en todos los asuntos de colonización y baldíos. (18)

Durante la época de la República Restaurada (1869-1876) se continuó con empeño el impulso a la colonización. Se pensaba que los cambios introducidos por la Reforma, como la tolerancia religiosa y la desamortización de bienes eclesiásticos e indígenas, favorecerían la corriente migratoria, pero no fue así, ni si

quiera se logró detener la emigración mexicana hacia los Estados Unidos. Los pocos extranjeros que llegaron al país se establecieron en las ciudades y no se dedicaron a la agricultura. El fracaso se atribuyó a diversas razones, como la inestabilidad política, la xenofobia del mexicano, y principalmente a que el gobierno se empeñaba en realizar la empresa por sí mismo, siendo una función que correspondía a los particulares. Esta violación de los principios liberales era la causa del mal, ahí estaba el ejemplo norteamericano donde los particulares lograban resonantes éxitos en la atracción de inmigrantes.

La administración del presidente Lerdo también impulsó la colonización, aunque fue inflexible al rechazar ciertos inmigrantes como chinos, mormones y norteamericanos, por considerarlos inasimilables a la sociedad mexicana. Esta administración promulgó la liberal ley de 31 de mayo de 1875, donde se quiso abarcar todos los factores de la colonización para organizarlos de manera armoniosa. Fue característico de esta ley otorgar al Ejecutivo amplísimas facultades para regular lo concerniente a colonización, y por primera vez contempló la doble posibilidad de hacerla por vía oficial o particular. Esta ley concedió numerosos incentivos para los colonos, como exenciones, subsidios y premios; también concedió facilidades a las empresas particulares para denunciar, deslindar y adquirir terrenos baldíos con propósito de colonizarlos, con la cesión gratuita de una tercera parte de los mismos; pero conservó las tradicionales restricciones a la colonización de terrenos fronterizos y litorales.

A juicio de Ignacio L. Vallarta, la ley de Lerdo resumió la experiencia legislativa anterior, pero fue inconstitucional en el punto en que delegaba al Ejecutivo las facultades para legislar sobre colonización y baldíos. La administración de Lerdo no tuvo tiempo de ensayar sus proyectos pues la revuelta tuxtepecana leegó toda posibilidad. (19)

El régimen porfiriano

La era porfiriana se inició en medio de graves problemas políticos, económicos e internacionales que impidieron la colonización. Sin embargo no se suspendió del todo, pues los archivos de la Secretaría de Relaciones Exteriores conservan el testimonio de un incidente diplomático surgido en 1879 a propósito de la colonización de la isla Ciari en el litoral sonorense. De acuerdo con las leyes vigentes, el contrato de colonización excluyó a los norteamericanos como posibles colonos pues se trataba de un territorio limítrofe a los Estados Unidos, y el punto fue motivo para una reclamación de la cancillería norteamericana. El incidente no tuvo repercusiones, pero nos ilustra sobre la observancia de las leyes restrictivas en los inicios del porfiriato. Al terminar su primer período presidencial, Porfirio Díaz reconoció que la colonización no había tenido éxito, pero expresó su confianza de que en adelante el país sabría atraer inmigrantes que ayudarían al desarrollo nacional. (20)

La administración de Manuel González (1880-1884) renovó

lós impulsos colonizadores bajo la dirección del activo ministro de Fomento Carlos Pacheco. Se pensó entonces que los verdaderos obstáculos para la colonización eran la falta de comunicaciones y la ausencia de terrenos habilitados para recibir inmigrantes ; por tanto, juzgó Pacheco indispensable desarrollar conjuntamente los proyectos de construcción de vías férreas, de deslinde y habilitación de baldíos. La gestión de Pacheco fue pródiga en proyectos y casi nula en resultados prácticos. Intentó establecer varias colonias agrícolas con inmigrantes italianos, mas a pesar de los generosos esfuerzos del gobierno, la empresa terminó en resonante fracaso que desprestigió la política del régimen. Manuel González reconoció el fracaso de la colonización y lo atribuyó a la indolencia de los colonos. (21)

Durante el período de Manuel González se expidió la ley del 15 de diciembre de 1883, que por su contenido y circunstancias en que apareció merece especial atención. En cuanto al modo de hacer la colonización e incentivos para alentarla esta ley no representó avance alguno sobre la de Lerdo; dio mayor importancia a la colonización por empresas privadas porque dedicó un capítulo entero para exponer el régimen a que se someterían las compañías deslindadoras y colonizadoras; no concedió al Ejecutivo las facultades tan amplias de la ley anterior, e impuso la restricción de no adjudicar a un solo individuo una extensión de terreno mayor a 2 500 Ha.

Lo más significativo de esta ley es que no incluyó las tradicionales restricciones a la colonización por ciudadanos de

los países limítrofes, ni las referentes a territorios fronterizos o litorales, y a pesar de esto derogó toda legislación anterior. Solamente el artículo 21 impuso la prohibición de enajenar baldíos a extranjeros no autorizados, sin especificar otra cosa. Existe la circunstancia de que para elaborar el proyecto de esta ley se consultó al eminente jurista Ignacio L. Vallarta, quien en su dictamen abogó por la conservación de las restricciones tradicionales, sugirió afianzarlas por medio de sanciones adecuadas que aseguraran su cumplimiento, y propuso prohibir a los extranjeros la adquisición de minas en los estados fronterizos. A pesar de la sólida argumentación de Vallarta en favor de las restricciones, la ley de 1883 no las tomó en cuenta. (22)

Las restricciones a que aludimos estaban concebidas en función del extranjero norteamericano, así que la supresión de las mismas favoreció directamente a los ciudadanos del vecino país. Por este motivo afirmamos que la ley de 1883 respondió a la misma política pronorteamericana que Porfirio Díaz delineó en 1880.

Esta ley debía ser el instrumento para realizar los planes de progreso nacional, pero en la práctica otros fueron los resultados, que se apreciaron desde diciembre de 1885 y provocaron enconado debate en el seno del Congreso. Los parlamentarios de la oposición denunciaron que las compañías deslindadoras, amparadas por la ley de 1883, acaparaban grandes extensiones de tierra sin cumplir el objetivo primordial de colonizarlas; se pagaban las multas previstas en caso de incumplimiento, pero con todo, era pa

ra las compañías lucrativo negocio. Esta ley, lejos de asegurar la colonización, servía a intereses de especuladores a costa de un grave perjuicio para la Nación. También se consideró inadecuada la manera como las compañías efectuaban los deslindes, pues lesionaban los derechos de las comunidades indígenas y de los propietarios privados que no tenían en regla la titulación de sus predios. Se atacó también al gobierno por la derogación de las medidas precautorias que restringían la colonización en las áreas fronterizas o litorales. Mas a pesar de las justas observaciones de la oposición, no se aceptó enmienda alguna a la ley general de colonización. Además de los puntos señalados, la discusión parlamentaria permite observar que la opinión general seguía adicta a la colonización, y que se veía en los Estados Unidos el modelo a imitar por sus espectaculares logros en aumento de población y de riqueza. (23)

En noviembre de 1887 surgió otra grave polémica sobre la política colonizadora del régimen, ahora a través de la prensa. Motivo del incidente fue la concesión al extranjero Luis Huller para el deslinde de baldíos y colonización de la Baja California, otorgada meses antes. Las inquietudes manifestadas a través de la prensa versaron sobre la magnitud de los territorios cedidos o enajenados a la compañía de Huller, que abarcaban más de las tres cuartas partes de la península bajacaliforniana. Se objetó también la venta de terrenos a colonos norteamericanos, en contra de las disposiciones tradicionales en esa materia, pues las tierras en cuestión eran fronterizas y litorales, a más de loca-

lizarse en una región codiciada por los Estados Unidos. Los periodistas también pidieron al gobierno que definiera si la ley de 1883 derogaba las medidas precautorias, pues era ambigua en materia tan importante. (24)

Al cabo de un mes, Carlos Pacheco publicó un folleto para responder a las interpelaciones de la prensa. Afirmó Pacheco que la única ley vigente en materia de colonización era la de 1883 y que el contrato Huller se ceñía a todas sus disposiciones. Reafirmó la política del régimen que en 1885 expuso ante el Congreso y trató de disipar los temores anexionistas, al decir que la pérdida de Texas no se debió a los colonos norteamericanos, sino a la presencia de filibusteros que lograron introducirse en el territorio; y que en todo caso, las 20 leguas precautorias de nada habían servido, pues los colonos norteamericanos se encontraban a 200 leguas de los Estados Unidos, y sin embargo se anexaron a esa república. (25)

La respuesta de Pacheco confirma la opinión de que el gobierno porfirista abrogó las restricciones a la colonización por ciudadanos de los países limítrofes y en las zonas fronterizas o litorales. Esta situación se mantuvo por 10 años, hasta el 18 de diciembre de 1893 en que el Congreso puso de nuevo en vigor las restricciones mencionadas. (26)

En una carta circular fechada en mayo de 1893 y dirigida a los gobernadores de los estados, el secretario de Fomento Manuel Fernández Leal confesó que el sistema de colonización ofi-

cial había resultado costoso y lento en el logro de objetivos, por esta razón - anunció Fernández Leal - el gobierno se limitaría a sostener las colonias oficiales existentes, y dejaría la actividad colonizadora en manos de compañías particulares; este sistema se había ensayado con magníficos resultados en el norte del país. El cambio era oportuno en ese momento en que los Estados Unidos anunciaban restricciones a la inmigración, y era probable que la corriente de colonos europeos se desviara hacia México. El ministro hacía un llamado a los terratenientes para que colonizaran sus propiedades, asegurándoles que era un lucrativo negocio lotificar parte de sus tierras para venderla a colonos extranjeros.

Los mecanismos para ejecutar la nueva política fueron los siguientes: las compañías privadas autorizadas por el gobierno se encargaron de adquirir, lotificar y habilitar las tierras para la colonización; proveyeron el transporte y establecimiento de los colonos, y nombraron por su cuenta los agentes de colonización en los países de origen de los inmigrantes. El gobierno ya no concedió primas ni subvenciones fuera de las franquicias estipuladas en la ley de 1883. Se exigió una fianza para garantizar el cumplimiento del contrato, y las compañías quedaron sometidas al control de Fomento en todas las fases de su actividad. (27)

La legislación sobre terrenos baldíos volvió a modificarse con las disposiciones del 26 de marzo de 1894. Esta nueva ley suprimió las pocas restricciones que la de 1883 estableció para asegurar que las tierras deslindadas sirvieran a la coloniza--

ción. Así, suprimió el límite de 2 500 Ha para la adjudicación individual de lotes, y la obligación de mantener poblados, acotados y cultivados los baldíos adquiridos. El artículo 6º de esta ley volvía a poner en vigor la prohibición a los extranjeros de las naciones limítrofes para poseer baldíos en los estados fronterizos, y conservó otras limitaciones a la propiedad de inmuebles por extranjeros. El objeto de esta reforma - afirmó Fernández Leal era propiciar la colonización, pues las restricciones frustraban el objetivo de la ley. Otra fue la realidad, pues dicha reforma favoreció a especuladores y latifundistas. Las disposiciones de esta ley duraron en vigor hasta el 30 de diciembre de 1902 en que el gobierno se reservó la facultad de hacer deslindes. (28)

La política general del régimen porfirista se dirigió hacia la colonización con extranjeros que se convirtieran en pequeños propietarios mexicanos. Además de esto se hicieron esfuerzos aislados y de menor importancia en otras direcciones, como la inmigración de peones que se intentó durante la administración de Manuel González. Se intentó también la autocolonización, es decir, la redistribución de la población de modo que se roturaran terrenos incultos, que tuvo cierto éxito en Veracruz, Tamaulipas y Sonora. En 1896 se intentó la colonización con mexicanos repatriados de los Estados Unidos, pero sus resultados fueron poco satisfactorios. Algunos gobiernos estatales secundaron al federal en el auspicio de la colonización por medio de subvenciones y exenciones de impuestos; así cooperaron los estados de Guerrero, Veracruz, Yucatán, Campeche y Tamaulipas. (29)

La opinión pública

La élite de la sociedad porfiriana participó casi en su totalidad en el entusiasmo colonizador, aunque no bajo los mismos puntos de vista. Fueron los liberales los más entusiastas sostenedores de la colonización como el medio más apto para el desarrollo del país, y no disimularon que su modelo era la república del norte, que al atraer por millones la inmigración europea había promovido un desarrollo envidiado por todas las naciones cultas. Los liberales simpatizaron con la inmigración norteamericana y apoyaron las extraordinarias facilidades que el gobierno le concedió. Los conservadores propugnaron por la colonización europea y latina, y rechazaron al yanqui por temor a la "penetración pacífica" y por prejuicios religiosos, ya que el protestantismo podía ser germen de disolución en la sociedad mexicana.

Liberales y conservadores coincidieron en los prejuicios raciales en cuanto que rechazaron a los inmigrantes negros y asiáticos; y lo más grave de todo fue el unánime desprecio por la población indígena mexicana, a la que se consideró raza degradada, insensible al progreso, improductiva, fea e incapaz de sustentar el desarrollo nacional. Es doloroso constatar que el entusiasmo colonizador de la élite porfiriana tuvo como una de sus bases el desprecio hacia más de la mitad de la población del país, y que sus ideólogos justificaron ese rechazo en base al pensamiento positivista de la época. Estos ideólogos explicaron que sólo la raza del trigo - la europea - era capaz de progreso, mientras que



la raza del maíz era retrógrada y degenerada; y si la joven población mestiza del país deseaba llegar a la madurez, requería de sangre europea para revitalizar su raza. (30)

La opinión pública fue propicia a la política del régimen, aunque no la aceptó en su totalidad. Las críticas más frecuentes versaron sobre los excesos cometidos, como en el caso Huller, en que se reprochó al gobierno la magnitud de las concesiones y el olvido de las retriaciones que protegían la integridad del territorio de la Nación. Otras críticas versaron sobre el empeño en hacer la colonización por medios oficiales, es decir, como empresa estatal; este procedimiento - dijeron los liberales - es artificial porque viola el desarrollo natural de los fenómenos sociales. Así que, cuando en 1893 el Estado decidió tomar el papel de protector de la colonización, la opinión liberal aplaudió el cambio y predijo los mejores resultados: el Estado tomaba ahora su verdadera función de formar las condiciones propicias, y la actividad privada llevaría a cabo lo que por naturaleza le correspondía.

A finales del siglo había decaído el entusiasmo por la colonización, tal vez a causa de los reiterados fracasos oficiales y particulares. El mismo gobierno confesó que no podía esperarse una afluencia de inmigrantes como en los Estados Unidos o Sudamérica, y que eran muchos los obstáculos para que los inmigrantes se interesaran por ocupar las tierras incultas.

En 1895, cuando todavía privaba el entusiasmo por la colonización, Wistano Luis Orozco expuso su discordante pero realista

ta opinión sobre el asunto. Orozco afirmó que el verdadero problema nacional era un profundo desajuste social, que la inmigración extranjera no podía resolver sino agravar; era por tanto un delito antipatriótico y fratricida no emplear los recursos nacionales para mejorar las condiciones de vida de las clases desheredadas, sino usarlas en beneficio de extranjeros que despreciaban a nuestra raza. Puso en tela de juicio los fundamentos de la política colonizadora al afirmar que el verdadero progreso era desarrollar una población armónica, y que era falso el supuesto de que en México faltaba mano de obra. También señaló Orozco la grave desviación de las compañías deslindadoras que se dedicaban a la especulación sin reportar beneficio alguno al país. Aseguró también que era preferible atraer capitales hacia México, y restringir la inmigración extranjera a aquellos casos en que fuera verdaderamente útil para la Nación. (31)

Logros de la colonización porfirista

A lo largo del período porfirista el gobierno federal celebró 156 contratos de colonización, de los cuales 53 correspondieron al decenio 1883-1893 en que la legislación fue más favorable. Sólo 60 colonias llegaron a establecerse distribuidas de la siguiente manera:

Zona Pacífico Norte	11 colonias.
Zona Norte	20 "
Zona Centro	11 "
Zona Pacífico Sur	7 "
Zona del Golfo	11 "

De esas 60 colonias, 16 fueron oficiales y 44 de fundación particular; 18 fueron creadas con mexicanos, 6 con italianos una con guatemaltecos, una con indios norteamericanos, 20 colonias fueron de norteamericanos blancos. Hubo también colonias de las siguientes nacionalidades: francesa, belga, española, boera, japonesa, rusa, portorriqueña, alemana y cubana.

La colonización norteamericana predominó debido a la vecindad de los Estados Unidos y a las facilidades que le otorgó el gobierno; estas colonias se localizaron en Baja California, Durango, Sonora, Sinaloa, Coahuila, Tamaulipas y Puebla; entre ellas destacan las 11 fundaciones mormonas en Chihuahua y Sonora, que fueron las más prósperas.

La mayor parte de las colonias se fundó para el trabajo agrícola, pero las hubo también ganaderas e industriales. Las estadísticas son muy deficientes en cuanto al número de colonos establecidos, así que con reservas se presentan los siguientes datos como los más aproximados:

1887	6 747	colonos.
1895	7 962	"
1900	5 910	"
1904	6 585	"
1908	8 481	"

El número de extranjeros inmigrados creció considerablemente durante el porfiriato: de 48 000 que había en 1895, el número creció a 58 000 en 1900 y 116 527 en 1910. La mayor parte de los extranjeros residentes fue de españoles y norteamericanos, mas no vinieron como colonos agrícolas sino para dedicarse a otro tipo de actividades. Según el censo de 1910, sólo el 9 por ciento

de los extranjeros residentes se dedicaba a trabajos agrícolas.

Los norteamericanos residentes en la República alcanzaron la cifra de 20 639 en el año 1910; el 72 por ciento de ellos radicó en la frontera norte, especialmente en Sonora donde representaron el 1.19 por ciento de la población total del Estado. A pesar de que la concentración norteamericana fue alta en la frontera, en ningún momento representó peligro para la integridad territorial de México (32)

Los resultados obtenidos en 35 años de activa política colonizadora no correspondieron a los esfuerzos ni a las grandes sumas erogadas en promoverla, y mucho menos a las ilusiones de los promotores. Los proyectos trazados debieron haber dado como resultado la fundación de centenares de colonias con algunos millares de extranjeros; los resultados reales fueron menos que modestos. La política porfiriana fue ineficaz para atraer a México alguna fracción de los millones de europeos que en esa época emigraron de Europa para radicar en diversos países americanos.

Entre las causas del fracaso puede señalarse que México no pudo mejorar las condiciones que ofrecían Estados Unidos, Canadá, Argentina o Brasil, en cuanto a organización política, altos jornales y habilitación de terrenos por colonizar. Faltó también la adecuada aplicación de los proyectos, que por incuria o complicidad del gobierno desviaron los esfuerzos y recursos hacia negocios de especulación, que no sólo desvirtuaron la política

gubernamental, sino que nulificaron los esfuerzos de quienes en verdad trabajaron en pro de la tarea colonizadora. (33)

NOTAS AL CAPITULO II.

- 1.- SECRETARIA DE FOMENTO. 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 a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887. v I, p III-XIII.
Moisés GONZALEZ NAVARRO. La colonización en México, 1877-1910. México, Talleres de Impresión de Estampillas y Valores, 1960. p 3, 28.
- 2.- SECRETARIA DE FOMENTO. Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1882-1888. t III, p 929.
Francisco R. CALDERON. "Los Ferrocarriles". Daniel Cosío Villegas, Historia moderna de México, El Porfiriato: vida económica I. México, Editorial Hermes, 1965. p 488-506.
- 3.- AHSRE 52-C-R-I fol 123.
- 4.- Francisco R. CALDERON. op.cit. p 505-514.
- 5.- AHSRE 66-C-R-I fol 540-541.
AHSRE 69-C-R-I fol 754-755.
AHSRE 71-C-R-I fol 581-586, 751-755.
AHSRE 72-C-R-I fol 333-335.
AHSRE 67-C-R-I fol 357.
AHSRE 68-C-R-I fol 470.
AHSRE 77-C-R-I fol 143.
AHSRE 71-C-R-I fol 400, 872-874.
- 6.- AHSRE 90-C-R-I fol 998, 999.
AHSRE 91-C-R-I fol 11, 109, 110, 571, 609.
AHSRE 92-C-R-I fol 1144.
- 7.- Francisco R. CALDERON. op.cit. p 569.
- 8.- Ibidem p 567-569.
- 9.- Ibidem p 570-575, 594.
- 10.- Ibidem p 624-629.
- 11.- Ibidem p 612-614.

- 12.- John H. COATSWORTH. Crecimiento contra desarrollo. El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. México, Secretaría de Educación Pública, 1976. (SepSetentas 271,272) v II, p 78.
- 13.- John H. COATSWORTH. op.cit. v II, p 41-76, 85-94.
 Enrique FLORESCANO y Alejandra MORENO. El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910). México, Departamento de Investigaciones Históricas, INAH, 1973. (Cuadernos de Trabajo, 1) p 56-61.
- 14.- Luis NICOLAU D'Olwer. "Las inversiones extranjeras". Daniel Cosío Villegas. Historia moderna de México. El Porfiriato: vida económica II. México, Editorial Hermes, 1965. p 1174.
- 15.- Luis GONZALEZ. "El hombre y la tierra". Daniel Cosío Villegas. Historia moderna de México. La República Restaurada. Vida social. México, Editorial Hermes, 1974. p 135, 136.
 AHSRE 395-PB-3 fol 17.
- 16.- AHSRE 395-PB-3 fol 18, 19, 21.
- 17.- Luis GONZALEZ. op.cit. p 136-139.
 AHSRE 395-PB-3 fol 20.
- 18.- Wistano Luis OROZCO. Legislación y jurisprudencia sobre terrenos baldíos. México, Ediciones el Caballito, 1974. p 253,256.
- 19.- Luis GONZALEZ. op.cit. p 143-146, 162.
 AHSRE 395-PB-3 fol 115, 116.
 SECRETARIA DE FOMENTO. 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, Vicente Riva Palacio. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1877. p 449, 450.
- 20.- Moisés GONZALEZ NAVARRO. op.cit. p 3.
 AHSRE 395-PB-3 fol 40, 41.
- 21.- Moisés GONZALEZ NAVARRO. op.cit. p 3, 28.
El Colono 1(III) 7 nov 1887: 1, 2.
- 22.- AHSRE 3741-20 fol 46, 47.
 AHSRE 395-PB-3 fol 101-112.
- 23.- Moisés GONZALEZ NAVARRO. op.cit. p 14-20.
 Wistano Luis OROZCO. op.cit. p 840-843.

- 24.- El Nacional nov 19, 22 y 26 de 1887.
El Tiempo nov 29 de 1887.
Diario del hogar nov 29 de 1887.
El Monitor republicano nov 20, nov 26, dic 1º de 1887.
- 25.- Carlos PACHECO. Exposición que hace el Secretario de Fomento sobre la colonización de la Baja California. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- 26.- Wistano Luis OROZCO. op.cit. p 356.
- 27.- Boletín de la Sociedad Agrícola Mexicana 8 jun 1893: 322-324.
El Colono 7 nov 1897: 1, 2.
 AHSRE 177-C-R-I fol 743-748.
- 28.- SECRETARIA DE FOMENTO. Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización e Industria de la República Mexicana, Ingeniero Manuel Fernández Leal, 1892-1896. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1897. p 2, 3, 12.
- 29.- Moisés GONZALEZ NAVARRO. op.cit. p 24, 25, 79-85, 111.
El Colono 10 oct 1897: 3.
- 30.- Moisés GONZALEZ NAVARRO. "El Porfiriato. La vida social". Daniel Cosío Villegas. Historia moderna de México. México, Editorial Hermes, 1973. p 150-160, 166, 178.
El Colono nov 1898.
Boletín de la Sociedad Agrícola Mexicana 25 jun 1902: 461-466.
- 31.- Wistano Luis OROZCO. op.cit. p 800, 824, 825, 827-829, 831, 833 (nota), 837, 838 (nota), 843-851.
- 32.- Moisés GONZALEZ NAVARRO. La colonización... p 28, 35, 36, 54-72, 89, 91.
 Moisés GONZALEZ NAVARRO. "El Porfiriato. La vida social" p 1 p 183.
- 33.- Moisés GONZALEZ NAVARRO. La colonización... p 22-24, 35, 85-88.
 Nicolás SANCHEZ-ALBORNOZ. La población de América Latina. Desde los tiempos precolombinos al año 2000. Madrid, Alianza Editorial, 1973. (Alianza Universidad, 53). p 175, 176.

C A P I T U L O I I I

SOCIALISMO UTOPICO NORTEAMERICANO EN EL SIGLO XIX

Un fenómeno característico de la cultura occidental es el desarrollo del socialismo utópico en el siglo XIX, como reacción a las condiciones de vida creadas por el creciente capitalismo en perjuicio de las masas desposeídas. Lo nuevo no era el deseo de reformas sociales, sino la proliferación de reformadores, de teorías y ensayos utópicos en Europa occidental y en los Estados Unidos.

En el noreste de los Estados Unidos se dieron también las condiciones adversas que el capitalismo creara en Europa; en 1825 ya estaban delineadas las clases trabajadora y propietaria, existían la miseria, la explotación y los patronos despiadados. Sin embargo, la sociedad norteamericana estaba libre de la recia

estratificación de la vieja Europa, su economía era predominantemente agrícola y había ilimitadas posibilidades de adquirir tierras no ocupadas por los blancos. Estas circunstancias hicieron que los reformadores sociales europeos vieran en los Estados Unidos el campo más apropiado para la experimentación de sus teorías. Y no se equivocaban quienes así pensaban, pues el pueblo norteamericano acogió con entusiasmo todos los proyectos de reforma social. (1)

Rasgo común a los reformadores sociales de este tiempo fue promover la renovación a través de pequeñas comunidades modelo, que al consolidarse y reproducirse eliminaran a la sociedad capitalista. Norteamérica tenía experiencia en comunidades socialistas, pues a fines del siglo XVIII apareció en Pennsylvania la comunidad de Ephrata, y poco después las de Shakers y Zaoritas (2). Estas comunidades no intentaban la reforma social, eran instituciones religiosas para huir de un ambiente que no permitía vivir de acuerdo con los valores cristianos. Sin embargo, coincidieron con las comunidades utópicas en la supresión de la propiedad privada, a la que consideraban fuente de muchos males.

MOVIMIENTOS OWENITA Y FOURIERISTA

Robert Owen llegó a los Estados Unidos en el año 1824 dispuesto a poner en práctica sus teorías de reforma social. El célebre socialista galés había gestionado infructuosamente ante el gobierno mexicano la cesión del territorio de Texas para llevar a cabo su utopía, y cuando su propuesta fue rechazada, adquirió en Indiana 30 000 acres de terreno y fundó la comunidad de New Harmony. Las doctrinas de Robert Owen alcanzaron difusión entre 1824 y 1826; aparecieron 11 comunidades más en Indiana, Nueva York, Ohio, Pennsylvania y Tennessee, que no duraron más de tres años. (3)

En la década de los cuarenta volvió a encenderse el entusiasmo socialista, impulsado por la difusión del fourierismo a través del periódico The New York Tribune. Este movimiento alcanzó mayor extensión y profundidad que el de Robert Owen y dio como resultado la formación de 34 comunidades en los territorios del noreste de los Estados Unidos. La más importante de las comunidades fourieristas fue la de Icaria, fundada por Etienne Cabet en el Estado de Illinois con emigrados franceses; alcanzó cierta prosperidad y logró sobrevivir de 1848 a 1895. (4)

Las ideas de Robert Owen y de Fourier coincidieron en el intento de realizar la reforma social por medio de pequeñas comunidades, en las que el hombre - esencialmente bueno - pudiera desarrollarse fuera del ambiente corrupto de la sociedad capitalista. Coincidieron también en la necesidad de excluir los principios religiosos como base de la asociación, y en fundamentar las nuevas comunidades en los lazos naturales de asociación humana, esto es, en los núcleos sociales que el hombre espontáneamente forma: la sociedad familiar y la sociedad de trabajo.

Robert Owen pretendió ensanchar los lazos familiares más allá de la estrecha comunidad tradicional, y extenderlos a una gran comunidad donde sus miembros pudieran vivir en la armonía sólo conocida entonces en la familia. El ideal era formar una gran familia, donde las mismas relaciones sexuales y genésicas fueran comunitarias. Robert Owen pensaba que esto podía lograrse si se abolían los tres grandes corruptores de la humanidad: la propiedad privada, la religión irracional y el matrimonio.

Para Fourier, la cohesión de la comunidad humana estaba en la colectivización de la actividad productiva, y podía lograrse por la eliminación de la propiedad privada de los medios de producción y la planeación racional de la actividad económica. (5)

Entre 1824 y 1870 se formaron en los Estados Unidos 68 comunidades socialistas, de las cuales 12 pertenecieron al movimiento de Robert Owen y 34 al de Fourier. De 25 comunidades se tienen datos de población; la suma de sus miembros arroja un total de 8 641 personas; 900 miembros tuvo la comunidad más poblada, 15 miembros la más corta y entre 100 y 200 las demás. La comunidad de Icaria duró 47 años, la de Oneida permaneció 32 años en pleno florecimiento, otra duró 17 años, New Harmony subsistió 3 años, 12 comunidades duraron menos de un año y del resto no se tiene noticia. (6)

En la segunda mitad del siglo XIX, los Estados Unidos sufrieron profundas transformaciones socioeconómicas que modificaron las circunstancias que habían favorecido la proliferación de las comunidades utópicas. La población se triplicó en sólo 50 años, pues de 23 millones de habitantes que había en 1850, ascendió a 69 millones a finales del siglo. En 1850 se estimaba en 7 000 millones de dólares la riqueza nacional, la mitad de la cual estaba representada por la tierra; para 1890 el valor de la riqueza nacional era 65 000 millones de dólares y sólo la cuarta parte se debía al valor de la tierra; la propiedad se había concentrado de manera extraordinaria, pues se estimaba que el 1 por ciento de

la población detentaba la mitad de la riqueza nacional. La economía norteamericana era ya predominantemente industrial y por tanto se agravó el desajuste social propio del capitalismo. (7)

COOPERATIVISMO

Las comunidades socialistas habían desaparecido casi en su totalidad para 1870, pues las nuevas condiciones económicas no permitían las grandes propiedades agrícolas de baja productividad. Sin embargo, permanecía firme el espíritu que animó a owenitas y fourieristas en su lucha por crear una sociedad justa y armoniosa. John Humphrey Noyes, contemporáneo de estos sucesos, afirma que el ideal socialista permanecía en millones de personas y que formaba parte del espíritu nacional norteamericano. (8)

En las dos últimas décadas del siglo XIX volvió a mostrarse con fuerza el deseo de superar los desajustes sociales, ahora a través del cooperativismo que acogieron con entusiasmo los antiguos discípulos de Fourier. Si los males de la sociedad, afirmaban los cooperativistas, provenían de la cruel lucha competitiva preconizada por el capitalismo, el remedio era sustituir la

competencia por la acción cooperativa. El movimiento tuvo considerable fuerza y cristalizó en la fundación de por lo menos 25 sociedades cooperativas, aunque no alcanzaron el nivel de las comunidades de principios de siglo, ni en número de miembros ni en recursos económicos.

Entre las 25 sociedades cooperativas de que se tiene información se encuentran diferentes tendencias y formas de organización. Todas se constituyeron legalmente como sociedades por acciones, algunas como verdaderas comunidades, otras como simples sociedades mercantiles. Algunas se establecieron bajo el régimen de propiedad comunal e igual participación de sus miembros en los trabajos y ganancias de la empresa. Otras sociedades establecieron la propiedad colectiva únicamente para los medios de producción, y aceptaron incentivos para estimular la laboriosidad y la destreza de sus miembros. Hubo sociedades que se establecieron bajo el régimen de propiedad privada y buscaron el más alto grado de cooperación entre sus miembros.

Las sociedades cooperativas se distinguieron por la amplia campaña publicitaria que desplegaron para obtener miembros y accionistas, muchas veces a través de su propio periódico. Las sociedades cooperativas fueron de corta duración y muy pocas logra-

ron sobrepasar los 10 años de existencia. (9)

BALANCE DE LAS EXPERIENCIAS UTOPICAS

Sería aventurado pretender un balance completo de la experiencia socialista utópica norteamericana, pues no se dispone de la información para ello necesaria. Lo que puede intentarse es señalar algunas apreciaciones sobre el fenómeno global que ayuden a explicarlo.

La información disponible muestra la existencia de 178 comunidades a lo largo del siglo XIX, que aparecieron en tres períodos bien definidos: 1824-1826 movimiento owenita, 1840-1850 movimiento fourierista, 1880-1900 movimiento cooperativista. La mayor parte de las comunidades se localizó en la zona noreste de los Estados Unidos donde el desarrollo industrial fue más pronunciado.

Hubo extraordinaria diversidad entre las comunidades, tanto en su filosofía social, como en los objetivos de su fundación y los medios para lograrlo. Hubo comunidades estrictamente religiosas, otras que simplemente aceptaron los principios cris-

tjanos y las hubo también de incrédulos. Hubo grandes diferencias en el modo de organizar la propiedad, en la concepción de las relaciones interpersonales de los miembros y en la manera de organizar la actividad productiva. Hubo comunidades netamente norteamericanas y otras exclusivas para diversas nacionalidades europeas.

El repudio a los excesos de la sociedad capitalista en gestación fue rasgo común a todas las comunidades utópicas, pero difirieron en la manera de concebir sus relaciones con la sociedad repudiada. Las comunidades religiosas trataron simplemente de aislarse de la sociedad capitalista. Entre las comunidades que intentaron la reforma social, hubo algunas que pretendieron ser autosuficientes, y otras - en especial las cooperativas - recurrieron al capital burgués y se organizaron como típicas sociedades capitalistas por acciones.

Si el éxito de las comunidades se mide por el tiempo de su duración y sus logros económicos, el balance resulta muy pobre en resultados positivos, pues el número de fracasos económicos y la consecuente disolución de la comunidad superó ampliamente al de los éxitos. Debe señalarse que las comunidades religiosas fueron las que mostraron mayor cohesión, mejores resultados económi-

cos y más larga duración; en 1870 Noyes señalaba este fenómeno y lo explicó por el gran poder aglutinante del espíritu religioso. Noyes señaló también que hubo una relación entre la religiosidad y las inquietudes sociales, que dedujo de la coincidencia entre el movimiento de renovación religiosa llamado "revival" y la efervescencia socialista. En efecto, el revivalismo tuvo dos puntos álgidos, en 1817 y 1831, que según Noyes prepararon el entusiasmo socialista de 1824 y 1840.

Hubo también diversidad en las circunstancias que motivaron la disolución de las comunidades. Lo más frecuente fue la desaparición del ideal socialista al empuje de intereses más tangibles; así, al aumentar el valor de los terrenos la comunidad prefería disolverse para especular con los bienes comunales. En otras ocasiones se puso de manifiesto que las personas de baja extracción social eran incapaces de vivir conforme a los ideales comunitarios; y la misma incapacidad mostraron los intelectuales y personas de alto nivel social para adaptarse al trabajo manual. Los dirigentes mostraron muy buenas intenciones y notable falta de sentido práctico, que los llevó a cometer serios errores en el gobierno de la comunidad y graves desaciertos en la administración de los bienes comunales; desastrosas inversiones y defectos en la

legalización de la propiedad fueron los más frecuentes. Otras circunstancias como: epidemias, incendios o inundaciones, dañaron irreparablemente a otras comunidades. Noyes señala que la causa principal de todos los fracasos fue el egoísmo, la improbidad de los miembros de las comunidades, el exceso de teorías y la ausencia de sentido práctico en los dirigentes.

La más aguda crítica al movimiento socialista utópico es la que Marx y Engels hicieron al utopismo europeo en 1847 y que también explica el fracaso del movimiento norteamericano. El error histórico de los reformadores utópicos fue que pretendieron mantener o restablecer las relaciones de producción y de cambio anteriores a la sociedad capitalista, o de encajar los modernos medios de producción en el marco de las antiguas relaciones de propiedad, que fatalmente debían ser rotas por el mismo desarrollo de las fuerzas productivas. A medida que el desarrollo capitalista acentuaba la lucha de clases, los reformadores utópicos trataban de eliminarla; esfuerzo noble pero estéril, pues equivalía a tratar de detener el incontenible progreso de la industrialización capitalista. Tratar de contener lo incontenible, tratar de conciliar lo irreconciliable, esto explica el fracaso de los reformadores utópicos.

A finales del siglo XIX el torrente capitalista había ahogado los últimos vestigios del movimiento utópico; en adelante el pueblo norteamericano proseguiría su lucha social por otros medios más apropiados. (10)

EL MOVIMIENTO "GREENBACK"

No es frecuente que los estudiosos del socialismo norteamericano traten en sus ensayos sobre el fenómeno sociopolítico de los Estados Unidos conocido con el nombre de movimiento "greenback". Sin embargo, existe una relación entre este movimiento y las inquietudes sociales de ese pueblo, y como algunos elementos del movimiento "greenback" se relacionan con la materia de este trabajo, aunque sea en forma breve trataremos aquí de sus rasgos principales.

Al estallar la guerra civil de los Estados Unidos, el gobierno de la Unión se enfrentó al grave problema de los elevados costos bélicos que trató de solventar a través de préstamos bancarios. En agosto de 1861 la Tesorería negoció el primer préstamo de guerra ante una asociación de banqueros de Nueva York, Fi

ladelfia y Boston, y obtuvo 50 millones de dólares. En octubre y noviembre obtuvo otros dos lotes de la misma magnitud; en diciembre recibió 13 millones más y los bancos quedaron imposibilitados para atender nuevas demandas. Como la guerra seguía exigiendo cuantiosas erogaciones, en febrero de 1862 el Congreso aprobó la emisión de bonos de la Tesorería como papel moneda de curso legal. Una tras otra se aprobaron nuevas emisiones, de modo que al terminar la guerra había 450 millones de dólares circulando como bonos de la Tesorería que el público llamó "greenbacks".

El "greenback" no estaba garantizado por una reserva metálica, sino que se le consideró un préstamo popular al gobierno que no producía interés alguno. Los bienes nacionales respaldaban el valor de la emisión; la confianza en el gobierno y el patriotismo del pueblo hizo que el "greenback" circulara como si fuera moneda corriente.

Resuelta la guerra en favor de la Unión, los grupos conservadores presionaron al gobierno para que cuanto antes redimiera el "greenback" y lo retirara de la circulación, pues el país afrontaba la más severa inflación de su historia: en 1865 el costo general de la vida se había duplicado y el precio de las sub-

sistencias se había elevado 2 veces y media en relación al nivel observado en 1860.

Las condiciones de la guerra y de la postguerra favorecieron notablemente el desarrollo industrial del Norte, el afianzamiento del capitalismo y de sus consecuencias sociales. En tales circunstancias, el problema de la redención del "greenback" se vio envuelto en la lucha social del pueblo norteamericano por contener el arrollador avance capitalista. Algunos líderes del movimiento socialista pensaron que la experiencia del "greenback" mostraba que era posible establecer un sistema monetario sin base en el oro, disponer de una moneda no controlada por los financieros y eludir así el oneroso interés bancario que concebían como una de las principales formas de explotación capitalista. Una moneda controlada por el gobierno y respaldada por los bienes nacionales era el más adecuado medio de cambio porque cumplía el verdadero objetivo de la moneda y eliminaba la posibilidad de sujetar al pueblo a la explotación del interés.

Quienes así pensaban lograron organizar a sus seguidores en el "Greenback Labor Party" que llegó a tener cierto peso político, pues obtuvo cerca de un millón de votos y logró llevar

14 de sus candidatos como diputados a la Casa de Representantes, para luchar en pro de la aceptación del "greenback" como procedimiento ordinario en la promoción de obras de interés público.

El problema del "greenback" se extendió a lo largo de 10 años en que los partidarios de la moneda fuerte lograron gradualmente su objetivo. En 1865 se inició la progresiva redención de los bonos; en 1874 el presidente Grant vetó una emisión de "greenback" aprobada por el Congreso, y en 1875 se logró la definitiva liquidación del asunto cuando el Congreso votó la ley que ordenaba el retiro total de los bonos de la Tesorería. El gobierno no pagó hasta el último dólar de la emisión y el problema quedó resuelto en favor de la moneda fuerte.

Por las características del movimiento "greenback" antes expuestas, podemos afirmar que estuvo ligado a la lucha social del pueblo norteamericano en su afán por detener el avance capitalista, mas por las ideas que animaron a estos luchadores se observa que sus planteamientos respondieron en buena parte a los del socialismo utópico, en cuanto que pretendieron resolver el desajuste social atacando una de sus manifestaciones tangibles - el dinero mercancía - y no las raíces profundas del sistema responsable de ese desajuste social.

Los esfuerzos de los "greenbackers" terminaron en el fracaso completo. Sin embargo, en la mente de uno de sus activos militantes, el ingeniero Albert Kimsey Owen, quedó profundamente grabada una experiencia irrefutable: el capital financiero había fracasado en el financiamiento de la guerra civil; el gobierno y el pueblo norteamericanos habían creado los recursos necesarios para la empresa y la habían llevado a feliz término; la misma redención del "greenback" probaba el éxito del sistema adoptado. ¿No sería posible aplicar este sistema para realizar obras de interés público en tiempo de paz? ¿No sería posible eludir el oneroso interés bancario pagado por el dinero de los financieros ingleses? Albert K. Owen quedó convencido de que el sistema "greenback" era adecuado para crear recursos en la construcción de obras de interés público y trató de aplicarlo en todas las empresas que planeó e intentó llevar a cabo. (11).

NOTAS AL CAPITULO III

- 1.- Edmund WILSON. Hacia la estación de Finlandia. Ensayo sobre la forma de escribir y hacer historia. Madrid, Alianza Editorial, 1972. (El libro de bolsillo, 425) p 127.
- 2.- José C. VALADES. Topolobampo, la metrópoli socialista de Occidente. Apuntes para la historia de la ciudad de la paz. México, Fondo de Cultura Económica, 1939. p 31, 32.
- 3.- John Humphrey NOYES. History of American Socialisms. New York, Hillary House Publishers, 1961. p 13-17.
Edmund WILSON. op.cit. p 119, 120.
- 4.- John Humphrey NOYES. op.cit. p 14-18, 267.
Edmund WILSON. op.cit. p 127, 131-133.
José C. VALADES. op.cit. p 33.
- 5.- John Humphrey NOYES. op.cit. p 23, 30, 193-199.
Edmund WILSON. op.cit. p 119, 120.
Mark HOLLOWAY. Haevens on Earth. Utopian Communities in America, 1680-1880. 2a ed, New York, Dover Publications Inc, 1966. p 104.
- 6.- John Humphrey NOYES. op.cit. p 10-20.
Edmund WILSON. op.cit. p 133-136.
- 7.- Mark HOLLOWAY. op.cit. p 212-213.
- 8.- John Humphrey NOYES. op.cit. p 24, 546.
- 9.- Alexander KENT. "Co-operative Communities in the United States". Bulletin of the Department of Labor 35, jul 1901: 563-646.
- 10.- Edmund WILSON. op.cit. p 127-128, 130-131, 133-136.
John Humphrey NOYES. op.cit. p 25-28, 646-657.
Carlos MARX y Federico ENGELS. "Manifiesto del Partido Comunista". Obras escogidas. Moscú, Editorial Progreso, 1973. t I, p 132, 138.

- 11.- Daniel BELL. "The Background and Development of Marxian Socialism in the United States". Donald Drew EGBERT and Stow PERSONS (edits.). Socialism and American Life. Princeton, Princeton University Press, 1952. v I, p 215-405.

G.D.H. COLE. Historia del pensamiento socialista. 3a ed. México, Fondo de Cultura Económica, 1964. v II, p 337-353.

Albert K. OWEN. The Military, Postal and Commercial Highways of Mexico and the United States. Philadelphia, Henry Carey Baird and Co., 1880.

Irwin UNGER. The Greenback Era. A Social and Political History of American Finance, 1865-1879. Princeton, Princeton University Press, 1964.

Ray REYNOLDS. Cat's Paw Utopia. El Cajón, Published by the autor, 1972. p 15-19.

S E G U N D A P A R T E

LAS EMPRESAS DE ALBERT KIMSEY OWEN

EN TOPOLOBAMPO

C A P I T U L O I V

EL FERROCARRIL TRANSCONTINENTAL

NORFOLK - TOPOLOBAMPO

Hacia el año 1870 la red ferroviaria norteamericana empezaba a extenderse por la región suroeste del país y tocaba la frontera mexicana. Como las líneas debían atravesar extensos territorios poco poblados y de escasa producción, los empresarios consideraron la conveniencia de extender sus vías dentro del territorio mexicano, como un complemento que hiciera rentable la operación de sus ferrocarriles. Dos objetivos podían lograrse con esta medida: captar el comercio mexicano y encontrar una salida más corta al océano Pacífico.

Una de las empresas interesadas en extenderse dentro de México era la compañía del ferrocarril "Denver and Río Grande", presidida por el gobernador de Colorado H.C. Hunt y los generales William J. Palmer y William S. Rosecrans; este último había recibido la concesión del gobierno mexicano para construir un ferrocarril

rril de la frontera norte a la ciudad de México.

Con autorización del gobierno mexicano y cartas credenciales expedidas en febrero de 1872 por el ministro mexicano en Washington, dos comisiones de ingenieros procedieron a explorar las posibles rutas ferroviarias; una partió de la frontera norte a lo largo de la ruta del futuro Ferrocarril Central Mexicano, y la otra debía partir de un puerto del litoral Pacífico hacia la ciudad de México.

La exploración de la ruta central se inició en marzo de 1872 por un grupo de ingenieros a cargo del general Palmer, quien poseía amplia experiencia como constructor de ferrocarriles, proyectista urbano y promotor de colonización; entre los miembros del grupo se encontraba un ingeniero civil de 25 años de edad llamado Albert Kinsey Owen. Terminado el reconocimiento con resultados favorables, sólo restaba localizar un punto de la costa occidental mexicana que sirviera de terminal para la ramificación planeada hacia el Pacífico. Palmer pensaba que el punto más adecuado era el puerto de Mazatlán; para confirmarlo envió al ingeniero Albert K. Owen a que realizara una exploración más detenida. (1)

TOPOLOBAMPO

La exploración de la costa occidental mexicana se inició en la ciudad de Mazatlán donde Albert K. Owen conoció al

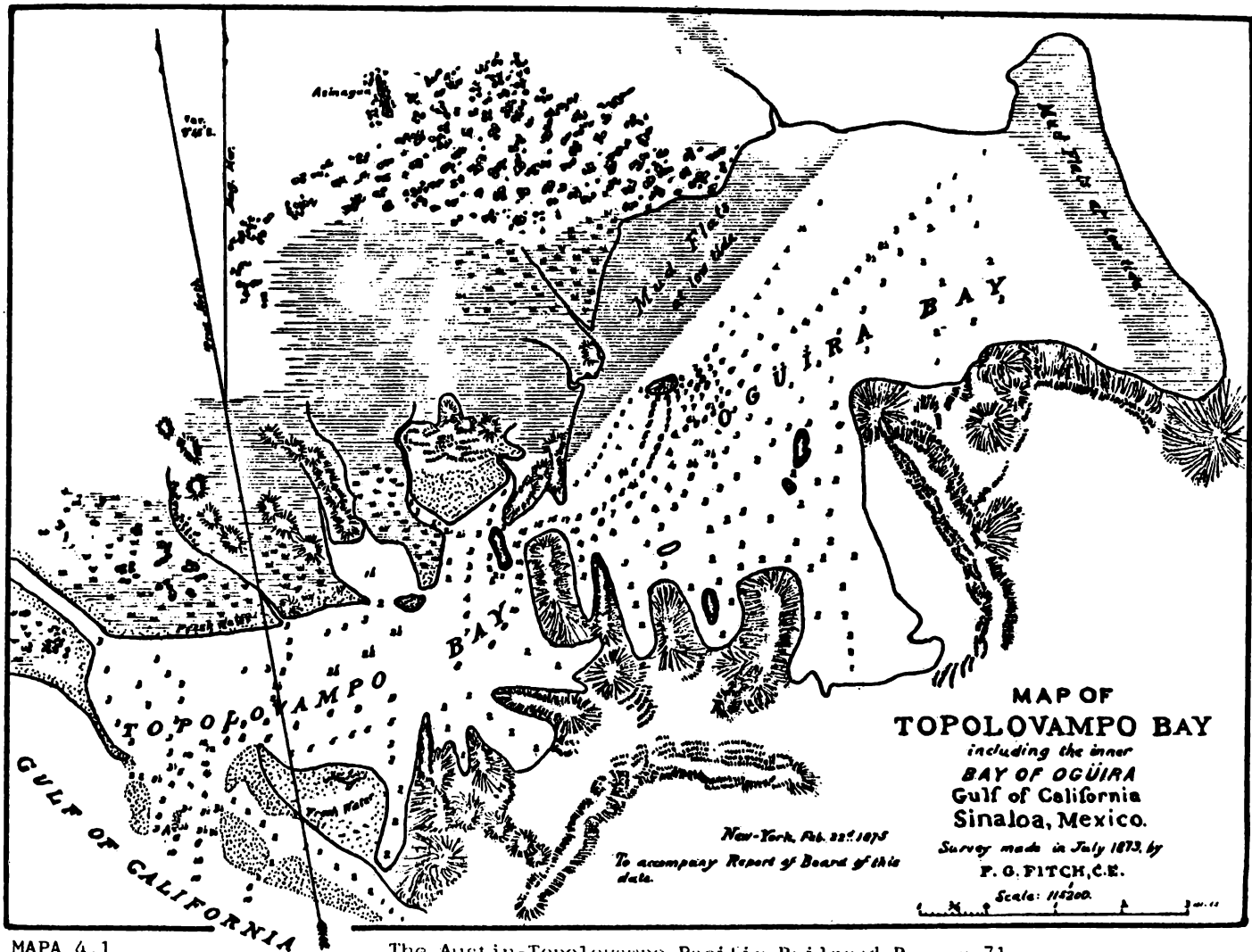
médico Benjamín Carman, antiguo cónsul norteamericano en ese puerto, residente de muchos años en la zona y buen conocedor de la región. Carman informó a Owen que 10 años antes habían llegado al puerto dos jóvenes norteamericanos procedentes de las minas cupríferas de Bahuérachic, situadas en la abrupta sierra Tarahumara, y le informaron que habían bajado por un camino de herradura a través del valle del río Fuerte, hasta una bahía situada a la altura del paralelo de 25 grados. La bahía no estaba registrada en los mapas mexicanos y los mineros la empleaban para embarcar de contrabando el mineral, que a lomo de mula bajaban de la sierra. Durante 20 años los mineros habían realizado el contrabando sin peligro alguno, pues según decían, la bahía era indetectable desde el golfo de California. Los indígenas llamaban "Topolobampo" (2) a ese lugar y los mineros le llamaban "refugio de contrabandistas".

Carman se había interesado en el relato de los jóvenes, había ordenado la exploración del sitio y tenía en su poder los informes del ingeniero Charles E. Norton y del comandante William T. Truxton. Este último había realizado la exploración de la bahía a bordo del barco de guerra "Jamestown" de la armada norteamericana, en marzo de 1869; Truxton levantó el mapa de la entrada de la bahía, realizó sondeos, e informó que el sitio poseía excelentes cualidades como fondeadero de grandes barcos, pero que el agua potable era escasa y los desolados alrededores eran impropios para el asentamiento de una ciudad. El cónsul norteamericano en La Paz, David Tourner, también conocía la existencia de la ba-

hía y compartía la opinión sobre sus excelentes características portuarias.

Albert K. Owen decidió explorar Topolobampo para ver si era adecuado como puerto terminal del ferrocarril, y pactó con Carman la explotación comercial de los recursos del lugar en caso de que el proyecto se realizara. En compañía del ingeniero Frederick G. Fitch como representante de los intereses del doctor Carman, Owen llegó a Topolobampo en septiembre de 1872 y comprobó que la información proporcionada por Carman era exacta en cuanto a la localización del sitio y a sus características topográficas. (Mapa 4.1)

Albert K. Owen calificó de mar interior a las dos extensas bahías - Topolobampo y Ohuira - que reunían 12 millas cuadradas de agua con 21 pies de profundidad, con un área de anclaje 2 veces mayor que la bahía de San Diego y varias veces más que la bahía de Nueva York; la comunicación con el golfo de California era a través de un canal de 6 ó 7 brazas de profundidad, suficiente para permitir la entrada de cualquier embarcación. Señaló que la deficiencia más notable era la escasez de agua potable, que sólo se encontraba en la punta arenosa "las Copas", aunque la relativa cercanía del río Fuerte podía solucionar el problema; encontró insuficiente fondo en las riberas de ambas bahías y que los alrededores eran yermos y desolados; cerros pedregosos carentes de vegetación, marismas y esteros que dificultaban el acceso por tierra y hacían insalubre el sitio.



MAPA 4.1

Owen quedó bien impresionado por las características de Topolobampo y lo escogió como el sitio más adecuado para la construcción de un gran puerto que sería el punto terminal del ferrocarril. 18 años más tarde Owen escribió que desde ese momento decidió dedicar su vida, influencias y dinero, para desarrollar esa región de México.

A fines de septiembre Albert K. Owen había trazado el primer plan de operaciones: Fitch quedaría en Topolobampo para hacer el detenido estudio sobre las posibilidades de la zona, y gestionar la adquisición de los terrenos donde debía asentarse el nuevo puerto, "Carman City". Owen partiría a los Estados Unidos para informar al general Palmer los resultados de su trabajo y a realizar las primeras tareas en la promoción de Topolobampo. (3)

LA LUCHA POR "THE GREAT SOUTHERN"

El ingeniero Albert Kimsey Owen había nacido en Chester, cerca de Filadelfia, el 17 de mayo de 1847; era hijo del médico Joshua P. Owen y de Harriet Maffit. La familia Owen descendía de emigrados galeses del siglo XVII, sin nexos directos con Robert Owen, el destacado reformador social del siglo XIX. De su tradición familiar el doctor Owen conservaba la rígida educación cualquiera que inculcó a sus hijos Alfred y Albert, a quienes formó personalmente desde la prematura muerte de su esposa. Los hermanos Owen estudiaron en las escuelas elementales y superiores del

condado; Albert eligió las ciencias exactas y Alfred la medicina.

Al inicio de la guerra civil el doctor Owen se alistó como voluntario en el ejército de la Unión, donde sirvió como cirujano en la brigada del general William Hancock, unidad a la que también sus hijos se incorporaron como auxiliares voluntarios. La información disponible no habla de otras experiencias militares de Albert K. Owen, a pesar de que en su abundante correspondencia con frecuencia recibe el tratamiento de coronel.

Albert K. Owen conservaba la memoria de un viaje realizado con su padre y hermano en abril de 1866. Durante 14 meses los Owen recorrieron Europa y el Cercano Oriente, y conocieron de cerca las grandes transformaciones sociales y económicas que se gestaban en la Europa continental y en las Islas Británicas. A mediados de 1867 el joven Albert se inició en la vida profesional como constructor de ferrocarriles, actividad por entonces prestigiada en los Estados Unidos. (4)

En 1871 el ingeniero Owen entró al servicio de la compañía constructora del ferrocarril "Denver and Rio Grande", y a fines de 1872 volvía para informar los resultados de la misión que se le confiara en la costa occidental de México. No hubo oportunidad de discutir con Palmer y Rosecrans porque la empresa ferroviaria fracasó, y entonces el joven ingeniero decidió seguir por su cuenta la tarea de promover la construcción de un ferrocarril que aprovechara como punto terminal la recién descubierta bahía de Topolobampo.

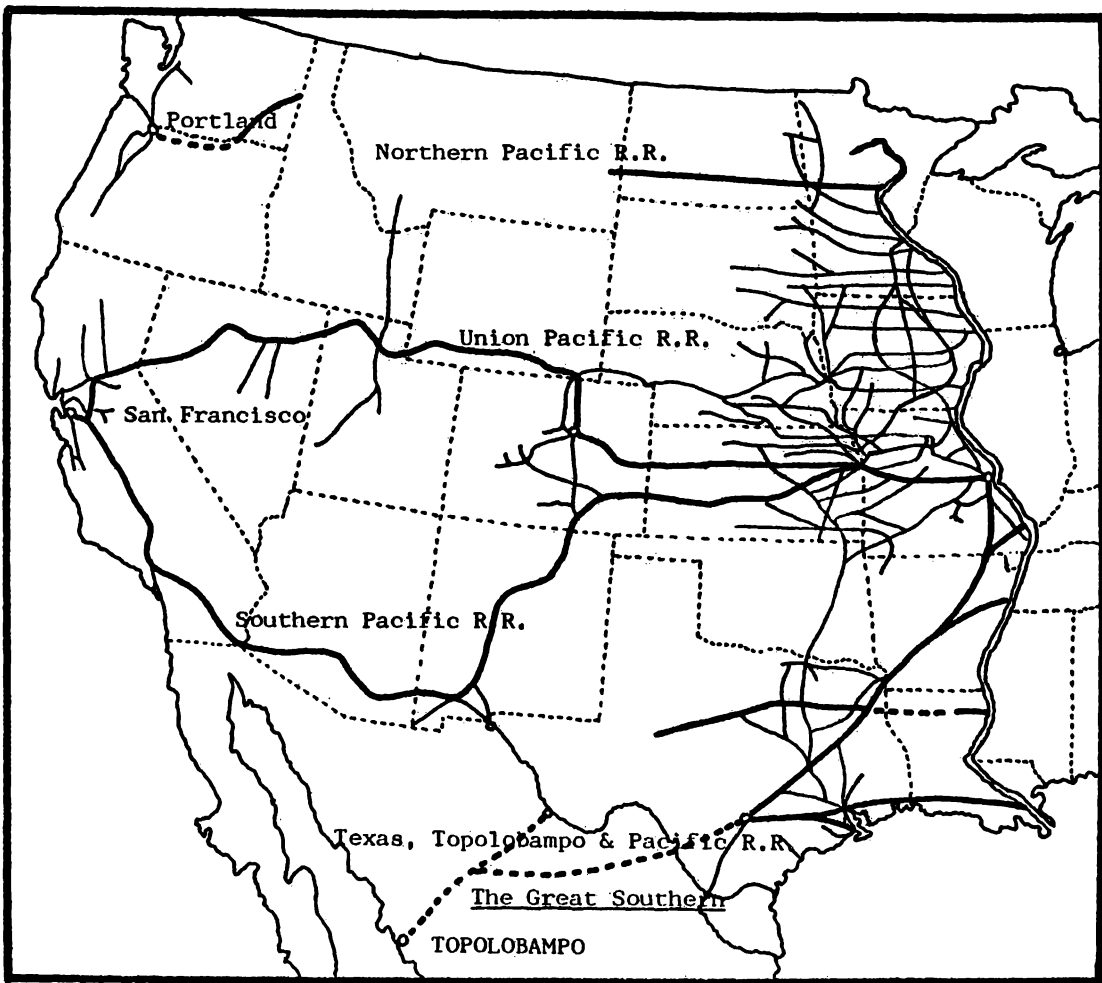
Por estos días concibió Albert K. Owen el proyecto que debía llenar y consumir muchos años de su vida, esto es, la idea de un ferrocarril que partiera de la costa atlántica de los Estados Unidos, que atravesara los estados del Sur hasta un punto de la frontera texana, y de ahí, a través de Chihuahua y la sierra Tarahumara llegara al puerto de Topolobampo. Este ferrocarril transcontinental recibió el nombre de "The Great Southern".

La idea de Owen no era completamente nueva, pues entre 1853 y 1869 se concibieron 8 proyectos semejantes en cuanto a tener una vía férrea entre la frontera norte de México y algún puerto del Pacífico que era casi siempre Guaymas o Mazatlán, pero ni siquiera las rutas se habían explorado. Tampoco era novedad la idea de transcontinentalidad, pues hacía más de 10 años que el comercio norteamericano había sentido esa necesidad; para 1873 estaba ya en operación la línea "Union-Pacific" (Nueva York a San Francisco) y 2 más estaban en construcción. La novedad que Albert K. Owen aportó fue la incorporación de Topolobampo y de su región a los planes de promoción económica. (Mapa 4.2)

Albert K. Owen realizó la primera gestión de su proyecto en mayo de 1873 ante la convención de gobernadores del "Nuevo Sur" reunida en la ciudad de Atlanta. Con una recomendación del gobernador de Virginia se presentó ante los convencionistas para exponer las ventajas de un ferrocarril que partiera del puerto de Norfolk en Virginia, cruzara los estados sureños y terminara en Topolobampo; esta línea - afirmó Albert K. Owen - abrirá rutas co

EL FERROCARRIL DE OREN Y LOS FERROCARRILES NORTEAMERICANOS EN 1881

MAPA 4.2



merciales al oriente y al poniente para la rica zona del bajo Misissippi, que era el objetivo de los gobernadores sureños. Aunque los convencionistas mostraron interés en el proyecto, nada se hizo para realizarlo. En septiembre del mismo año Owen logró interesar a un grupo de capitalistas neoyorquinos dispuestos a procurar recursos para la exploración de la ruta, pero tampoco logró lo que buscaba.

Los primeros tropiezos de Owen se explican en parte por las circunstancias financieras del momento, que poco favorecían a las inversiones ferroviarias. Desde 1872 había decaído el interés de los inversionistas por los negocios ferrocarrileros, pues la incontrolada competencia entre las más grandes compañías había reducido la rentabilidad de las empresas, y por otra parte, la proliferación de empresas fraudulentas o mal administradas provocaba la desconfianza. (5)

El mal clima financiero obligó a posponer los planes ferroviarios y Albert K. Owen se dedicó a otras actividades, como la participación en un negocio de colonización en Norfolk y a la militancia política. En los años 1873 y 1874 Albert K. Owen fue miembro activo del "Greenback Labor Party" y luchó con entusiasmo por los ideales socialistas de los trabajadores. Su participación en esta lucha política fue de gran trascendencia, pues le hizo consciente de los problemas sociales de los Estados Unidos y le convenció de la necesidad de implantar el sistema "greenback" para la creación de recursos en la construcción de obras para servi

cio del pueblo. A partir de esta experiencia, las actividades de Albert K. Owen estarían impregnadas de la ideología social y económica sustentada por el partido. (6)

Recurso al Congreso de los Estados Unidos

En diciembre de 1874 se inició una nueva etapa en la historia del "Great Southern", cuando Albert K. Owen decidió recurrir al Congreso para la promoción de la empresa, gestión que se prolongaría por más de 5 años.

En el período de sesiones 1874-75 del 43 Congreso, Owen presentó en ambas cámaras el proyecto del "Great Southern". En el folleto que escribió con este objeto, expuso las ventajas del ferrocarril como la ruta más corta entre Europa y el Oriente, que canalizaría ese importante renglón del comercio mundial en beneficio de los Estados Unidos y de México; ayudaría también a la regeneración comercial del Sur y daría empleo a su abundante mano de obra. El proyecto incluía un plan de financiamiento para la construcción de la vía en el tramo correspondiente a los Estados Unidos; sería por medio de una emisión especial de bonos de la Tesorería redimibles con servicios prestados al gobierno y con las utilidades del ferrocarril, así se eludiría el interés bancario y la influencia de los consorcios ferrocarrileros. La parte mexicana de la línea se construiría de manera semejante y el ferrocarril sería explotado conjuntamente por ambos gobiernos en beneficio de sus pueblos.

Por lo pronto Owen sólo solicitó del Congreso la autorización para que el gobierno hiciera la exploración de la parte de la ruta comprendida entre Austin y Topolobampo - desconocida hasta entonces - para demostrar que el ferrocarril era factible. Una comisión de ingenieros de la Secretaría de Guerra estudió el proyecto, y aunque el dictamen fue favorable el período de sesiones terminó sin que la solicitud fuera aprobada.

Albert K. Owen prosiguió las instancias ante los Congresos 44 (1875-77) y 45 (1877-79) y a pesar de que tuvo el apoyo informal del presidente Grant, la aprobación del gobierno mexicano y la enérgica defensa de varios diputados y senadores sureños, no logró la aprobación definitiva. Los argumentos de la mayoría para rechazar el proyecto de exploración fueron dos principales: que no era legítimo emplear a los ingenieros del ejército en una empresa privada y que la exploración podía causar fricciones con México. (Es curioso constatar que en estas mismas fechas - 1873 a 1876 - la marina norteamericana se permitió hacer la cartografía de las costas de México, sin el consentimiento del gobierno mexicano).

Albert K. Owen atribuyó el fracaso a la influencia de las grandes corporaciones ferroviarias y su indignación lo llevó a criticar duramente el sistema político norteamericano, cuando en 1876 afirmó que los Estados Unidos habían dejado de ser una república representativa, pues las cámaras representaban los intereses de las corporaciones y no las del pueblo norteamericano.

El gobierno mexicano estuvo atento al desarrollo de los acontecimientos; los ministros Mariscal y Zamacona cursaron numerosas notas para informar los detalles del proyecto y de las actividades de Owen. La actitud del gobierno mexicano reflejó simpatía e interés por el asunto, en ningún momento mostró temor u oposición y en dos ocasiones accedió formalmente a que los ingenieros del ejército norteamericano realizaran la exploración de la ruta. (7)

Las razones del "Great Southern"

Como Albert K. Owen sólo contaba con su idea y su entusiasmo para la realización del proyecto, recurrió a la propaganda para despertar el interés de quienes podían aportar los indispensables recursos, y así desplegó una amplia campaña publicitaria que duró de 1873 a 1883, con especial intensidad en los años de la lucha ante el Congreso.

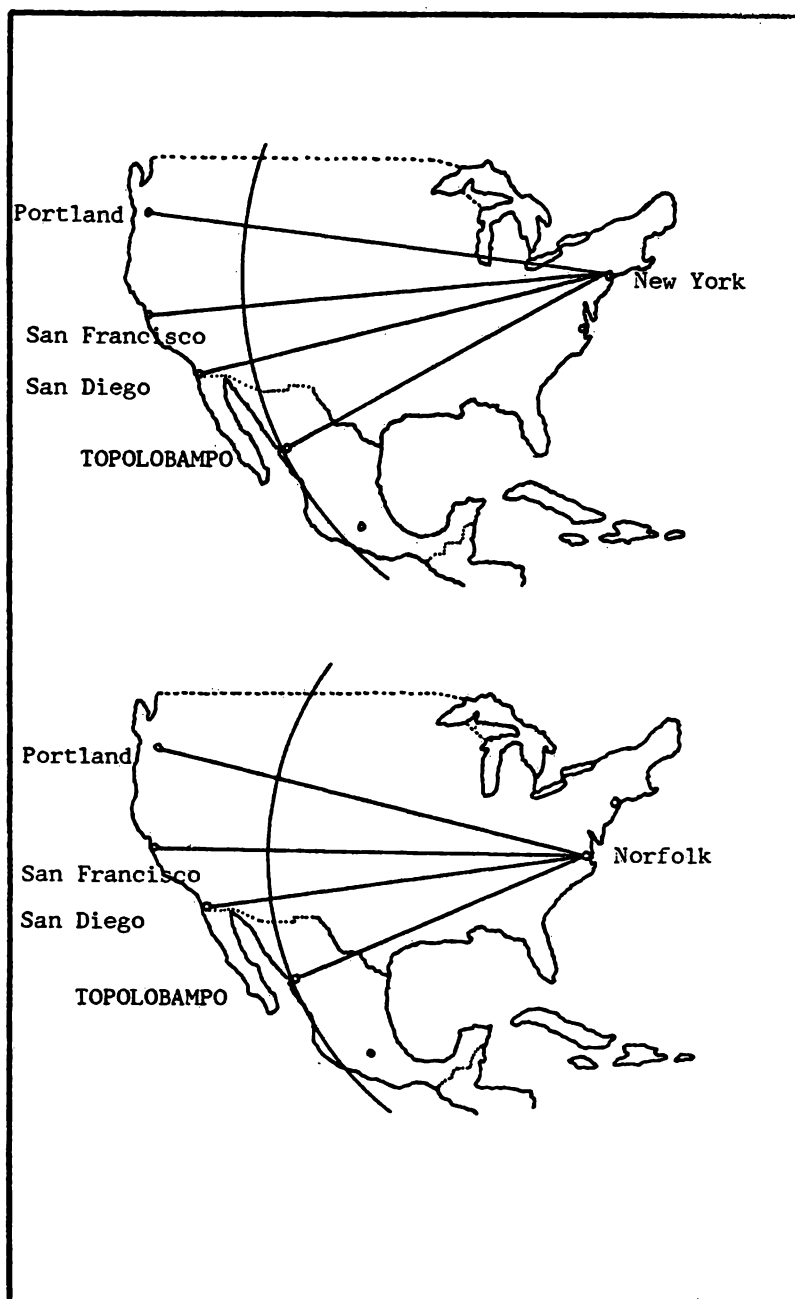
La campaña comprendió la edición de 12 folletos, la publicación de por lo menos 20 extensos artículos en los principales diarios de los Estados Unidos, innumerables cartas y entrevistas con prominentes personas, entre las que se contaron los presidentes Grant, Hayes y Porfirio Díaz. La actividad desplegada pone en evidencia el interés de Owen y su confianza en el proyecto, pero más importante resulta para conocer las razones y motivos que impulsaban al "Great Southern".

De la abundante información al respecto pueden destacarse los siguientes argumentos, que en una u otra forma se repitieron a lo largo de la campaña publicitaria:

- 1.- Las regiones mexicanas que enlazará el ferrocarril son de inmensa riqueza natural; yacimientos de oro, plata, cobre, hierro y carbón; ilimitados recursos forestales, grandes extensiones de terrenos agrícolas susceptibles de riego y con excelente clima. Estos recursos aguardan al hombre inteligente y laborioso que quiera explotarlos, pues los mexicanos son ignorantes y apáticos.
- 2.- El ferrocarril será la vía natural para la salida hacia el Pacífico de los productos de la cuenca del Mississippi y el complemento de su red de canales. Por lo tanto beneficiará directamente a los estados del sur.
- 3.- El ferrocarril Norfolk-Topolobampo es la vía más corta para comunicar la costa atlántica de los Estados Unidos con el océano Pacífico, por lo tanto canalizará el creciente comercio entre Europa y Oriente. (Este argumento se ilustraba con numerosos mapas que mostraban el ahorro de distancia entre las principales ciudades norteamericanas y la costa del Pacífico. Ver el Mapa 4.3). Este ferrocarril será también la ruta más económica por no tener los problemas invernales de las vías transcontinentales del norte.
- 4.- La bahía de Topolobampo reúne las condiciones de un puerto de altura, semejante a Nueva York. La región permite erigir una ciudad cosmopolita comparable a la mejor de los Estados Unidos.
- 5.- Por su posición geográfica, Topolobampo es el sitio más adecuado para la convergencia de las líneas navieras que partan de cualquier punto del Oriente, de Australia o Sudamérica.
- 6.- El ferrocarril propuesto será el primer paso para extender las líneas ferroviarias en territorio mexicano, y México puede ser una fuente inagotable de materias primas y un consumidor de manufacturas.

De la campaña publicitaria que Albert K. Owen realizó en México se conoce un extenso ensayo publicado en La Libertad, a

MAPA 4.3



COMPARACION ENTRE LAS DISTANCIAS TRANSCONTINENTALES

lo largo de 17 números del diario a partir del 11 de diciembre de 1879, bajo el título "El Oriente y el Occidente. Sinopsis de los esfuerzos que ha hecho el Occidente para establecer comunicaciones comerciales con el Oriente... Dedicada respetuosamente a los presidentes de las repúblicas de México y los Estados Unidos". El ensayo contiene las ideas de Owen sobre el comercio con el Oriente y el impulso que le daría el ferrocarril Norfolk-Topolobampo, pero no menciona los otros argumentos que expuso en los Estados Unidos.

Más explícito fue Albert K. Owen en el discurso que pronunció en el Tivoli de San Cosme (La Libertad No. 102, 11 de mayo de 1881) durante la comida que los empresarios mexicanos ofrecieron al general Grant, pues expuso la necesidad de construir ferrocarriles entre México y los Estados Unidos, ya que sus economías eran complementarias y permitirían un intenso intercambio comercial entre las materias primas mexicanas y las manufacturas del país vecino.

Del examen de las razones que a juicio de Albert K. Owen justificaban el proyecto del "Great Southern", puede concluirse que el ferrocarril respondía a las necesidades de los Estados Unidos, que los intereses de México no habían sido tomados en cuenta ni se concebía que este país pudiera objetar la empresa. Es la mentalidad norteamericana del momento, el espíritu de la "penetración pacífica" que contempla únicamente el engrandecimiento de los Estados Unidos y no concibe interferencias en sus planes de

progreso, y menos por parte de México. "El mundo se mueve y México debe moverse con él; que se quite del camino o se le pasará por encima", expresó el cónsul norteamericano en la Paz, y agregó que si surgía alguna oposición se resolvería fácilmente, pues del gobierno mexicano todo se conseguiría distribuyendo algunos dólares. (8)

Así pues, el "Great Southern", como tantas otras empresas de la época, era un proyecto norteamericano para servir a los intereses norteamericanos. México sólo podía aspirar a la honra de quedar uncido al carro del progreso representado por los Estados Unidos. (9)

Una pausa en la lucha. Proyectos financieros

El fracaso de 1879 al no lograr que el Congreso aprobara la solicitud de explorar la ruta Austin-Topolobampo, hizo que Albert K. Owen se retirara por un tiempo de las lides del "Great Southern", y con la recomendación del ministro Zamacona pasó a la ciudad de México donde trabajó poco más de un año en varios proyectos del gobierno federal.

Albert K. Owen participó en la planeación del canal de Huehuetoca para el drenaje del lago de Texcoco, en un proyecto de ferrocarril México-Querétaro y en los planes de la exposición mundial de 1880. Más que las aportaciones técnicas para esos traba--

jos, lo que llamó la atención del presidente Díaz fue el sistema de financiamiento propuesto por Owen, quien fiel a sus principios "greenbackers" tuvo oportunidad para desarrollar sus teorías y proyectos monetarios.

Albert K. Owen sustentó estas ideas a lo largo de toda su vida y en una forma u otra se mezclaron en todas las empresas que impulsó. Es conveniente por tanto examinarlas con mayor detalle, pues permiten conocer mejor la mentalidad de este hombre y la dinámica de sus empresas. Del tiempo de su residencia en México tenemos dos folletos y numerosa correspondencia en que trata asuntos monetarios; con este material y otras publicaciones posteriores, podemos reconstruir los puntos básicos del pensamiento de Owen acerca del sistema de financiamiento de obras públicas con los recursos de la misma comunidad.

Para construir obras de utilidad pública - afirmaba Albert K. Owen - la práctica regular de los gobiernos era procurar se recursos en los mercados internacionales de dinero, especialmente en el de Londres. Esto implicaba un grave perjuicio para el pueblo porque quedaba subordinado al prestamista, quien a través del interés acaparaba la productividad de ese pueblo. El interés no era otra cosa que un tributo pagado por el pueblo a un reducido grupo de judíos egoístas. Además - agregaba Owen - negociar un préstamo en Inglaterra equivalía a comprar productos ingleses, pues el préstamo se hacía principalmente en efectos. Consecuencia de todo esto era incrementar la dependencia de Inglaterra, como

en el caso de los Estados Unidos, que estaban subyugados por los prestamistas ingleses y sus agentes, los financieros norteamericanos. A tal grado había llegado la sujeción, que el mismo gobierno había dejado de servir al pueblo para proteger los intereses de las grandes corporaciones creadas por el capital europeo.

Una manera de evitar este peligro era que el gobierno creara sus propios recursos, por medio de la emisión de "moneda de la Tesorería" de circulación legal y forzosa. Esta moneda serviría para pagar los materiales y el trabajo de las obras públicas y sería pagada con los beneficios que la misma obra produjera. El gobierno tenía facultades para emitir moneda - afirmaba Owen - porque regular el cambio en su territorio era un atributo del poder soberano. Esta moneda estaría respaldada por el valor de los bienes públicos, verdaderas riquezas de la nación, y no por el oro y la plata del sistema inglés, que después de todo poseían valor puramente convencional. Esta moneda tendría el verdadero oficio de instrumento de cambio, pues no podría ser controlada por los banqueros ni usada para oprimir al pueblo.

En apoyo del sistema propuesto, Albert K. Owen citaba el ejemplo de las colonias inglesas antes de su independencia, y principalmente el ejemplo reciente del "greenback". Para el funcionamiento del sistema era indispensable la confianza del pueblo para que mantuviera el valor legal de la moneda, y esto sería posible si se apelaba al patriotismo de los ciudadanos.

Albert K. Owen se permitió sugerir al gobierno del gene

ral Díaz que interviniera en el control de la economía nacional y monopolizara los ramos más productivos, para asegurar la mejor distribución de la riqueza e impedir la opresión del pueblo por las corporaciones privadas. Con especial énfasis señaló el peligro de que los ferrocarriles mexicanos fueran propiedad de corporaciones norteamericanas, que si se adueñaban de las comunicaciones, acabarían por controlar la economía del país.

Para la construcción del canal de Huahuetoca Owen propuso el siguiente plan concreto: el gobierno haría una emisión de 20 millones de pesos en "moneda de la Tesorería", compuesta de billetes de diferentes denominaciones, de curso legal y forzoso. La emisión se haría en lotes de 4 millones y por cada lote el gobierno depositaría 800 000 pesos metálicos en el Nacional Monte de Piedad. La moneda sería canjeable por bonos de la deuda pública con interés del 5 por ciento anual. La moneda sería cancelada en un plazo no menor de 5 años ni mayor de 10, a partir de la fecha de emisión. El valor de los terrenos que se recuperaran por la desecación del lago, así como el de la sal y la soda que se obtuvieran serviría para pagar la emisión. Como un 8 ó 10 por ciento de la emisión se perdería por destrucción del papel, habría una ganancia adicional para el gobierno. Terminó afirmando que la falsificación de la moneda sería penada con la muerte del delincuente.

Porfirio Díaz aceptó el plan, y en diciembre de 1879, 10 días antes de la clausura de las sesiones del Congreso, envió el proyecto de ley pidiendo su inmediata aprobación e hizo un de

de depósito de 800 000 pesos en el Nacional Monte de Piedad. El proyecto creó excitación en los medios financieros, el Congreso se abstuvo de aprobarlo y lo rechazó en el período de sesiones de 1880. El gobierno desistió e hizo un empréstito con el banco Franco-Egipto de París. Ante este nuevo fracaso, Albert K. Owen volvió a los Estados Unidos para insistir de nuevo en la promoción del "Great Southern". (10)

EL FERROCARRIL TEXAS-TOPOLOBAMPO

De regreso a los Estados Unidos, Albert K. Owen encontró que las inversiones ferroviarias interesaban de nuevo a los capitalistas. Una rápida y eficaz campaña de promoción lo llevó a reunir un grupo de inversionistas dispuestos a financiar el reconocimiento de la ruta del ferrocarril, que ya no se llamó "The Great Southern" sino que tuvo el más modesto nombre de "Ferrocarril Texas-Topolobampo".

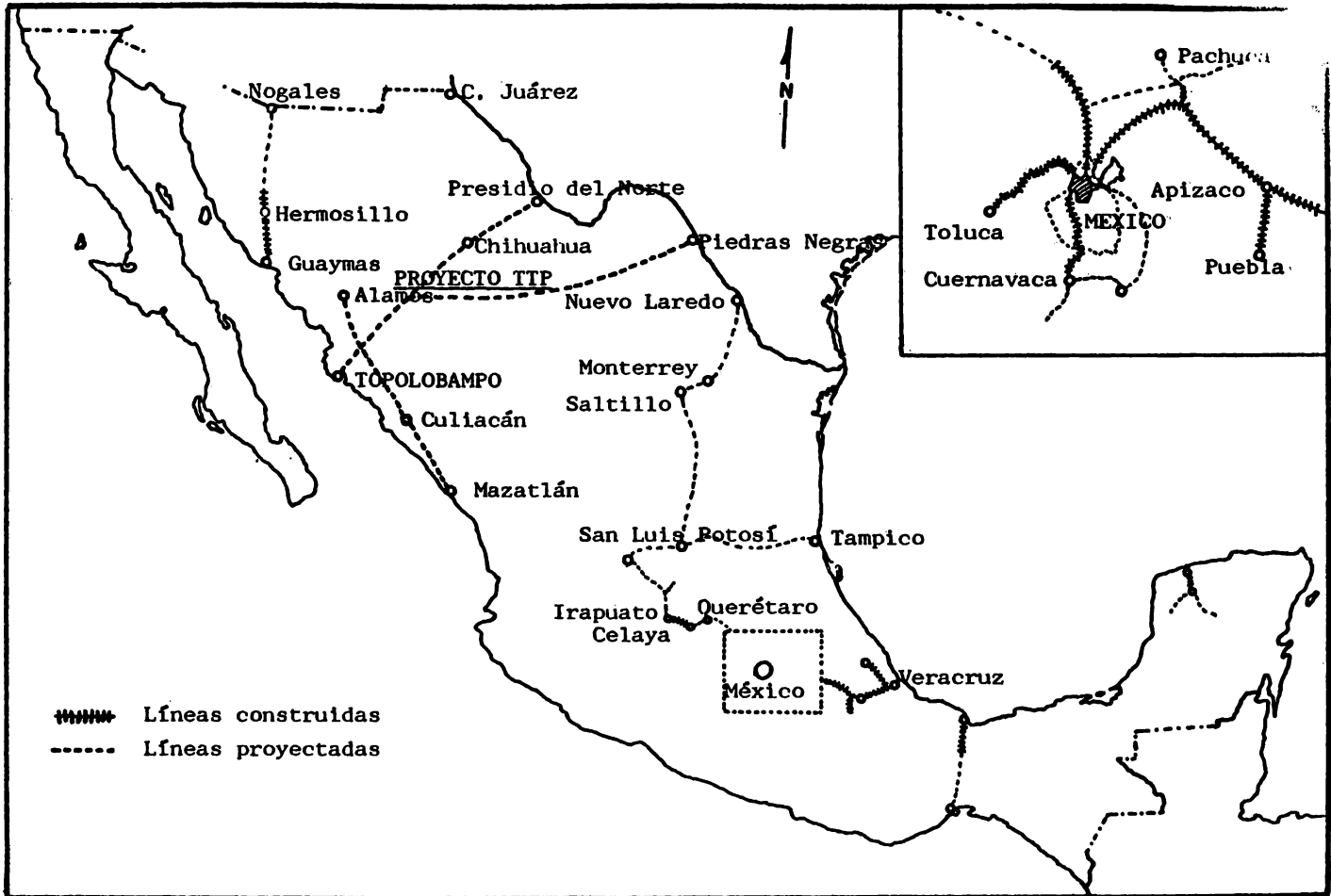
El ministro Zamacona siguió con interés los pasos de Albert K. Owen y proporcionó al gobierno mexicano la relación exacta de las personas comprometidas. Señaló que estas personas eran de aquella clase que actuaba simultáneamente en la política y en los negocios, y apoyaba una empresa con la otra. Entre ellas se contaban: Jesse y Ulysses Grant Jr., empeñados en explotar el prestigio de su padre, el general Ben Buttler conocido por sus reclamaciones contra México, el senador Jones y otros más. De Albert K. Owen se expresó como en otras ocasiones al afirmar que "es un

joven inteligente, honrado, y cuyo buen criterio sólo flaquea cuando se trata de su proyecto favorito sobre el puerto de Topolobampo o de ciertas teorías financieras que tienden a una grande inflación del crédito nacional". (11)

Más tarde se unieron otras personas importantes, como el senador William Windom, antiguo Secretario del Tesoro, y Matías Romero, ministro mexicano en Washington. La sociedad quedó formalmente establecida el 8 de marzo de 1881 de acuerdo con las leyes de Massachusetts y bajo el nombre de "The Texas-Topolobampo & Pacific Railroad and Telegraph Company" (TTP). La nueva compañía inició sus operaciones con la asignación de 30 000 dólares para los trabajos de exploración. Albert K. Owen se trasladó inmediatamente a la ciudad de México para tramitar la concesión del gobierno mexicano; en esta ocasión sus gestiones tuvieron buen éxito, y logró del gobierno de su amigo el general Manuel González un libre contrato que aprobó el Congreso el día 13 de junio de 1881.

El contrato autorizó a TTP para construir y explotar por 99 años una línea troncal y telégrafo anexo de Topolobampo a Piedras Negras, con ramales a Mazatlán, Alamos y Presidio del Norte (Ver mapa 4.4) con las siguientes obligaciones y franquicias:

- La construcción debe iniciarse a los 60 días de aprobados los planos, a un ritmo de 150 Km en plano ó 100 en la sierra cada bienio.
- El plazo total para construir la red es de 10 años, a partir del 13 de junio de 1881.
- La compañía debe ser mexicana, sujeta únicamente a las leyes de la República.



MAPA 4.4 PROYECTO DEL FERROCARRIL "TEXAS-TOPOLOBAMPO AND PACIFIC".

The Topolobampo Pacific Railway, p 17, 18.

- Los estatutos de la compañía y la emisión de valores estarán controlados por el gobierno mexicano.
- Prohibición de traspasar o hipotecar la línea a cualquier gobierno extranjero o admitirlo como socio.
- El gobierno mexicano otorga subvención de 5 000 pesos por kilómetro construido.
- Exención por 15 años de derechos de puerto, importación y alcabala para los materiales de construcción o de operación.
- Derecho de vía de 75 m a cada lado de la línea.
- Adjudicación gratuita de los terrenos nacionales y de los materiales que de ellos se tomen.
- Facultad de expropiar, por causa de utilidad pública, los terrenos particulares necesarios.
- Derecho de explotar los recursos minerales encontrados durante los trabajos.
- Facultad de organizar la fuerza de policía interna para la protección de las obras.
- Obligación de entregar una fianza de 100 000 pesos como garantía del cumplimiento del contrato.
- La concesión caduca por incumplimiento de las estipulaciones.

Año y medio más tarde, el 5 de diciembre de 1882, se ampliaron algunas estipulaciones del contrato, como la que autorizaba el pago de la subvención por tramos de 10 Km aprobados, y se concedió la facultad de erigir "Ciudad González" en las riberas de la bahía de Topolobampo.

Owen consiguió también incorporar a TTP a ciertos personajes mexicanos como: Manuel Romero Rubio, Ignacio Pombo, Francisco M. de Prida y Eduardo Herrera.

Exploración de la ruta

La exploración ordenada por la empresa tenía por objeto establecer la viabilidad del ferrocarril desde los puntos de vista técnico y comercial. La exploración comprendió el estudio topográfico de la ruta propuesta para la línea troncal y sus ramales; las posibilidades portuarias de Topolobampo, la capacidad productiva de las regiones enlazadas por el ferrocarril y la estimación de los costos de la obra. En otras palabras, la exploración se proponía confirmar la información difundida por Albert K. Owen en su campaña publicitaria. Entre 1881 y 1883 se reunió la información necesaria, recabada especialmente para TIP por personas experimentadas y de confianza.

El capitán Ohlson, marino de gran experiencia en la navegación del golfo de California, y George W. Simmons exploraron la bahía de Topolobampo y confirmaron la exactitud de la carta levantada por el ingeniero Fitch en 1873, así como los sondeos de Truxton en 1869. El informe estableció la capacidad portuaria de la bahía, la posibilidad de construir las instalaciones necesarias y la edificación de una ciudad abastecida con el agua del río Fuerte.

El general William G. Le Duc exploró los ramales propuestos a Mazatlán y Alamos, e informó que la construcción de la vía no ofrecía dificultad; que la región era de gran capacidad para la agricultura, aunque por el momento no rendía frutos debido

a la ignorancia de los mexicanos. También encontró posibilidades de explotación minera, suficiente carbón de piedra para combustible del ferrocarril y mano de obra adecuada para los trabajos de construcción.

George W. Simmons y William K. Rogers, socios de la compañía ITP, exploraron el valle del río Fuerte y confirmaron sus extraordinarias posibilidades agrícolas: 700 000 hectáreas de tierras de primera calidad y susceptibles de riego inmediato, incultas en su mayor parte porque los agricultores del valle carecían de un mercado capaz de absorber la producción. Simmons examinó también la posibilidad de adquirir tierras para la construcción del ferrocarril en el tramo comprendido entre la costa y la sierra. El informe fue positivo y señaló la existencia de 7 grandes propiedades en las inmediaciones de la ruta, que por encontrarse en dificultades financieras, podían ser adquiridas a bajo precio; esta circunstancia - afirmó Simmons - permitirá construir 150 millas de vía con las ganancias obtenidas en la especulación.

El punto más delicado de la exploración era la localización del paso a través de la abrupta sierra Madre, hasta entonces desconocido, y que sería determinante para demostrar la factibilidad del proyecto. Esta misión fue confiada al ingeniero Fitch, antiguo compañero de Owen, que había permanecido en la región desde 1872 y adquirido gran experiencia en su topografía. Fitch estudió cuidadosamente los pasos de la sierra y señaló como ruta más apropiada la barranca del Septentrión, porque permitía el trazo de la

vía férrea con la menor pendiente. El informe de Fitch localizó 250 millas de vía entre la costa y la sierra; 150 millas de Topolobampo a la Guasa, en las estribaciones de la sierra, y 100 millas de la Guasa a Pegüis en el extremo norte de la barranca del Septentrión; de Pegüis a la frontera no había ya dificultad.

En cuanto a la estimación de costos de construcción de la vía férrea, Albert K. Owen dio a conocer los siguientes presupuestos globales: en 1876 señaló que el costo total del ferrocarril sería 11 750 000 dólares; ese mismo año, en el informe a la comisión de ferrocarriles del Congreso, dijo que la vía - de 1450 kilómetros de extensión - costaría 16 millones de dólares; en 1877 habló de 24 millones, y en 1881 calculó en 17 250 000 dólares el costo total de la obra, en base a la información aportada por Fitch.

La compañía TTP concluyó los estudios preliminares en 1883 y decidió iniciar la construcción. Se formó la compañía filial "Mexican-American Construction Company" (MACCo) para ejecutar las obras bajo la dirección de Albert K. Owen, mientras el presidente de las empresas, William Windom, y otros directivos emprendían la penosa lucha por conseguir el capital necesario.

Fracaso en la construcción

Albert K. Owen trazó las primeras 100 millas de vía

férrea de Topolobampo al este; los planos fueron aprobados, y en 1884 se anunció el inicio de la construcción con una ceremonia en las arenas de Topolobampo con asistencia de los hacendados de la región. Las obras consistieron en el desmonte y nivelación de 40 Km de vía, pero nada más pudo hacerse por falta de dinero. Windom había fracasado en su intento de obtener capital en Londres y en París, y en los Estados Unidos era más difícil conseguirlo a causa de la hostilidad de las compañías que explotaban las líneas transcontinentales. A esto se añadió el decreto de Porfirio Díaz del 22 de junio de 1885 por el cual se suspendía el pago de subsidios ferroviarios. Las últimas puertas se cerraron pues los inversionistas perdieron la confianza en el gobierno mexicano.

El bienio que estipulaba el contrato para la construcción de los primeros 150 Km de vía estaba por concluir y ni un sólo riel había llegado a Topolobampo. Owen viajó a la ciudad de México, y tras penosas gestiones obtuvo de Porfirio Díaz un decreto que confirmaba la vigencia del contrato de 1881 y 1882, con breves modificaciones, pero estableciendo que los plazos correrían a partir del 3 de julio de 1886. Este mismo año Albert K. Owen obtuvo el primer contrato de colonización que le autorizaba a construir en Topolobampo una colonia modelo con 500 familias de inmigrantes. Desde entonces, los proyectos del ferrocarril y de la colonia se apoyaron e interfirieron mutuamente, y duplicaron los esfuerzos de Albert K. Owen en la incesante lucha por conseguir recursos.

En octubre de 1886 se reanudaron los trabajos en el trazo de la vía férrea de Topolobampo a Vegatón con el apoyo de las personas interesadas en la colonia, pues los accionistas de TTP abrumaban a Owen con sus demandas y le impedían obtener nuevos créditos. Los trabajos avanzaron muy lentamente y en junio de 1888 sólo estaban desmontados 63 Km de vía, es decir, el concesionario había fracasado rotundamente en los planes de construcción.

Nuevas gestiones en la capital de la República aseguraron a Owen una prórroga en los plazos de construcción, acordada el 18 de julio de 1888 con objeto de reorganizar la tambaleante TTP. En octubre de 1889 el horizonte pareció aclararse, pues Owen formalizó un contrato con un grupo de banqueros ingleses y escoceses para el financiamiento del ferrocarril, y los accionistas de TTP accedieron a la reorganización total de la empresa. Sin embargo, vencida la prórroga, el contrato fue cancelado el 24 de diciembre de 1889.

Owen volvió a insistir. El 10 de enero de 1890 se entrevistó con el general Díaz y obtuvo la seguridad de nuevas y ventajosas concesiones. El contrato para la construcción del ferrocarril fue aprobado el 6 de junio de 1892 y estaba concebido en los mismos términos de 1881, pero con apreciables ventajas para el concesionario, pues reducía la cuota de construcción a 50 Km para el primer bienio y a 100 Km para los siguientes; la subvención se reducía a 3 000 pesos por kilómetro construido, pagaderos en valles de tierras nacionales y por tramos aprobados de 50 Km. El con

trato fue suscrito personalmente por Albert K. Owen quien traspasó sus derechos a "The Mexican-Western Railroad Company", la nueva compañía en que se reestructuraba la empresa ferroviaria. A pesar de los esfuerzos desplegados, la construcción de la vía férrea no progresaba y Owen se vio precisado a solicitar otra prórroga, la cual se concedió por 18 meses el día 28 de julio de 1894; como tampoco fue suficiente, el contrato se declaró caduco en enero de 1897.

Una vez más Owen negoció con el gobierno federal y obtuvo otro contrato, aprobado el 1º de junio de 1897 y que contenía las ventajosas cláusulas de 1892. Nuevo fracaso en la construcción y el contrato fue cancelado el 2 de enero de 1899. Al año siguiente Albert K. Owen traspasó sus derechos al empresario norteamericano Arthur Stilwell, y poco después se retiró definitivamente de los asuntos de Topolobampo. Después de 28 años de arduas luchas, "The Great Southern" se reducía a poco menos de 2 kilómetros de vía férrea.

EL FERROCARRIL CHIHUAHUA AL PACIFICO

La historia posterior del ferrocarril de Topolobampo es otra larga serie de esfuerzos y fracasos. La empresa fundada por Arthur Stilwell, "Kansas City, Mexico and Oriente Railroad Company", operó de 1900 a 1929 y logró completar el 42 por ciento de la línea troncal en tres secciones discontinuas: Topolobampo - el Fuerte, Sánchez - Miñaca y Chihuahua - Púlpito. En 1929 la com

pañía fracasó y sus derechos fueron adquiridos por el empresario norteamericano Benjamin Francis Johnston; se logró entonces articular las dos secciones construidas en el altiplano, pero no se pudo construir el tramo de 248 Km a través de la sierra Tarahumara.

En 1940 el gobierno federal adquirió la empresa y logró culminar la construcción del ferrocarril en el año 1961. Así quedó en operación el actual Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, con una longitud total de 938 Km entre Ojinaga y Topolobampo, y una inversión global de 1 104 600 000 pesos efectuada hasta el 30 de junio de 1961.

Sólo cabe añadir que para estas fechas las circunstancias habían cambiado, y que las razones que impulsaron el proyecto del "Great Southern" habían dejado de tener validez para los Estados Unidos. (12)

NOTAS AL CAPITULO IV

- 1.- AHSRE 52 C-R-I fol 121.
Ray REYNOLDS. Cat's Paw Utopia. El Cajón, Published by the autor, 1972. p 4-6.
Gastón GARCIA CANTU. El socialismo en México, siglo XIX. México, Ediciones Era, 1969. p 242.
- 2.- La grafía de este nombre aparece de diferente manera en los documentos. En los más antiguos se encuentran las formas: "Topolbampo", "Tepolbampo" o "Topolcampo" (García Cubas). Más tarde Owen usó la forma "Topolovampo" y después de 1880 se generalizó la forma actual "Topolobampo".
- 3.- Ray REYNOLDS. op.cit. p 6-12.
David M. PLETCHER. Rails, Mines and Progress; Seven American Promoters in Mexico, 1867-1911, 2a ed. Port Washington, London, Kennikat Press, 1972. p 118.
Albert K. OWEN. The Austin-Topolovampo Pacific Railroad Route. Washington, s.e., 1875. p 41-43, 48-49.
=José HAMPL= Hágase la luz. Memorandum histórico por un colono de Topolobampo. México, Imprenta de Adolfo L. Parra Sucs., 1903. p 5 (nota).
Albert K. OWEN. Carta a Manuel Fernández Leal, 22 enero 1890. AKOC.
- 4.- Ray REYNOLDS. op.cit. p 1-3.
CFS 25(I) 12 ene 1886.
- 5.- Ray REYNOLDS. op.cit. p 4; 14.
José HAMPL. op.cit. p 4.
Albert K. OWEN. Carta a Manuel Fernández Leal, 22 enero 1890. AKOC.
- 6.- Para mayor información sobre el "Greenback Labor Party" véase el capítulo III.
- 7.- AHSRE 53 C-R-I fol 448, 449, 539.
AHSRE 55-C-R-I fol 278.
AHSRE 58-C-R-I fol 91.
AHSRE 59-C-R-I fol 84.
AHSRE 60-C-R-I fol 20, 85.
AHSRE 61-C-R-I fol 26.
AHSRE 4-1-5466 fol 1-5, 8, 10-12, 21-22, 25, 26, 29-32, 34, 37, 38, 40-42, 45, 46, 48.

Albert K. OWEN. The Great Southern Trans-oceanic and International Airline, Asia to Europe via Mexico and the Southern States. Chester, s.e., 1874.

Albert K. OWEN. The Austin...

Albert K. OWEN. The Austin-Topolovampo Pacific Highway. Washington (?), s.e. 1876.

Albert K. OWEN. The Austin-Topolovampo Pacific Survey. Philadelphia, Henry Carey, 1877.

Ray REYNOLDS. op.cit. p 14-18.

David M. PLETCHER. op.cit. p 88, 89.

Alex D. ANDERSON. The Topolobampo Pacific Railway. Washington, Gibson Brothers, 1882. p 13.

Francisco R. CALDERON. "Los Ferrocarriles". Daniel Cosío Villegas. Historia Moderna de México. El Porfiriato, vida económica I. México, Editorial Hermes, 1974. p 577.

Sanford A. MOSK. "A Railroad to Utopia". The Southwestern Social Science Quarterly. 3(XX) dic 1939; 245-248.

Albert K. OWEN. Carta a Manuel Fernández Leal, 22 enero de 1890. AKOC.

8.- Albert K. OWEN. The Topolovampo Pacific. s.p.i. 1878 (?). p 4.

9.- AHSRE 4-1-5466 fol 13-17.

Albert K. OWEN. The Austin-Topolovampo Pacific Survey.

Albert K. OWEN. The Austin-Topolovampo Pacific Railroad Route.

Albert K. OWEN. The Topolovampo Pacific.

Albert K. OWEN et al. Reports and Letters Relating to Topolobampo Harbor, Sinaloa, Mexico. Washington, s.e., 1886.

Albert K. OWEN. The Austin-Topolovampo Pacific Survey for Commercial and Scientific Purposes. s.p.i.

William G. LE DUC. Report of a Trip of Observation over the Proposed Line of the American and Mexican Pacific Railway. Washington, Gibson Brothers, 1883.

Alex D. ANDERSON. op.cit.

Alex D. ANDERSON. The American and Mexican Pacific Railway or Transcontinental Short Line. Washington, Gibson Brothers, 1883.

Gastón GARCIA CANTU. op.cit. p 244, 249, 250.

Francisco R. CALDERON. op.cit. p 577.

David M. PLETCHER. op.cit. p 119, 120.

José C. VALADES. Topolobampo: La metrópoli socialista de Occidente. Apuntes para la historia de la ciudad de la Paz. México, Fondo de Cultura Económica, 1939. p 37-41.

La Libertad Nos. 286, 287, 290, 291, 292, de 1879.

La Libertad Nos. 104, 107, 108, 112, 113, 114, 119, 129, 130, 131, 135, 136, de 1880.

La Libertad 102, 11 may 1881.

Albert K. OWEN. Carta a Manuel Fernández Leal, 22 enero de 1890. AKOC.

10.- Albert K. OWEN. The Great Southern Trans-oceanic... p 2-10.

Albert K. OWEN. The Texcoco-Huehuetoca Canal. Philadelphia, Henry Carey, 1880.

Albert K. OWEN. The Military, Postal and Commercial Highways of Mexico and the United States. Philadelphia, Henry Carey Baird and Co., 1880.

Albert K. OWEN. The Problems of the Hour. New York, The Humboldt Library, 1897.

Albert K. OWEN. The Guernsey Market House Plan of Payments. New York, The Humboldt Library, 1897.

Francisco R. CALDERON. op.cit. p 576, 577.

Gastón GARCIA CANTU. op.cit. p 245-249.

Mario GILL. La conquista del valle del Fuerte. México, Impresora Técnica Moderna, 1957. p 29, 249-252.

11.- AHSRE 4-1-5466 fol 49-52.

12.- AHSRE 4-1-5466 fol 49-53, 55-57, 62-63, 71.

AHSRE 10-20-29 fol 23-24.

Albert K. OWEN. The Austin Topolovampo Pacific Highway. p 8.

Albert K. OWEN. The Topolovampo Pacific. p 2, 9.

Albert K. OWEN et al. Reports and Letters... p 1-13, 18.

Albert K. OWEN. The Mexican-Western Railroad Company. Letters, Reports, etc. s.p.i., 1892. p 6-13, 16, 21-23.

Albert K. OWEN. Carta a Manuel Fernández Leal. 20 enero de 1890. AKOC.

Albert K. OWEN. Carta a Porfirio Díaz, 1^o enero de 1896. AKOC.

George W. SIMMONS et al. The Texas, Topolobampo and Pacific Railroad and Telegraph Company. Boston, Press of Rockwell and Churchill, 1881.

William G. LE DUC. op.cit.

Alex D. ANDERSON. The Topolobampo... p 14, 15.

Alex D. ANDERSON. The American... p 2.

Ray REYNOLDS. op.cit. p 8, 21, 22, 71.

David M. PLETCHER. op.cit. p 119.

José HAMPL. op.cit. p 5; 8, 9, 17-21.

Gastón GARCIA CANTU. op.cit. p 252, 253.

Sanford A. MOSK. op.cit. p 248-250, 257-259.

Francisco R. CALDERON. op.cit. p 578, 580, 582.

SECRETARIA DE FOMENTO. Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1882-1888. t IV, p 456-477; t V. p 707-714.

Manuel DUBLAN y José María LOZANO. Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República; ordenada por ... ; edición oficial. México, Imprenta del Comercio, 1876. t 27, p 239-244.

SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS. Memoria de la construcción del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. México, Secretaría de Obras Públicas, 1963. p 9-14, 138.

C A P I T U L O V

LA COLONIZACION

IDEAS DIRECTRICES

El año de 1884 fue favorable a los proyectos de Albert K. Owen: la exploración de la ruta ferroviaria y de la región arrojó resultados positivos y la construcción del ferrocarril estaba a punto de iniciarse. Gracias a estas alentadoras circunstancias pudo Owen dedicarse a la segunda etapa del proyecto global concebido en 1872, es decir, la construcción de la ciudad portuaria de Topolobampo y el desarrollo agrícola del valle del Fuerte.

El primer anuncio de la empresa colonizadora apareció en el artículo de Owen "Una charla sobre ciudades, su pasado, presente y futuro", publicado en American Sentry de Nueva York en la primavera de 1884 (1). Meses más tarde, en febrero de 1885, publicó otro artículo más extenso que el anterior: "Co-operation...The Credit Foncier of Sinaloa" (2), en el que expuso las ideas directrices de una magna empresa colonizadora y las bases de una compa

ña mercantil para llevarla a cabo.

Era común por esos años en los Estados Unidos la organización de sociedades mercantiles dedicadas a la colonización, urbanización o promoción de asentamientos agrícolas; se les consideraba negocios atractivos por las elevadas ganancias que redituaban y la seguridad que ofrecían a los inversionistas. Pero el proyecto de Albert K. Owen fue singular porque incorporó las ideas sociales y económicas de su autor; peculiaridad importante por el carácter que imprimió a la empresa y porque la condicionó en todas las fases de su desarrollo. Por este motivo resulta imprescindible conocer las ideas socioeconómicas de Albert K. Owen para comprender la empresa colonizadora de Topolobampo.

IDEAS SOCIOECONOMICAS DE ALBERT K. OWEN

Albert K. Owen fue infatigable escritor. Miles de cuartillas se publicaron con su firma y muchas otras quedaron manuscritas entre los papeles de su archivo. Escribió sobre los más diversos temas, opinó sobre todos los asuntos, y aunque los problemas sociales fueron los que más le interesaron y sobre los que más escribió, nunca intentó hacer la síntesis de los conceptos que profusos y dispersos se encuentran en su producción literaria. Ni siquiera sus libros más extensos presentan estructura lógica y tan sólo aparecen como un conglomerado de pequeños artículos sobre un tema común.

Por este motivo no es tarea fácil señalar con precisión el pensamiento social y económico de Albert K. Owen, pues las ideas que a continuación se exponen se encuentran dispersas en escritos circunstanciales que aparecieron entre 1876 y 1894. (3)

Los errores del sistema norteamericano

Albert K. Owen fue un ciudadano inconforme con el sistema social, económico y político de su época, y manifestó sus inquietudes a través de agudas críticas al sistema dominante. Desde la época de su militancia en el partido "greenback" se opuso a los magnates del poder y del dinero, posición que se radicalizó al calor de sus reiteradas gestiones y fracasos ante los círculos gubernamentales y financieros, cuando intentó la promoción del ferrocarril transcontinental.

En esos días Owen afirmó que la sociedad norteamericana no respondía al espíritu de la Constitución y de la Declaración de Derechos, pues ya no era ni republicana ni democrática. La igualdad soñada por los padres de la patria no existía; la realidad era una sociedad desigual con clases diferenciadas en base a la riqueza: una clase privilegiada de banqueros y empresarios, y una masa popular empobrecida, marginada del progreso, explotada por la avaricia de los ricos, sin acceso a la propiedad de los medios de producción que se acumulaba en manos de los monopolios. La clase privilegiada se había adueñado del poder y legislaba.

y administraba para su beneficio; el sistema electoral corrupto era el instrumento de los poderosos para mantener el dominio sobre los poderes públicos.

El obrero norteamericano producía riqueza a razón de 6 y medio dólares por jornada de trabajo; pero sólo percibía 1.62 dólares, el resto - 75 por ciento de lo producido - quedaba en las manos de los "barones del transporte, señores de la tierra y reyes del dinero". A esta bárbara explotación se unía el problema de la despoblación del campo y del desmesurado y anárquico crecimiento de las ciudades, causa de infrahumanas condiciones de vida para la masa trabajadora y nuevas formas de explotación a través del alquiler de la vivienda y proliferación de los vicios.

¿A qué factores se debía el desolador cuadro del desequilibrio social norteamericano? Albert K. Owen intentó explicarlo por razones económicas, como era común entre los críticos sociales de su tiempo.

Las causas del mal social

El bienestar social - afirmó Owen - depende de la adecuada solución de dos problemas fundamentales: la producción y la distribución de los bienes requeridos por el hombre (4). El problema de la producción estaba casi resuelto en las sociedades occidentales, pues habían desarrollado su capacidad productiva a

niveles asombrosos; pero el segundo problema, la distribución, no había sido resuelto de manera conjunta y esto era la causa del desequilibrio social que padecían los Estados Unidos.

En efecto - pensaba Owen - la producción de riqueza era muy grande, pero su distribución inequitativa e injusta debido a 3 defectos fundamentales: carencia de transportes ágiles y baratos, carencia de un medio de pago adecuado y ausencia de una ética de intercambio.

Los transportes de los Estados Unidos eran propiedad de corporaciones privadas que administraban sus servicios con espíritu comercial, por lo que obtenían desmesuradas ganancias a costa del encarecimiento de los productos.

Gravemente inadecuado era el sistema monetario vigente, que por estar sustentado en la base oro, permitía a los dueños del oro acaparar el dinero y controlar el cambio. Esta era la desgracia del pueblo: su dinero estaba controlado por los banqueros ingleses y sus agentes (los financieros y las corporaciones norteamericanas) quienes imponían las reglas del cambio no equitativo y cobraban un interés por el uso del dinero. Cambio no equitativo e interés eran los medios a través de los cuales los poderosos robaban los frutos del trabajo, se apoderaban de la tierra, acumulaban enormes fortunas y fortalecían sus corporaciones monopolistas que les permitían perpetuar la explotación. El interés era un crimen social, un tributo pagado por el pueblo a un reducido grupo de egóistas, verdaderos piratas de esos tiempos.

El sistema económico norteamericano carecía de un principio moral para regular el cambio, o sea, le faltaba la más alta cualidad de la distribución. La norma ética del cambio - decía Owen - es la equidad, o sea, el derecho de cada trabajador a cambiar el producto de su trabajo por otros bienes que representen la misma cantidad de trabajo. Los dueños del dinero y señores del cambio no se guiaban por la equidad sino por la competencia, que era la agresiva avaricia en busca del cambio menos equitativo posible en perjuicio del trabajador.

¿Habría algún medio para corregir los 3 graves errores de la distribución, que provocaban la explotación del pueblo trabajador? Owen pensaba que sí existían esos medios y debían ser puestos en práctica sin demora.

La solución

La verdadera solución del problema sería aquella que condujera a suprimir la explotación del trabajador, lo que beneficiaría a toda la sociedad incluyendo a los explotadores, pues el empobrecimiento de la masa popular reducía la demanda y por tanto la producción de bienes. Así que la supresión de ese mal aumentaría la producción de la industria y habría suficiente riqueza para todos equitativamente distribuida.

Para suprimir la explotación era necesario suprimir el monopolio, instrumento que daba fuerza económica y política a los

explotadores del pueblo, y para ello era indispensable imposibilitar el cambio no equivalente y el interés, a través de un medio de cambio no atesorable y de una norma ética para regular el intercambio de bienes entre los productores. (5)

Cooperación Integral

Para llevar a la práctica los principios de reforma social Owen pensó que era conveniente empezar por una pequeña comunidad organizada desde el principio bajo normas racionales, y para ello diseñó un sistema socioeconómico ideal llamado "Cooperación Integral", cuyas líneas principales quedaron plasmadas en los años 1885 y 1886.

Albert K. Owen no pretendió elaborar ideas originales, sino aprovechar las experiencias de todos los reformadores sociales para articular un sistema racional y armónico que reuniera los aciertos de la humanidad. Si el nuevo sistema tuvo su base en el cooperativismo se debió a que era el principio más difundido en esa época; en su integración tuvo decisiva influencia la amistad que Owen cultivó desde 1874 con el matrimonio formado por Edward y Marie Howland, discípulos de Fourier y antiguos miembros del Familisterio de Guiza fundado por André Godin.

El objetivo de la cooperación integral era estructurar una sociedad en que la misma comunidad tuviera el completo control de la vida económica y la administrara a través de un gobier

no democrático. Para ello, Owen propuso los siguientes principios fundamentales:

- . La tierra y los recursos naturales son de propiedad común y sólo el uso puede entregarse a los particulares (Owen pensaba en una comunidad agrícola).
- . La explotación de la tierra, planificada por el gobierno de la comunidad, es responsabilidad privada y el productor es dueño de sus frutos. Los productos se entregan a la comunidad al precio tasado por el gobierno en base al costo de producción. (En los primeros textos se usa la palabra "Estado" para designar al gobierno de la comunidad).
- . La circulación de los productos es función exclusiva del gobierno de la comunidad.
- . El medio de intercambio al interior de la comunidad es el "crédito de trabajo" que se obtiene por trabajo realizado en favor de la comunidad. Así se cumple el principio de la equidad en el cambio, o sea, el intercambio de un servicio por otro servicio equivalente.
- . Los servicios son pagados por la comunidad a precio uniforme, en base a la jornada de trabajo.
- . El comercio al interior de la comunidad es un servicio; lo realiza el gobierno de la comunidad a precios tasados, por él mismo.
- . El gobierno realiza el comercio al exterior de la comunidad, bajo criterios competitivos y en las condiciones más ventajosas para la comunidad.
- . Los individuos sólo pueden contratar con la comunidad. Quedan abolidos los contratos entre particulares o con el exterior, excepto el contrato matrimonial.
- . La casa habitación y enseres del hogar son propiedad privada, excepto el terreno, que es propiedad de la comunidad y sólo cede el uso del mismo.
- . La educación, el transporte, los servicios municipales, las diversiones, etcétera, son responsabilidad de la comunidad y se administrarán gratuitamente o mediante créditos de trabajo, según lo establezcan las leyes.
- . Toda persona entre los 20 y 50 años de edad, no impedida, está obligada a realizar un trabajo productivo o de servicio común, y el gobierno está obligado a proporcionarle un empleo adecuado a su capacidad y preferencias.

- . Las personas menores de 20 años de edad están en periodo de formación y adiestramiento profesional. El proceso educativo incluye la realización de algún trabajo de beneficio común de acuerdo con la capacidad de los educandos.
- . Las inversiones públicas, la seguridad social de los menores e impedidos y algunos servicios municipales, son responsabilidad de la comunidad, quien sufragará los gastos con las ganancias del comercio exterior.
- . Están abolidos los impuestos personales.
- . Está abolida toda actividad que lesione la dignidad humana, que dañe la salud pública o privada, o que implique servidumbre para con alguna persona.
- . Los funcionarios de la administración pública se eligen democráticamente. Nadie puede votar en favor de sí mismo ni solicitar el voto de otros.
- . Las leyes y reglamentos son elaborados por los funcionarios del gobierno y refrendados por la comunidad.
- . Sólo la comunidad puede impartir justicia por medio de funcionarios habilitados para ello. La pena del delincuente es el exilio.
- . Hay libertad de expresión. La comunidad dispondrá de medios eficientes para la comunicación. No podrán publicarse críticas al gobierno o a particulares sin la firma del autor.
- . Quedan abolidas las sociedades secretas, sectarias o religiosas. El ejercicio de la religión se circunscribe al hogar.

Junto a estos principios fundamentales, Owen desarrolló otros conceptos propios de su tiempo y su cultura que se entrelazaron en la trama de la cooperación integral, tales como: la promoción de la mujer, el enaltecimiento del matrimonio y el anticlericalismo.

Las ideas feministas se encuentran en toda la obra de Owen, y dentro de la cooperación integral la mujer tiene absoluta paridad con el hombre. Owen deseaba que la mujer fuera independiente en lo económico para que pudiera mantener su igualdad ante

el hombre, incluso dentro del matrimonio.

Owen insistió en establecer el matrimonio como la base del sistema, pues no sólo concebía la sociedad familiar como la perfecta aplicación de la cooperación integral, sino también como la salvaguarda de la moralidad pública y privada entendida según la tradición puritana. La inmoralidad - pensaba Owen - era un obstáculo a la integridad personal, indispensable para el cumplimiento de las responsabilidades sociales. Dentro de la cooperación integral el matrimonio era igualitario en cuanto a derechos y responsabilidades conyugales, la mujer conservaba su propio nombre y el vínculo podía ser disuelto por acuerdo entre las partes.

Clérigos y abogados acapararon los denuestos que la activa pluma de Owen esparció en 1885 y 1886; considerados como elementos antisociales que sólo se explican en los medios corruptos, no tenían cabida en la cooperación integral.

El repudio a los clérigos y sociedades religiosas no implicaba el rechazo a la religión, sino lo contrario, se repudiaba a las iglesias en nombre de la pureza de la religión. Por tradición y por convicción Owen fue cristiano; las expresiones y conceptos evangélicos aparecen con frecuencia en sus escritos sociales, e incluso llega a afirmar que la cooperación integral es la realización del ideal evangélico, desvirtuado, prostituido y hecho execrable por las iglesias cristianas. Así pues, en la cooperación integral se recomendaba la práctica de la religión y en especial de la moral evangélica, en atención a su valor como elemen

to de cohesión social, pero como una actividad privada que no debería trascender los límites de la familia.

El sistema de cooperación integral estaba diseñado para lograr la felicidad de una comunidad de dimensiones municipales y Owen pensaba que no era aplicable en conglomerados humanos de excesiva magnitud. Cuando la primera comunidad estuviera sólidamente establecida y produjera más riqueza de la requerida para sus necesidades, se emplearía el excedente para fundar nuevas comunidades. Así se formaría un sistema de comunidades confederadas, cooperativas entre sí, que llegarían a cubrir el inmenso territorio de la América.

El sistema de cooperación integral estaba llamado a ser el instrumento de regeneración social, pero a nadie se le impondría por la fuerza, pues era contrario a sus mismos principios lesionar la individualidad de las personas. La fuerza de la cooperación integral era de orden moral y se impondría gracias al poder persuasivo de sus resultados prácticos. Owen nunca pensó que la violencia pudiera ser el camino a la regeneración social: "evolución, no revolución" fue uno de sus lemas preferidos. (6)

"THE CREDIT FONCIER COMPANY": PROYECTO Y PROMOCION**El proyecto general**

Para llevar a cabo la colonización de Topolobampo e implantar el sistema de cooperación integral, Albert K Owen concibió la idea de crear una compañía de negocios de acuerdo con la ley de los Estados Unidos, cuyas principales funciones serían: reunir el capital necesario para la empresa, adquirir los terrenos para la colonia, otorgar crédito a los colonos para su asentamiento y administrar la compañía según los principios de la cooperación integral. Owen eligió el nombre de "The Credit Foncier Company" (CFCo) inspirado en las instituciones francesas de ese nombre creadas para otorgar crédito barato en el sector agrícola. (7)

En el artículo "Co-operation... The Credit Foncier of Sinaloa" antes citado, Owen presentó el primer esbozo de CFCo y fue el inicio de una intensa campaña publicitaria para la promoción de la empresa.

En abril de 1885 Owen amplió el artículo anterior y lo editó en forma de folleto con el título The Credit Foncier of Sinaloa. A Social Study, con 64 páginas de extensión; se tiraron -- 2000 ejemplares que se distribuyeron entre los meses de abril y agosto. Nuevamente amplió el folleto, ahora a 211 páginas, que se publicó en la editorial de John W. Lovell bajo el título Integral Co-operation; its Practical Application; se tiraron 2 000 ejemplares que se agotaron entre agosto y diciembre.

Para reforzar la campaña publicitaria y hacerla sistemática se fundó el periódico semanal The Credit Foncier of Sinaloa (CFS) editado en Hammonton, N.J. por Edward y Marie Howland, cuyo segundo número apareció el 9 de junio de 1885 (se consideró que el folleto The Credit Foncier of Sinaloa. A Social Study había sido el primer número). El periódico se inició con un tiro de 800 ejemplares y se publicó hasta 1895; desde su aparición fue el principal instrumento para la promoción de la empresa colonizadora de Topolobampo.

De la abundante literatura impresa durante la campaña publicitaria se obtienen las líneas generales y los detalles de CFCo, según fue concebida por la fértil imaginación de Albert K. Owen.

"The Credit Foncier Company es una organización de hombres y mujeres que asocian sus vidas, trabajos, habilidades, talentos y crédito, para asegurar para ellos y sus hijos, empleos agradables y seguros, alimento sano, ambiente atractivo y limpio, facilidades de progreso, instrucción adecuada, entretenimientos culturales, trato amable en las enfermedades, atención en la ancianidad y seguridad en todo tiempo, en todo lugar y en toda clase de circunstancias." (8)

O como Owen lo expresó en términos menos formales: CFCo pretende ser un buen padre, solícito e infatigable, que unificará los esfuerzos de sus pequeños y los guiará con sus expertos consejos desde el nacimiento hasta el crematorio. (9)

CFCo sería una compañía de negocios, sujeta a las leyes norteamericanas, cuya administración estaría a cargo

de un consejo de directores presidido por un director general o presidente de la compañía. Para atender los diversos ramos administrativos el gobierno estaría dividido en 10 departamentos:

- 1 Depósitos, préstamos, seguridad y medios de pago.
- 2 Planeación, construcciones, calles y parques.
- 3 Leyes, reglamentos, arbitrajes y registro.
- 4 Uso de motores, fuerza, luz y calor.
- 5 Policía, vigilancia y limpieza.
- 6 Transportes y comunicaciones.
- 7 Diversificación y perfección de empleos.
- 8 Educación, instrucción, diversiones y baños.
- 9 Agricultura, recursos forestales y piscicultura.
- 10 Médicos, enfermeras, farmacia y química.

El eje de la organización sería el departamento de depósitos, préstamos, seguridad y medios de pago, pues regularía las actividades más delicadas, de cuyo correcto desempeño dependía el éxito de la cooperación integral. Este departamento llevaría las cuentas personales de los colonos - a modo de cuenta bancaria asentando los "créditos" o servicios prestados por el socio a la comunidad, y los "cargos" o servicios prestados por la comunidad al socio; créditos y cargos se cuantificarían en base a la "unidad de contabilidad" que haría el papel de moneda al interior de la organización. Esta función aseguraba la equidad en el cambio, principio fundamental de la cooperación integral. Al mismo departamento correspondía la importante función de garantizar la seguridad de los asociados en todas las circunstancias de su vida.

El departamento de diversificación y perfección de em--

pleos tendría a su cargo la función de proporcionar a cada colono un empleo adecuado a sus habilidades y preferencias, en alguna de las actividades productivas o de servicio desempeñadas en la compañía. Esta función era también de vital importancia dentro de la organización, y ninguna persona podía pasar a la colonia sin haber firmado contrato con este departamento para desempeñar un determinado trabajo.

El departamento de educación, instrucción, diversiones y baños, tenía a su cargo la tarea de formar a todos los asociados, en especial a los niños y jóvenes, para disponerlos a ser perfectos cooperativistas. Para ello se impondría un régimen educativo que tendiera al desarrollo físico, científico, filosófico y artístico de las personas, sin descuidar el fomento de las habilidades manuales, pues uno de los valores a inculcar en los educandos era el amor al trabajo, única base de la felicidad y progreso del hombre. Toda persona menor de 20 años era sujeto de educación, a fin de integrarlo plenamente a la comunidad al llegar a la mayoría de edad.

Para emprender la tarea colonizadora CFCo adquiriría la tierra de la playa norte de la bahía de Topolobampo, llamada desde entonces "sitio de la ciudad", y los terrenos del predio "los Mochis" para establecer la granja agropecuaria. Estas tierras se encontraban en posesión o bajo el control de la empresa ferroviaria TTP, lo que garantizaba su fácil adquisición. La tierra sería el patrimonio perpetuo de CFCo para garantizar el valor de

sus acciones, ya que sólo entregaría el uso de la misma a los socios que la solicitaran.

El sitio de la ciudad, con 5 700 Ha iniciales de extensión, serviría de asiento a la más moderna de las ciudades portuarias diseñada conforme a los últimos adelantos del urbanismo. El primer nombre que se propuso para la urbe fue "Carman City" en el año 1872, se cambió por "González City" en 1882, pero desaparecido Manuel González del panorama político, ya no interesó perpetuar su nombre. Los suscriptores de CFS propusieron diversos nombres como: "Owen City", "Esperantia", "Amicitia", "Haevers Gate", "City by the Sea", "Pacific City" entre muchos otros. Este último nombre - "Pacific City" - fue elegido y se tradujo oficialmente al castellano como "Ciudad del Pacífico".

Albert K. Owen invirtió mucho tiempo y trabajo en diseñar el plano regulador de Ciudad del Pacífico, con amplias calles, avenidas y bulevares, numerosos jardines y paseos, zonas residenciales y comerciales. Reglamentó con exactitud los tipos de construcción que se emplearían para las casas privadas, hogares colectivos, hoteles, oficinas, etcétera, con objeto de mantener la armonía del conjunto.

Se trazó el esquema de un rígido reglamento municipal que tendía a salvaguardar la salud y tranquilidad de los habitantes. Se proscribía aquello que pudiera contaminar el ambiente como: todo tipo de animales, fábricas, transportes o máquinas ruidosas, con la única excepción del ferrocarril que cruzaría la ciu--

dad por la avenida principal. El reglamento prohibía el uso del tabaco y del alcohol, señalaba la hora para el inicio de las actividades y para el toque de queda, sugería la vestimenta de los habitantes; en fin, los más pequeños detalles estaban previstos y resueltos en ese reglamento. Los entusiastas seguidores de Owen pensaron que era el más racional y completo de los sistemas de ordenanzas municipales; otros pensaron que se trataba del reglamento de una prisión modelo.

Para los terrenos agrícolas de la colonia - 32 040 Ha del predio los Mochis - no había reglamentación precisa, sólo se estipulaba que el uso de la tierra sería cedido a los colonos para que la explotaran privadamente. (10)

Las finanzas

Para poner en marcha el proyecto de CFCo se requería capital, que según la organización dada a la compañía se obtendría mediante la venta de acciones. CFCo emitiría 100 000 acciones de 10 dólares cada una; las primeras 15 000 se venderían entre todas las personas interesadas en el proyecto y las 85 000 restantes serían colocadas exclusivamente entre los colonos de Ciudad del Pacífico. Las acciones pagarían dividendos como en toda empresa de lucro pero no podían negociarse entre particulares, pues sólo CFCo podía adquirir las acciones de los tenedores en caso que desearan venderlas.

Con el producto de la venta de 15 000 acciones, es decir, con 150 000 dólares, se prepararía la infraestructura básica para la colonización, de acuerdo con el siguiente presupuesto:

Compra de los primeros 15 000 lotes urbanos	\$ 30 000
Compra de 6 000 Ha de tierra laborable	" 15 000
Construcción de oficinas	" 10 000
Construcción de un hotel	" 20 000
Construcción de 10 casas modelo	" 10 000
Construcción de un crematorio	" 3 000
Tubería de agua para riego y servicio urbano	" 30 000
Operación de un barco	" 15 000
Periódico	" 2 000
Ferrocarril de la ciudad a la granja	" 5 000
Gastos de administración	<u>" 10 000</u>
T o t a l	\$ 150 000

La operación de CFCo podría entonces iniciarse con favorables perspectivas de éxito. Recibiría ingresos por concepto de venta de lotes y de acciones entre sus colonos; la producción agrícola se iniciaría de inmediato y en 5 años la colonia sería autosuficiente.

El uso de los lotes urbanos de 5 x 42 m se vendería a perpetuidad de acuerdo con una tarifa que daba ventajas a los pioneros. Por cada acción adquirida el colono tendría derecho a comprar el uso de un lote, hasta un máximo de 48, es decir, una manzana de 34 x 163 m podía heredarlo a sus descendientes, pero no venderlo, alquilarlo o donarlo más que a la compañía. Si un colono perdía la propiedad de las acciones, por el mismo hecho perdía la posesión de los lotes por ellas amparados.

Owen estimaba que con 900 personas asentadas en Ciudad del Pacífico el valor comercial de la propiedad raíz sería de

900 000 dólares; con 10 000 colonos ascendería a 10 millones; y con 400 000 a 217 275 000 dólares, según los índices registrados en las principales ciudades norteamericanas. El incremento del valor de la propiedad raíz sería la garantía de la estabilidad de la compañía, el exponente de su prosperidad y la prueba del éxito de la cooperación integral.

Las estimaciones de Owen sobre los ingresos de la compañía por concepto de producción indicaban la cantidad de 6.50 dólares por jornada de trabajo y productor, lo que en una comunidad de 4 000 productores representaba la suma de 26 000 dólares diarios. Si a esto se añadía el valor de los servicios que la comunidad podría prestar al exterior, los ingresos de la compañía podrían ser del orden de los 12 millones de dólares anuales.

Las utilidades de CFCo se distribuirían de la manera siguiente: la mitad para adquisición de tierras y ejecución de obras públicas; una décima parte para la construcción de casas; una décima parte para el pago de dividendos, y el resto para incrementar las comunicaciones, construcción de hoteles y extensión del sistema de cooperación integral. (11)

El voto en "The Credit Foncier Company"

Un principio no resuelto satisfactoriamente en el proyecto y que más tarde ocasionó problemas en su aplicación fue

el asunto del voto de los socios en las decisiones de la compañía. La primera idea de Owen fue establecer el voto por persona, y no por acciones como era ordinario en las sociedades de negocios. El voto por persona - pensaba Owen - era más adecuado al sistema de cooperación integral en que las personas cuentan más que el capital.

Algunos suscriptores objetaron el principio en base a la equidad, pues no era justo que tuvieran el mismo peso decisivo las personas que en diferente medida cooperaban al bien común. Una larga discusión se llevó a cabo a través de la tribuna ofrecida por el periódico CFS y Owen terminó por decidir que el voto por acciones era más conveniente, pues las asociaciones con este tipo de votación, las compañías mercantiles, eran sin duda más eficientes que las comunidades municipales donde se practicaba el sufragio por persona.

Se acordó establecer el voto por acciones aunque limitado razonablemente, pero nunca se precisó el límite aludido y los textos reglamentarios de la compañía quedaron abiertos a la interpretación del voto irrestricto por acciones. (12)

Campaña publicitaria

La fundación del semanario The Credit Foncier of Sinaloa en junio de 1885 permitió a Owen sistematizar y ampliar

la campaña publicitaria de CFCo. Con la decidida participación de los activos esposos Howland, de John W. Lovell y de muchos entusiastas cooperativistas la campaña se desarrolló vigorosa; el periódico alcanzó un tiro de 2 000 ejemplares (13) se distribuyó en todos los estados de la Unión Americana, en Canadá, México e Inglaterra; se fundó una docena de "Credit Foncier Clubs" en diversas ciudades norteamericanas y se publicó propaganda en los diarios de mayor circulación.

La campaña publicitaria desarrolló 2 temas principales: el sistema de cooperación integral y la riqueza natural del valle del río Fuerte. Sobre el primer tema se publicaron numerosos artículos de Albert K. Owen, insistentes y repetitivos, que abundan sobre los mismos tópicos tratados en la literatura anterior a CFS, sin que se note avance en la profundidad o coordinación de las ideas del autor.

En cuanto al segundo tema, la potencialidad económica de la región de Topolobampo, se repitió la información usada en la promoción del ferrocarril transcontinental, publicada 5 años antes. Alrededor de los temas principales se publicaron ensayos y artículos sobre problemas sociales europeos y norteamericanos, y abundante correspondencia de los suscriptores de CFS que respondían con entusiasmo al reclamo de las utópicas promesas de Owen.

El alma de esta campaña fue Marie Howland, quien con su estilo sencillo y persuasivo logró numerosos adeptos a la empresa. La influencia de Marie Howland se realizó también a través de su

nóvela Papa's Own Girl, donde describió el desarrollo ideal de una comunidad fourierista establecida en Nueva Inglaterra; aunque suscitó inquietudes por la manera libre de tratar los problemas femeninos, alcanzó gran difusión entre los suscriptores de CFS.(14)

El éxito de la campaña publicitaria se percibe a través de la suscripción de acciones de CFCo que empezaron a venderse en junio de 1885 (Cuadro 5.1). El primer mes se colocaron 7 404 acciones entre 318 personas; Owen adquirió personalmente 4 400 acciones, que con otras 600 adquiridas más tarde alcanzó un total de 5 000, por lo que fue el accionista mayoritario de la compañía. En el segundo semestre de 1885 y todo el año 1886, la campaña progresó a un ritmo promedio de 250 nuevos suscriptores y 870 acciones colocadas cada mes. Así, a fines de 1886 la compañía había vendido 16 607 acciones entre 4 770 suscriptores. Por esas fechas la venta de acciones decayó bruscamente cuando Owen mismo se vio precisado a detener el entusiasmo de los futuros colonos, que empezaban a ir a Topolobampo sin orden ni concierto y ponían en peligro la realización de la empresa.

Los cuadros 5.2 y 5.3 resumen los datos sobre la ocupación y lugar de residencia de los suscriptores en el punto álgido de la campaña. Se observa que en agosto de 1886, del total de 3 523 suscriptores sólo 1 423 eran personas adultas, ya que cada familia de futuros colonos compraba acciones por cada uno de sus miembros. Por esta misma razón, la ocupación predominante que se registra es la de ama de casa.

CUADRO 5.1

SUSCRIPCIONES RECIBIDAS POR "THE CREDIT FONCIER COMPANY"

A ñ o	Número de suscriptores en el año	Número acumu lativo de suscriptores	Acciones suscri tas en el año	Número acumula tivo de accio- nes suscritas
1885	1 171	1 171	9 232	9 232
1886	3 599	4 770	7 375	16 607
1887	474	5 244	654	17 261
1888	57	5 301	196	17 457
1889	78	5 379	290	17 747
1890	164	5 543	173	17 920
1891	112	5 655	256	18 176

Fuente: The Credit Foncier of Sinaloa.

CUADRO 5.2

SUSCRIPTORES DE "THE CREDIT FONCIER
COMPANY" EN AGOSTO DE 1886
DISTRIBUCION POR OCUPACIONES

Total de suscriptores	3 523
Suscriptores adultos	1 423
O c u p a c i ó n	Porcentaje de adultos
<hr/>	
Ama de casa	18.5
Agricultor	13.8
Carpintero	6.7
Obrero	2.9
Empleado	2.5
Impresor	2.2
Maestro de escuela	2.0
Comerciante	1.6
Pintor	1.6
Herrero	1.5
Otras ocupaciones (*)	46.7
<hr/>	

(*) Las más representadas son: minero, albañil boticario, pescador, zapatero y marinerero.

Fuente: CFS 7(II) 7 sep 1886: 77.

CUADRO 5.3

SUSCRIPTORES DE "THE CREDIT FONCIER
COMPANY" EN 1887. DISTRIBUCION POR
LUGAR DE RESIDENCIA

Total de suscriptores	5 244
Lugar de residencia	Porcentaje del total
<hr/>	
Estado de Colorado	27.0
Estado de Texas	14.0
Estado de California	11.0
Estado de Michigan	5.3
Estado de Illinois	5.1
Estado de Pennsylvania	5.0
Estado de Maine	4.8
Estado de Florida	4.2
Otros lugares	23.6
<hr/>	

Fuente: The Credit Foncier of Sinaloa

La ocupación productiva mejor representada es la del trabajador del campo. Por el lugar de residencia se observa que más de la mitad de los suscriptores procedía de las regiones agrícolas de Colorado, Texas y California, que en aquel entonces iniciaban su desarrollo. Después de 1890 el mayor número de suscriptores y colonos procedió del Estado de Kansas, territorio de condiciones semejantes a los anteriores.

De la información relativa a la ocupación y procedencia de los suscriptores, así como de su abundante correspondencia publicada en CFS, se deduce que estas personas procedían de la clase media baja, trabajadora y artesanal de los Estados Unidos. De su mentalidad y cultura se observan algunos rasgos comunes, como: inconformidad con el sistema socioeconómico imperante en los Estados Unidos, ímpetu aventurero y deseo de colonizar nuevas tierras, plena confianza en el sistema de cooperación integral y en su líder Albert K. Owen, seguridad en sí mismos como realizadores de la empresa y confianza en que su trabajo constante vencería las dificultades. Muchas de estas personas mostraron profunda conciencia religiosa que les hizo concebir la empresa como una aventura mesiánica que transformaría la sociedad humana conforme a las normas del Evangelio, que implantaría la fraternidad universal, o sea, el reino de Dios sobre la tierra. Estos ideales que mantuvieron el espíritu de los futuros colonos se expresaron en la letra de varias canciones que acopladas a populares tonadas, se difundieron como parte de la campaña de promoción. (15)

Entre los suscriptores de la compañía hubo también personas que procedían de más alto nivel social, como profesionistas liberales e intelectuales, que participaban del anhelo del pueblo por la regeneración de la sociedad. No todos los lectores de CFS respondieron con entusiasmo a los proyectos de Albert K. Owen, hubo algunos que expresaron dudas, temores o franca oposición a las ideas del promotor, pero muy pocas de sus cartas se publicaron en las páginas del semanario, pues la cuidadosa censura de Marie Howland las relegó al archivo de la editorial. (16)

Legalización de la empresa

Como la colocación de acciones de la compañía avanzaba con buen ritmo, a principios de 1886 Owen decidió dar a la empresa la base legal e intentar los primeros pasos en la colonización efectiva. Para ello era necesario hacer la constitución legal de CFCo, nombrar el consejo de directores, elaborar los reglamentos y obtener la concesión colonizadora del gobierno mexicano. Sólo entonces se podría proceder a construir las instalaciones básicas para la recepción de los colonos.

Owen recurrió a su amigo y socio Matías Romero y solicitó un escrito en que el gobierno mexicano aprobara el proyecto de colonización. Romero se abstuvo de hacerlo pues carecía de facultades para ello, pero animó a su amigo a que pasara a la ciudad de México a gestionar la concesión correspondiente.

A partir de ese momento Romero informó minuciosamente a la Secretaría de Relaciones sobre los proyectos colonizadores de Owen y de la campaña publicitaria que cobraba fuerza en los Estados Unidos. Las observaciones de Romero sólo expresaron desconfianza en dos puntos: la magnitud del proyecto concebido por Owen y el establecimiento de la colonia en el litoral, zona vedada a los extranjeros por las leyes mexicanas. (17)

En mayo de 1886 Owen estaba en la ciudad de México para gestionar la prórroga del contrato ferroviario - a punto de caducar - y la concesión para fundar Ciudad del Pacífico. Los resultados fueron positivos y en el mes de julio se aprobaron ambos contratos.

El contrato de colonización fue celebrado entre la Secretaría de Fomento y la compañía TTP, para colonizar las tierras que dicha empresa poseía en Topolobampo y terrenos baldíos en Sinaloa, Sonora, Chihuahua y Coahuila. Fue aprobado por el Congreso el día 22 de julio de 1886 y contenía las siguientes obligaciones y franquicias:

- . Se autoriza a la compañía TTP para deslindar y adquirir terrenos baldíos en Sinaloa, Sonora, Chihuahua y Coahuila, en ambos lados de la vía del ferrocarril y en los alrededores de las tierras que ya posee la compañía.
- . Las tierras se adjudicarán de acuerdo a las leyes, reglamentos y tarifas en vigor.
- . Las tierras que adquiriera la compañía se usarán para establecer colonias agrícolas, mineras o manufactureras, con inmigrantes extranjeros sin discriminación de nacionalidades y con 25 por ciento de mexicanos.

En el término de 2 años, la compañía establecerá una colonia en Topolobampo y los Mochis, con no menos de 500 familias; en los siguientes 5 años se establecerán 1 500 familias más.

La compañía puede adquirir terrenos a razón de 100 Ha por familia; cada familia dispondrá de 40 Ha.

Se autoriza a la compañía para tomar agua de los ríos Fuerte y Sinaloa a razón de 100 metros cúbicos diarios por habitante, para usos domésticos, y 86 400 metros cúbicos diarios por cada 1 000 Ha en cultivo. La compañía podrá construir canales o acueductos, previa autorización de la Secretaría de Fomento.

- . Se establecerá una zona sanitaria de 50 Km alrededor de la colonia, para su seguridad.
- . La compañía establecerá escuelas primarias, secundarias y de oficios, donde se enseñará el idioma español.
- . Se concede exención por 10 años de todos los impuestos, excepto los municipales. Se concede exención de impuestos de importación para los efectos personales de los colonos, maquinaria agrícola e industrial. Se concede libre importación de provisiones para los colonos, durante 2 años, a razón de 150 dólares anuales por familia ó 40 por persona.
- . La compañía establecerá comunicación marítima con otros puertos del Pacífico por medio de un barco no menor de 300 toneladas.
- . La compañía construirá las oficinas del gobierno federal con una inversión no menor de 5 000 dólares.
- . La compañía y los colonos serán considerados mexicanos, sujetos a las leyes y tribunales de la República. Los colonos podrán arreglar por arbitraje sus asuntos internos.
- . La compañía no podrá transferir o hipotecar las concesiones a un gobierno extranjero ni admitirlo como socio. Las concesiones podrán ser transferidas a particulares sólo con permiso del gobierno.
- . La compañía depositará una fianza de 3 000 dólares en garantía del cumplimiento del contrato.
- . El contrato caducará por incumplimiento de las obligaciones establecidas; la caducidad deberá ser declarada por el gobierno federal.

Las disposiciones de este contrato se ajustaban a las prescripciones de la ley de colonización del 15 de diciembre de

1883, sin que las autoridades federales vieran obstáculo en el hecho de que la colonia se estableciera en el litoral, de que los colonos fueran norteamericanos o que la tierra fuera poseída por una corporación civil en desacuerdo con las Leyes de Reforma.

Durante su estancia en la ciudad de México Owen redactó un extenso documento titulado "Nuestros Principios", con 37 artículos que contenían los elementos fundamentales de la cooperación integral. Se publicó en CFS (18) con objeto de que los futuros colonos lo estudiaran, y firmaran la promesa de vivir siempre conforme a esos ideales y bajo las disposiciones de los directores de CFCo, someterse a las penas impuestas por la compañía y no recurrir a tribunales ajenos a ella.

De regreso a los Estados Unidos Owen procedió a constituir legalmente CFCo, lo cual se logró el día 11 de agosto de 1886 conforme a las leyes del Estado de Colorado. La escritura constitutiva fue firmada por Owen, Lovell y Edward Howland, y se incluyó la nómina de 10 directores designados por el mismo Owen, pues no hubo tiempo para una elección formal. Los directores designados fueron personas destacadas en la promoción de la cooperación integral y amigos de Albert K. Owen. Ellos fueron: Marie Howland, John W. Lovell, Alvan Brock, Louis Hawkins, Edwin J. Schellhaus, Davitt Chidester, William Eaton, William Crooks, George Pressy y Albert K. Owen, quienes durarían en su cargo hasta que se realizaran elecciones regulares. Se autorizó a la compañía para emitir 100 000 acciones de 10 dólares cada una y se le concedió vida le-

gal por 10 años, prorrogables conforme a las leyes del Estado de Colorado.

La campaña de promoción alcanzó su máxima intensidad en el mes de agosto, en que se logró la colocación de las 15 000 acciones previstas para iniciar el traslado a Topolobampo. Owen anunció entonces la creación de un cuerpo de 100 esforzados pioneros que quisieran afrontar los rigores del trabajo inicial; solicitó gente joven y laboriosa que en el término de un año construyera las instalaciones mínimas para el confort de los colonos. En cuanto se levantara la primera cosecha se iniciaría la colonización en gran escala. El entusiasmo se volvió euforia y de todos los rincones se ofrecieron pioneros dispuestos a partir de inmediato. Algunos grupos, como el encabezado por Edwin J. Schellhous en California, vendía ya sus propiedades y anunciaba que en breve partiría a Topolobampo.

Owen reunió por primera vez el consejo de directores en la ciudad de Nueva York (14 de septiembre) con asistencia de 9 personas, pues sólo Schellhous el californiano no pudo trasladarse a tan gran distancia. El consejo nombró a Owen presidente de la compañía, elaboró un proyecto de reglamento, dispuso la compra de tierras y otros gastos.

El proyecto de reglamento aprobado por el consejo de directores estableció el gobierno de la compañía bajo la autoridad suprema del mismo consejo formado por 10 directores de otros tantos departamentos administrativos. Cada director sería electo por los accionistas para un período de 5 años; tendría autoridad com-

preta en su propio departamento, salvo las decisiones del consejo. El presidente de la compañía tendría función ejecutiva y de supervisión en todos los asuntos administrativos.

El reglamento estableció que para ser accionista de CFCo era necesario firmar la promesa de acatar "Nuestros Principios" y observar los reglamentos y disposiciones del consejo de directores. Además, cada socio debía celebrar contrato de trabajo con la compañía antes de pasar a la colonia. El reglamento trató con minucia muchos puntos secundarios de la administración de la empresa, pero no abordó el asunto del voto de los accionistas, si era por persona o por número de acciones suscritas.

El consejo acordó la impresión y distribución del proyecto entre todos los miembros de la compañía, con miras a obtener opiniones sobre el mismo y su formal aprobación por todos los accionistas. El proyecto se distribuyó entre los socios de CFCo, mas la aprobación formal nunca llegó a realizarse.

El consejo terminó la sesión delegando en Albert K. Owen todos los poderes administrativos y de gobierno hasta la próxima reunión del mismo. Este acto fue contrario al espíritu de la cooperación integral y de los reglamentos elaborados que pretendían el ejercicio democrático del poder; pero se aceptó en atención al período de gran actividad que se avecinaba y a la imposibilidad de reunir el consejo con la frecuencia deseable. (19)

"The Credit Foncier Company" y las empresas ferroviarias

Hasta octubre de 1886 la promoción de CFCo no incluyó noticia alguna sobre proyectos ferroviarios de la empresa, sólo se mencionaba al ferrocarril Texas-Topolobampo como un incentivo para la colonización y garantía del desarrollo de Ciudad del Pacífico. Sin embargo, en la mente de Owen los dos proyectos - ferroviario y de colonización - formaban un todo, y aunque trató de promoverlos por separado, las circunstancias de ese año lo llevaron a entrelazar ambas empresas en busca de mutuo apoyo.

Las compañías ferroviarias, TTP y su contratista "The Mexican American Construction Company", padecían penuria de capital. Por otra parte, la promoción de CFCo avanzaba con éxito arrollador y Owen la miraba con exagerado optimismo, de aquí que pensara apoyar el ferrocarril en la bonanza de CFCo.

Owen imaginó que CFCo podía ser financiera y contratista del ferrocarril y por este medio llegar a ser dueña de la compañía ferroviaria. Tan optimistas conceptos se basaban en que CFCo disponía de 150 000 dólares por venta de acciones, 500 000 dólares en bienes que los colonos llevarían a Topolobampo, y que los terrenos poblados alcanzarían un valor comercial de 3 millones de dólares; con tal respaldo, se podría intentar el proyecto.

El proyecto se formalizó en un convenio por el cual CFCo se comprometió a construir y poner en operación 100 Km de vía férrea en un plazo de 2 años, y a cambio recibiría un millón y me--

dño de dólares en terrenos y otro millón en acciones y valores de las dos compañías ferroviarias. Este contrato era sumamente ventajoso para CFCo - decía Owen - pues la construcción de la vía sólo representaba una inversión de 600 000 dólares; además, ponía a CFCo en posesión de las tierras del sitio de la ciudad y de los Mochis, a la sazón bajo el control de TTP.

El contrato se firmó en la ciudad de Nueva York el día 4 de octubre de 1886 por William Windom, John H. Rice - funcionarios de TTP - y Albert K. Owen como presidente de CFCo y MACCo. La compañía colonizadora adquirió 1 000 acciones de TTP y 28 000 de MACCo (la cuarta parte del total de cada compañía) con un valor global de 200 000 dólares, que pagó con 2000 acciones de CFCo y un documento a 30 años. El contrato dispuso también que 500 colonos aportarían la mano de obra para la construcción de la vía férrea y recibirían su salario en créditos de trabajo.

La celebración del contrato suscitó la desconfianza de algunos socios de CFCo que juzgaron inoportuna y peligrosa tan estrecha liga con unas empresas que se encontraban al borde del fracaso, o porque era una meta demasiado ambiciosa para la capacidad de CFCo, o porque el citado contrato fue decisión personal de Owen en uso de las facultades discrecionales concedidas en septiembre anterior, aunque para ese capital negocio pudo fácilmente recurrir al consejo de directores.

Las objeciones de los inconformes estaban fundadas, pues en efecto, TTP y MACCo no gozaban de prestigio alguno ni tenían po

sibilidad de obtener inversiones. La aparente bonanza de CFCo era ilusoria, pues las 15 000 acciones colocadas estaban suscritas pero no pagadas, la tasa de incremento en el valor comercial de las tierras era válida para los Estados Unidos mas no para Topolobampo, y no había fundamento para contar con los valores prometidos por los futuros colonos. Por otra parte, Owen celebró el contrato a puerta cerrada sin consultar siquiera a los directores presentes en la ciudad de Nueva York; las estipulaciones se guardaron en secreto y sólo se dieron a conocer cuando arreció el clamor de los descontentos.

Sin embargo el contrato se firmó y CFCo nació ligada a las compañías ferroviarias, lo que resultaría de funestas consecuencias para la empresa colonizadora. (20)

A Topolobampo

En agosto de 1886 se completó la suscripción de las 15 000 acciones previstas para el inicio de la colonización; en octubre se firmó el contrato con las empresas ferroviarias que pedía el inicio inmediato de la construcción de la vía. Los entusiastas suscriptores de CFCo interpretaron estos sucesos como la voz de marcha hacia Topolobampo y los grupos más activos aceleraron los preparativos del caso; los pioneros de California, Colorado y Wyoming anunciaron que estaban vendiendo sus propiedades y que antes de diciembre estarían en Topolobampo.

Sin embargo, la situación real de la empresa no estaba acorde con el entusiasmo de los pioneros. Nada estaba preparado en Topolobampo para recibir a los colonos, ni siquiera el aprovisionamiento de agua potable; no se habían hecho arreglos con el gobierno mexicano para los trámites migratorios y aduanales de los colonos; no se había logrado la autorización para la entrada de buques en Topolobampo. La compañía tampoco disponía de recursos para organizar los preparativos, pues a la fecha sólo contaba con algunos miles de dólares, insuficientes a primera vista. (21)

En el mes de octubre Owen partió de Nueva York rumbo a Guaymas y Topolobampo, en compañía de Jesse Grant y de un futuro colono, para iniciar los preparativos. En el trayecto pasó por Kansas y Colorado con objeto de calmar los ánimos aventureros y no comprometer la empresa con acciones prematuras. Sin embargo, en esta ocasión el entusiasmo de los seguidores rebasó las previsiones del líder y los pioneros prosiguieron los preparativos para la marcha; además, el proceso no podía ya detenerse, pues estas personas habían vendido sus propiedades y hecho los gastos del viaje.

Un telegrama de los Howland se recibió en San Francisco urgiendo la detención de la marcha, pero fue imposible acatar sus disposiciones. Y así, el 8 de noviembre de 1886, el primer grupo de colonos - 22 adultos y 5 menores - bajo la guía del director Edwin J. Schellhous partió de San Francisco a bordo del vapor "Newbern" con destino a las desiertas playas de Topolobampo. (22)

NOTAS AL CAPITULO V

- 1.- Ray REYNOLDS. Cat's Paw Utopia. El Cajón, published by the autor, 1972. p 24.
CFS 4(I) 23 jun 1885 - 6(I) 6 jul 1885.
- 2.- The American. New York, 11 feb 1885.
Ray REYNOLDS. op.cit. documento anexo al capítulo 3. p 36 ss.
- 3.- Sobre las ideas monetarias y financieras de Albert K. Owen, véanse los capítulos III y IV, supra.
- 4.- En los escritos de Albert K. Owen la palabra "distribución" designa el proceso que los economistas modernos llaman "circulación". En este trabajo se respeta la terminología usada por Owen.
- 5.- Albert K. OWEN. The Military, Postal and Commercial Highways of Mexico and the United States. Philadelphia, Henry Carey Baird & Co, 1880. p 80-82.
"The Two Problems". CFS 1(I) 9 jun 1885: 3-6.
Albert K. OWEN. Remarks to the Suscribers of The Credit Foncier Company. New York, spi, 1888. p 6-7.
Albert K. OWEN. The Topolobampo Colony or the ethical-social reformation of our days. AKOC.
THE CREDIT FONCIER COMPANY. Prospectus. Chicago, spi, p 4-9.
Edwin J. SCHELLHOUSS. The New Republic. New York, John W. Lovell and Co., 1888. p 11-13.
CFS 4(II) 17 ago 1886: 49.
CFS 7(II) 7 sep 1886: 4-9.
CFS 10(I) 4 ago 1885: 136.
CFS 20(I) 8 dic 1885: 262.
CFS 30(I) 16 feb 1886: 350, 351.
CFS 39(I) 20 abr 1886: 429-432.
CFS 40(I) 27 abr 1886: 441-443.
- 6.- THE CREDIT FONCIER COMPANY. Charter, Constitution, Pledge, By-Laws, Report (for 1891), Concession and Amendments (1890). New York, The Credit Foncier Company, 1892.
THE CREDIT FONCIER COMPANY. Prospectus. p 11, 16.
Albert K. OWEN. Integral Co-operation; its Practical Application. New York, John W. Lovell Company, 1885. p 119, 121, 125, 142-145, 150, 156.
Albert K. OWEN. Pacific City Studies. Boston, spi, 1892. p 9.

Albert K. OWEN. Extracts from Newspapers, Explanatory of The Credit Foncier Company. New York, The Credit Foncier Company, 1887. p 13, 17.

Albert K. OWEN. "Co-operation". CFS 1(I) 9 jun 1885: 8-11.

Albert K. OWEN. The Topolobampo Colony or the...

CFS 1(I) 9 jun 1885: 4-5.
 CFS 2(I) 9 jun 1885: 13, 14.
 CFS 12(I) 1 sep 1885: 171.
 CFS 15(I) 13 oct 1885: 210, 211.
 CFS 20(I) 8 dic 1885: 261-263.
 CFS 24(I) 5 ene 1886: 294.
 CFS 26(I) 19 ene 1886: 317, 318, 323.
 CFS 27(I) 26 ene 1886: 321, 322.
 CFS 29(I) 9 feb 1886: 339.
 CFS 34(I) 16 mar 1886: 377-379.
 CFS 36(I) 30 mar 1886: 397-399, 402-403.
 CFS 4(II) 17 ago 1886: 49-51.
 CFS 6(II) 31 ago 1886: 74-75.
 CFS 8(II) 14 sep 1886: 97-100.
 CFS 9(II) 21 sep 1886: 109-112.
 CFS 215(V) 1 dic 1891: 233, 234.

Leopold KATSCHER. "Owen's Topolobampo Colony, Mexico". The American Journal of Sociology. 12(II) sep 1906: 163.

Ray REYNOLDS. op.cit. p 24 ss.

- 7.- Las instituciones "Credit Foncier" fueron creadas en Francia por decreto imperial del 28 de febrero de 1852, con objeto de aliviar la situación que pesaba sobre la propiedad inmobiliaria y amenazaba arruinar la agricultura, a causa de los intereses usurarios que los prestamistas exigían en los créditos hipotecarios.

En un principio "Credit Foncier" funcionó con subsidios estatales y bajo la dirección del gobierno. Sus principales funciones fueron: otorgar crédito sobre propiedad inmobiliaria a largo plazo y baja tasa de interés, ser aval de los agricultores que obtenían crédito sobre sus tierras.

Aunque fue creado para la agricultura "Credit Foncier" se especializó en créditos para la construcción urbana y mejoras municipales.

Sobre este tema se puede ver la siguiente bibliografía:

Arthur BIRNIE. Historia económica de Europa 1760-1939. Barcelona, Luis Miracle, 1965. p 118.

Jean BOUVIER. Initiation au vocabulaire et aux mécanismes économiques contemporaines. París, SEDES, 1969. p 189.

A. CHÉRNEL. Dictionnaire historique des institutions moeurs et coutumes de la France, 5a ed. París, Librairie Hachette, 1880. v I, p 252.

- H.E. FRIEDLÄNDER y J. OSER. Historia económica de la Europa moderna. México, Fondo de Cultura Económica, 1957. p 369-370.
- Frédéric MAURO. História econômica mundial, 1790-1970. Rio de Janeiro, Zahar editores, 1973. p 70-71.
- 8.- Albert K. OWEN. Extracts from... p 11.
- 9.- Albert K. OWEN. Integral Co-operation, its... p 127.
- 10.- Albert K. OWEN. Extracts from... p 11.
 Albert K. OWEN. Remarks... p 3.
 Albert K. OWEN. Integral Co-operation, its... p 118, 127, 138, 139, 141, 148, 149.
- CFS 1(I) 9 jun 1885: 13-26
 CFS 3(I) 16 jun 1885: 32.
 CFS 14(I) 29 sep 1885: 193, 194.
 CFS 17(I) 17 nov 1885: 234, 235, 237.
 CFS 25(I) 12 ene 1886: 305, 306.
 CFS 27(I) 26 ene 1886: 324.
 CFS 29(I) 9 feb 1886: 342.
 CFS 40(I) 27 abr 1886: 436-439.
 CFS 47(I) 15 jun 1886: 521-524.
 CFS 6(II) 31 ago 1886: 73.
 CFS 7(II) 7 sep 1886: 78-79.
 CFS 15(II) 2 nov 1886: 178-180.
 CFS 25(II) 11 ene 1887.
- 11.- Albert K. OWEN. Extracts from... p 12-13.
 Albert K. OWEN. The Topolobampo Colony or the...
 Albert K. OWEN. Pacific City Studies. p 5, 28-31.
- CFS 1(I) 9 jun 1885: 12.
 CFS 17(I) 17 nov 1885: 235, 238.
 CFS 10(II) 28 sep 1886: 113.
- 12.- CFS 29(I) 9 feb 1886: 337-339.
 CFS 6(II) 31 ago 1886: 76.
 CFS 9(II) 21 sep 1886: 105.
 CFS 10(II) 28 sep 1886: 113.
- 13.- CFS 1(III) 5 abr 1887: 2.
- 14.- Ray REYNOLDS. op.cit. p 37.
- 15.- La letra y la música de las canciones de los colonos de Topolobampo se encuentra en apéndices de las siguientes obras:
 Thomas A. ROBERTSON. A Southwestern Utopia, 2a ed. Los Angeles, The Ward Ritchie Press, 1964.
 Ray REYNOLDS. op.cit.

- 16.- Albert K. OWEN. Remarks to the... p 11.
 Ray REYNOLDS. op.cit. p 37 ss.
 Gastón GARCIA CANTU. El socialismo en México, siglo XIX. Mé-
 xico, Ediciones Era, 1969. p 255.
 CFS 1(I) 9 jun 1885 - 127(III) 27 dic 1887.
- 17.- AHSRE 10-20-29 fol 28, 29, 31, 32, 40, 42, 45, 58, 61, 65,
 70, 130.
 AHSRE 95-C-R-I fol 863-865.
 AHSRE 97-C-R-I fol 520, 521, 1013-1047.
 AHSRE 99-C-R-I fol 197, 198.
 AHSRE 100-C-R-I fol 854.
- 18.- CFS 3(III) 10 ago 1886: 33-37.
- 19.- THE CREDIT FONCIER COMPANY. Principles and By-Laws of The Cre-
 dit Foncier Company. New York, The Credit Foncier Company,
 1886.
 CFS 16(I) 10 nov 1885: 230.
 CFS 25(I) 12 ene 1886: 304.
 CFS 26(I) 19 ene 1886: 312-314.
 CFS 28(I) 2 feb 1886: 329, 330.
 CFS 50(I) 6 jul 1886: 549.
 CFS 1(II) 24 jul 1886.
 CFS 2(II) 3 ago 1886: 16-20.
 CFS 3(II) 10 ago 1886: 33-38.
 CFS 5(II) 24 ago 1886: 63-64.
 CFS 6(II) 31 ago 1886: 69.
 CFS 7(II) 7 sep 1886: 80.
 CFS 9(II) 21 sep 1886: 102, 103.
- 20.- Albert K. OWEN. Extracts from... p 18, 22.
 Ray REYNOLDS. op.cit. p 35, 36, 47, 48.
 CFS 15(I) 13 oct 1885: 217.
 CFS 4(II) 17 ago 1886: 43.
 CFS 5(II) 24 ago 1886: 62.
 CFS 7(II) 7 sep 1886: 83.
 CFS 11(II) 5 oct 1886: 126, 127.
 CFS 13(II) 19 oct 1886: 150-155.
 CFS 14(II) 26 oct 1886: 164.
 CFS 91(III) 19 abr 1887: 14-16.
 CFS 98(III) 1 jun 1887: 65.
 CFS 99(III) 7 jun 1887: 66.
 CFS 106(III) 2 ago 1887: 132, 133.

- 21.- En septiembre de 1888 y después de grandes esfuerzos de la Tesorería de CFCo, sólo se había recibido 25 119 dólares por concepto de venta de acciones, lo que permite afirmar que en 1886 la recaudación era mínima.

Albert K. OWEN. Remarks to the... p 8, 9.

Ray REYNOLDS. op.cit. p 35.

- 22.- CFS 10(II) 28 sep 1886; 116, 118.
CFS 13(II) 19 oct 1886; 149, 150.
CFS 15(II) 2 nov 1886; 175.
CFS 14(II) 26 oct 1886.
CFS 16(II) 9 nov 1886.
CFS 17(II) 16 nov 1886.
CFS 24(II) 4 ene 1887; 260.

C A P I T U L O V I

INICIOS DE LA COLONIZACION

AZAROSOS COMIENZOS

En noviembre de 1886 Albert K. Owen viajaba de regreso a los Estados Unidos después de visitar Topolobampo. En Guaymas le sorprendió la noticia de que los pioneros californianos habían desembarcado en Topolobampo, y que un grupo de Wyoming y otro de Colorado partirían en breve rumbo a la colonia por la vía de Guaymas.

Aunque Owen manifestó satisfacción por el arribo de los valientes pioneros, desde el primer momento indicó que debían detenerse nuevos movimientos de personas, pues las circunstancias no eran propicias. No sólo se carecía de las instalaciones indispensables para el recibimiento de los colonos, sino que además, un mal año agrícola provocaba escasez y carestía de alimentos en el valle del Fuerte y una epidemia de viruela en Guaymas representaba serio peligro para la población infantil.

Nacimiento prematuro

El grupo de Schellhous había cubierto en 8 días la distancia entre San Francisco y Mazatlán. Ahí se detuvo a resolver difíciles problemas con las autoridades aduanales y migratorias, que se negaban a recibir colonos sin certificado de inmigración y a permitir el desembarco en un punto no autorizado por el gobierno. Con ayuda del cónsul norteamericano se lograron los permisos correspondientes, pero hubo necesidad de fletar una goleta para hacer el trayecto a Topolobampo, pues el capitán del "Newbern" se negó a arriesgar su nave sobre la peligrosa barra que obstruía el acceso a la bahía. El "Newbern" remolcó a la goleta hasta la entrada de la bahía, que desde ahí se aventuró a cruzar la barra por un canal no registrado en las cartas de navegación ni señalado con boyas, pero tuvo éxito en la maniobra y logró penetrar en la bahía de Topolobampo. Era el miércoles 17 de noviembre de 1886.

Owen realizó preparativos en Guaymas para recibir a los colonos de Wyoming: procuró alojamiento, adquirió una barca de 20 toneladas para el traslado a Topolobampo. Owen mismo partió hacia la colonia con el último grupo de inmigrantes y entró en la bahía el 10 de diciembre; les recibió la banda de la familia Stanley, miembro del primer grupo de pioneros, al son de las canciones compuestas en honor de Ciudad del Pacífico. Owen se ocupó en organizar a los primeros colonos y dejó Topolobampo el 17 de diciembre, pues era urgente poner orden en el irregular desplazamiento de co

lonos y organizar el abastecimiento de provisiones para los recién llegados.

A fines de diciembre había cerca de 300 colonos alojados en tiendas de campaña sobre las agrestes riberas de la bahía, llenos de entusiasmo pero carentes de elementales medios de subsistencia.

Desde el primer momento se aplicaron los principios de la cooperación integral y los colonos se organizaron en grupos de trabajo para atender a las necesidades comunes. Todos los adultos, hombres y mujeres, quedaron integrados al grupo de su preferencia, eligieron jefes y aceptaron un salario uniforme de 3 dólares en créditos de trabajo por jornada de 8 horas. Este salario correspondía al doble de la remuneración media de un obrero norteamericano de la época. Algunos colonos pensaron que era demasiado elevado y que la compañía no podría suministrar bienes y servicios para compensar los créditos acumulados, pero se aceptó, pues así estaba indicado en los planes de Owen. Un trabajador mexicano del valle ganaba cada semana el equivalente a un dólar, más 12 Kg de maíz; a los peones que trabajaban en la construcción del ferrocarril se les pagaba 50 centavos mexicanos por jornada. (1)

Las tareas emprendidas por los grupos de trabajo fueron: acarreo de agua potable desde la punta "las Copas" en barriles de madera transportados en bote, pesca, recolección de huevos de aves marinas, servicios domésticos, construcción de edificios para uso común y más tarde la agricultura.

Los planes de colonización preveían el establecimiento de la granja en el predio los Mochis, mas por el momento era imposible por falta de medios de riego. Los colonos buscaron entonces terrenos que pudieran cultivarse de inmediato y los consiguieron en las vegas del río Fuerte, tomados en alquiler de los hacendados locales que los recibieron con simpatía y benevolencia. En el mes de abril de 1887 se habían establecido 4 pequeñas granjas agrícolas: Cahuinahua (30 colonos), Sufragio (60 colonos), Vegatón (91 colonos) y la Libertad (11 colonos), mientras que en la comunidad madre de Topolobampo quedaban 135 personas.

Durante los 5 primeros meses de existencia la colonia había recibido 418 inmigrantes, de los cuales 74 volvieron a los Estados Unidos, 10 desertaron para convertirse en propietarios privados de la región y 7 fallecieron. La población era pues de 327 colonos, de los cuales una tercera parte era de menores. (2)

De vuelta a los Estados Unidos Owen procedió con gran energía a organizar la emigración de los colonos por medio de una reglamentación precisa y severas penas a los infractores. Ya el consejo de directores había tomado la medida de prohibir todo movimiento desde que Owen así lo manifestó en diciembre anterior, pero sólo en parte había logrado contener la euforia de los futuros colonos.

La Secretaría de Fomento expresó su desagrado por las irregularidades cometidas y ordenó al concesionario someterse a los reglamentos migratorios y aduanales en vigor. Owen entonces

precisó los requisitos que deberían cubrir quienes desearan pasar a la colonia en el año 1887. Exigió el registro personal de cada colono para expedir el certificado migratorio correspondiente, el minucioso registro de los efectos que cada familia llevaría a la colonia, la promesa suscrita de cumplir los principios y reglamentos de CFCo, así como una serie de recomendaciones prácticas conducentes a la mejor organización de los trabajos en Topolobampo.

Varios meses tardó la dirección de CFCo en tomar el control de la emigración, y para ello se vio obligada a exponer sin eufemismos los problemas que la empresa afrontaba, que muchas veces fueron disimulados o menospreciados durante la campaña de promoción. El resultado de esta política se dejó sentir de inmediato sobre el entusiasmo de los cooperativistas y se manifestó en la caída casi completa de la suscripción de acciones de la compañía, que ya no volvió a levantarse.

Este suceso de los irregulares comienzos de la colonización obligó a modificar los planes originales, ya que impuso a la compañía la pesada carga de sostener una población inhábil para los rudos trabajos iniciales, pues estaba formada por niños, mujeres y ancianos en proporción mayoritaria. (3)

Primeras disensiones

A fines de enero de 1887 se suscitó el primer incidente de prensa a propósito de la colonización de Topolobampo,

cúando un colono desilusionado - el abogado Nichols - apoyado por algunos seguidores, publicó alarmantes declaraciones sobre los sufrimientos de los incautos que se habían dejado arrastrar a la aventura de Topolobampo. Mal urdidos y mal argumentados, los infundios de Nichols fueron fácil y vigorosamente rebatidos por Owen a través de la prensa, a plena satisfacción, según informó Matías Romero al gobierno mexicano. (4)

Poco después de este incidente Owen partió rumbo a Topolobampo, pues llegaban alarmantes noticias de un conflicto entre colonos en el que estaban involucrados 3 directores de la compañía.

En el mes de enero había llegado a la colonia un grupo de 30 pioneros de Nueva Inglaterra, encabezado por el abogado Louis Hawkins, apoderado general de CFCo, y el exministro presbiteriano William Eaton, director de un departamento administrativo de la empresa. Desde su arribo a Topolobampo el grupo había rehusado integrarse con los colonos ya establecidos, e incluso negó la entrega de sus provisiones a la despensa común. Los recién llegados se permitieron criticar y ridiculizar el sistema de cooperación integral y las medidas organizativas adoptadas en la colonia.

Al no poder integrarse con los residentes de la bahía, el grupo pasó sucesivamente por todos los asentamientos próximos al río con semejantes resultados; a ninguna de las comunidades pudo asimilarse. Estos sucesos coincidieron con la aparición de

viruela entre los colonos que se^gó la vida de siete personas, entre ellas un hijo de Hawkins.

Los disidentes intentaron entonces recabar firmas entre los colonos para perseguir penalmente a Owen en los Estados Unidos, pero fracasaron en su proyecto pues los colonos mantuvieron la fidelidad al líder. Los descontentos fueron apodados "kickers" (coceadores) lograron el apoyo de pocas personas entre las que se encontraba el también director Alvan D. Brock, mas optaron por volver a los Estados Unidos para desenmascarar - según decían - el inmenso fraude cometido en Topolobampo.

Cuando Owen llegó a la colonia encontró los ánimos muy agitados por los recientes acontecimientos y por la infamante campaña que los disidentes realizaban a través de la prensa norteamericana. Aunque Hawkins no cumplió la amenaza de acusar penalmente a Owen y a su compañía, sí dio amplia difusión a una carta publicada por Brock en The Times de los Angeles el 27 de marzo de 1887 en que denunciaba graves cargos contra Owen.

Se acusó a Owen de procedimientos dolosos por ocultar maliciosamente las verdaderas condiciones de la empresa: anunció que poseía tierras en Topolobampo sin poseer un sólo metro cuadrado, publicó un presupuesto para el canal de riego 10 veces inferior al presentado por el ingeniero Fitch, anunció como muy favorable el peligroso contrato con las compañías ferroviarias que firmó a espaldas del consejo de directores, publicó que había suscrito 5 000 acciones de CFCo y no había pagado un centavo por ellas, criminal-

mente ocultó que en Guaymas había viruela.

Para afrontar el problema Owen decidió proceder de acuerdo con los principios de la cooperación integral y para ello pidió la formación de un comité de 6 colonos para examinar los cargos de Brock y la defensa de Owen, y para castigar con la expulsión a quien resultara responsable. La comisión examinó los documentos que Owen presentó en su descargo y terminó por exonerar al líder de todas las acusaciones de los directores disidentes.

En el curso del proceso se aclararon algunos puntos importantes para el conocimiento de la empresa, tales como: ni Owen ni CFCo poseían tierras en Topolobampo, pero sí un contrato para adquirirlas del fideicomiso que las administraba y estaba por hacerse el primer pago de 10 000 dólares; el contrato ferroviario fue considerado beneficioso para CFCo y al alcance de sus posibilidades; Owen había pagado la tercera parte de las acciones suscritas; el presupuesto para la construcción del canal que Owen publicó sí era más bajo que el presentado por Fitch, pero eso no implicaba dolo o ignorancia.

El comité elaboró un minucioso informe del estado de la colonia en sus diferentes asentamientos, fue firmado por los colonos y se le dio amplia difusión a través de CFS, la prensa de California, Colorado, Nueva York y otros lugares. El dictamen incluía la expulsión de los directores disidentes por haber incurrido en conspiración, violación de principios, falsedad y difamación. Aunque el proceso liquidó el incidente de manera favorable a Owen,

no todos los colonos quedaron satisfechos, y uno de ellos escribió a Marie Howland para informarle que aun entre los mejores pioneros se estaba perdiendo la esperanza en la realización de la empresa.

Matías Romero siguió con atención el desarrollo del suceso e informó al gobierno mexicano sobre sus pormenores; consideró que Owen había salido airoso del conflicto, mas por los detalles publicados colegía que el resultado final sería desastroso. (5)

Esfuerzos y fracasos

Para cubrir los puestos vacantes por la defección de Hawkins, Eaton y Brock, Owen ordenó la elección de 3 directores suplentes. Uno de los electos, Alvin Wilber, fue designado administrador de la colonia con el título de "director en cargo" y plenos poderes delegados por Owen. A principios de mayo el líder volvió a los Estados Unidos para atender los penosos asuntos del ferrocarril; prometió volver pronto, estar en continua comunicación con los pioneros y asesorar a Wilber en el desempeño de su cargo.

El resto del año 1887 fue de grandes esfuerzos por parte de los pioneros pero sin lograr los resultados apetecidos, a causa de numerosos problemas que no pudieron controlar ni resolver. Uno de los principales obstáculos fue la deficiente comunic

ción con los Estados Unidos, que sólo podía lograrse por mar a través del "Newbern". El barco transportaba las provisiones embarcadas en San Francisco, efectuaba los trámites aduanales en Mazatlán o la Paz y las trasladaba a la barcaza de la colonia en las afueras de la bahía.

El aprovisionamiento a tan larga distancia, ya de suyo difícil, se vio entorpecido por la lentitud de los trámites aduanales. En dos ocasiones se requirió la intervención de Matías Romero ante la Secretaría de Hacienda y las secciones aduanales de Mazatlán y la Paz, para acelerar el despacho de las provisiones y aliviar el serio problema de los colonos, no habituados a la dieta alimenticia de los mexicanos. A esto se añadió la oposición de los comerciantes de Mazatlán, que consideraron la importación de víveres como lesiva a sus intereses y declararon boicot al "Newbern" mientras persistiera en ese tráfico.

Otro grave acontecimiento fue el fracaso del asentamiento de Sufragio, granja de 120 Ha de riego que los colonos tomaron en arrendamiento de un norteamericano residente en el valle, apellidado Haskell. Los colonos plantaron árboles frutales, cultivaron hortaliza, realizaron construcciones y otras mejoras con una inversión de 4 000 dólares. En los primeros 6 meses de trabajo lograron cosechar 8 toneladas de vegetales frescos y había fundadas esperanzas de incrementar la cantidad y variedad de la producción. Pero Haskell rescindió el contrato y expulsó a los inquilinos de su predio, quienes perdieron la inversión y la mejor oportunidad

para estabilizar la colonia. No hubo recurso legal posible porque los colonos no habían formalizado el contrato.

Las adversas condiciones del primer año de colonización provocaron la desmoralización de los pioneros y su deserción masiva, pues de 327 que había en abril sólo quedaban 140 para diciembre; es decir, la población se redujo en 57 por ciento. El entusiasmo de las personas que desde los Estados Unidos apoyaban la empresa decayó notablemente, como se observa en el pronunciado descenso de la suscripción de acciones de CFCo: en diciembre de 1887 sólo se colocaron 13 acciones entre 5 suscriptores. Fue tan alarmante la caída de las suscripciones que el periódico CFS prefirió suspender la información sobre el asunto.

A pesar de la general decadencia de la empresa, muchos aspectos positivos permanecieron, como el alto espíritu de los colonos que perseveraron en los asentamientos de Sinaloa, el entusiasmo de Albert K. Owen y su decisión de seguir en la lucha, como lo manifestó al gobierno federal en el informe oficial de 1887. Owen expresó al gobierno su deseo de continuar la tarea colonizadora y solicitó la modificación del contrato de 1886, pues las circunstancias adversas le habían impedido cumplir con los plazos estipulados; el gobierno federal accedió a prorrogar por un año los plazos para el cumplimiento del contrato y la empresa siguió adelante.

Con la experiencia lograda en el asunto Haskell los colonos decidieron no invertir más fuera de sus propias tierras. Pri

mero trataron de habilitar las tierras de los Mochis excavando pozos para riego, pero sólo encontraron agua salitrosa. Como la construcción del canal para abastecerse con agua del río era imposible en esas circunstancias, decidieron comprar "la Logia", predio de 160 Ha en las vegas del río Fuerte situado entre Ahome y Zaragoza, cuyo propietario - el hacendado Zacarías Ochoa - les ofreció por la cantidad de 4 000 dólares pagadera en dos partidas, mil dólares a la firma del contrato y el resto en el plazo de un año. En diciembre de 1887 los colonos desalojados de Sufragio empezaron a trasladarse a la Logia para iniciar una nueva etapa en la vida de la colonia. (6)

LA LOGIA, COMUNIDAD IDILICA

Después de un año de agitados y conflictivos sucesos la colonia entró en un período de calma que se prolongaría por 3 años - diciembre 1887 a diciembre 1890 - y sería recordado como la época dorada en la vida de la colonia.

Las disensiones y fracasos de 1887 redujeron selectivamente la población a poco más de un centenar de personas - entre 25 y 30 familias - cuyo número permaneció constante, pues la llegada de nuevos colonos y las defecciones fueron relativamente bajas y se equilibraron entre sí. La mayor parte de los colonos se congregó en la Logia, un pequeño número quedó en el asentamiento de la bahía y otros pocos diseminados en diversos lugares del va

11e. Aunque pocos en número, estos colonos eran los más decididos a llevar a cabo la empresa, los conocedores de la cooperación integral y los más adictos a su líder Albert K. Owen.

Conocemos con exactitud el estado de ánimo de los colonos en diciembre de 1887 gracias al informe del capitán R.P. Leary comandante del buque "Iroquois" de la armada norteamericna, quien visitó la colonia por órdenes de su gobierno para aclarar las denuncias contra la empresa de Topolobampo. El capitán Leary llegó a la colonia el primero de diciembre de 1887 y durante 5 días examinó los asentamientos de CFCo, conversó con los pioneros y les propuso la repatriación. El informe oficial consigna la existencia de 138 colonos - sanos y contentos - diseminados en diferentes lugares del valle, pero que empezaban a concentrarse en la Logia; las condiciones sanitarias eran adecuadas, la organización eficiente. Sólo una persona aceptó la repatriación, pero el capitán prefirió dejarla en Topolobampo, pues ahí se le obligaba a trabajar y en Estados Unidos sería una carga para la caridad pública. La comunidad entera manifestó la firme resolución de permanecer en la colonia y realizar el ideal que la llevó a Topolobampo. (7)

Matías Romero informó a la Secretaría de Relaciones Exteriores sobre la visita de Leary con su opinión personal de que violaba la jurisdicción mexicana, pero se abstuvo de formular protesta alguna porque no lo autorizó su gobierno.

Actividades económicas

Bajo la dirección de Alvin Wilber la comunidad de la Logia se organizó para la producción agrícola, como un primer paso para futuras actividades en la conquista del valle. Cultivaron hortaliza y obtuvieron excelentes resultados; plantaron árboles frutales, cultivaron también maíz, trigo, caña de azúcar y plantas forrajeras, bajo la dirección de expertos granjeros californianos. La producción agrícola fue suficiente para cubrir la demanda interna, abastecer el campamento de la bahía y vender algunos productos en el mercado local.

Además de sus actividades agrícolas, los colonos de la Logia criaron animales de tiro y silla indispensables para el trabajo y las comunicaciones. Tuvieron actividades artesanales como la construcción y reparación de implementos agrícolas, fabricación de zapatos y artículos de cuero, manufactura de objetos de hojalata, fabricación de loza de barro y porcelana, carpintería, herrería, reparación de relojes y armas de fuego y otras más. Trabajaron activamente en mejorar sus técnicas de riego, instalaron bombas y lograron irrigar hasta las partes más altas de sus tierras.

Del campamento de Topolobampo la Logia recibía pescado fresco, huevos, ostiones y otros productos marinos. En el mercado local se adquiría azúcar, leche y carne principalmente. De los Estados Unidos recibían los colonos una buena cantidad de productos que no podían obtener en la región con la calidad adecuada, tales

como: harina de trigo, jabón, ropa, productos de consumo doméstico, artículos manufacturados para uso agrícola, madera, medicinas y semillas.

A pesar de la encomiable laboriosidad de los colonos y del austero régimen de vida que llevaron, su trabajo no produjo lo suficiente para el mantenimiento de la comunidad y mucho menos para acumular reservas que serían invertidas en la expansión de la colonia. Si la comunidad pudo mantenerse y prosperar se debió a los constantes envíos, en efectos y dinero, que la tesorería de CFCo hacía desde los Estados Unidos, gracias a las aportaciones de los simpatizadores del movimiento que adquirían acciones o valores de la compañía, o simplemente hacían donativos para el impulso de la empresa.

Una causa de la insuficiencia económica de la comunidad fue que el trabajo de muchos de sus miembros no era productivo o sólo redituable a largo plazo. Así se invirtió mucho trabajo en la construcción de la aduana y almacenes portuarios de Topolobampo, en el mejoramiento del muelle, en la habilitación de caminos y en la construcción del imposible ferrocarril. Se invirtió mucho esfuerzo en servicios necesarios pero costosos, como el aprovisionamiento de agua potable al campamento de la bahía, el mantenimiento de la comunicación marítima con el exterior, las comunicaciones terrestres entre los diferentes asentamientos de colonos y los centros mexicanos de consumo y aprovisionamiento, la edición del periódico, la educación de los niños y otros.

Cooperación integral

Una característica de la comunidad de la Logia fue su apego a los principios de la cooperación integral, tal y como fueron enseñados por Albert K. Owen. El trabajo fue la principal actividad comunitaria, organizado por departamentos bajo la guía de jefes elegidos por el mismo equipo y todos sometidos a la rígida dirección de Alvin Wilber. Se procuró colectivizar el mayor número de actividades, incluso algunos servicios domésticos como la alimentación. También se puso en práctica, en la medida de lo posible, el reglamento municipal ideado por Owen, como en lo relativo al establecimiento de horarios para el trabajo y el descanso, la proscripción del tabaco y del alcohol y otras minucias de la vida cotidiana. En contra de los preceptos del reglamento se establecieron servicios religiosos dominicales, pues los colonos así lo quisieron.

El espíritu de la comunidad fue de laboriosidad, austeridad, fidelidad al sistema adoptado y a su líder, y una rígida moralidad privada y pública en la que suscitó malestar el hecho de que las muchachas vistieran pantalones y cabalgaran a horcajadas. Este espíritu dio cohesión a la comunidad y la conservó unida en medio de las duras condiciones de vida que soportó, los grandes esfuerzos que hubo de realizar y las numerosas frustraciones que sufrió.

Un punto clave de la cooperación integral era el siste-

ma de intercambio y remuneración del trabajo, que en la Logia se observó con exactitud. Todo trabajo fue remunerado a razón de 3 dólares por jornada, más séptimo día, en créditos de trabajo; todos los trabajadores, hombres y mujeres, recibieron ese salario desproporcionadamente alto y arbitrariamente determinado por Owen, lo que significó para la compañía un costo demasiado elevado en sus productos y servicios. Para redimir los créditos de trabajo devengados, la compañía entregaba productos importados desde los Estados Unidos, a precio de costo, pues los principios de la cooperación integral le vedaban lucrar con sus propios miembros. Si el producto importado se encontraba en el mercado local a menor precio, se entregaba a los colonos a precio local, pues no era equitativo obligar a los colonos a erogar más de lo que hubieran gastado en la región. Los productos de la comunidad se vendían a los mexicanos a precios inferiores a los elevados costos de producción de la colonia, o se transportaban por tierra a distancias relativamente grandes, o se perdían por falta de mercado.

En otras palabras: CFCo pagaba salarios muy altos, muchas veces por trabajo totalmente improductivo, compraba caro en los Estados Unidos y vendía barato en Sinaloa, producía a elevado costo y vendía barato en el mercado local. El resultado fue que nunca pudo redimir los créditos de trabajo devengados por los colonos. La gran cantidad de créditos no cancelados que se acumularon en los libros de la compañía indicaba la defectuosa organización de la empresa, la incongruencia de los precios y salarios arbitrariamente determinados y la incapacidad de CFCo para subsig

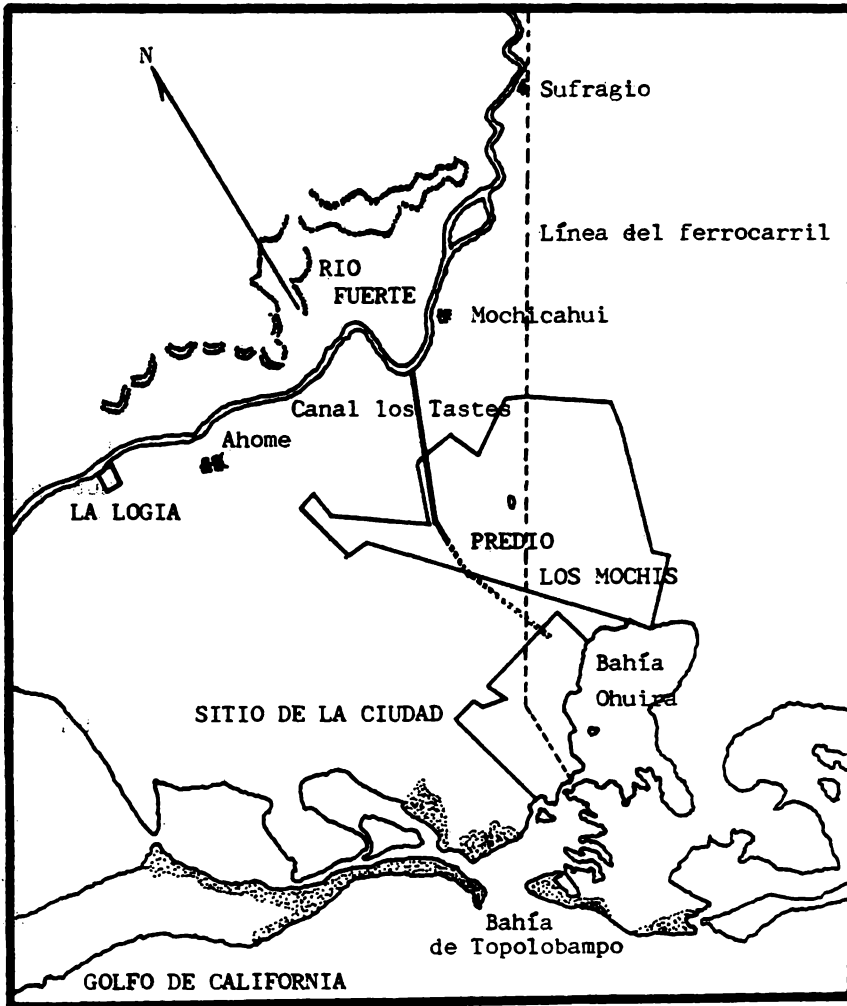
tir con sus propios recursos. Esta situación pudo llevar al total descrédito del sistema, pero los colonos lo aceptaron y mantuvieron con la esperanza de que más tarde se lograría el equilibrio y disfrutarían de las bondades del sistema, como las anunció Albert K. Owen.

Otros aspectos de la vida comunitaria

El lugar donde se estableció la comunidad era uno de los más hermosos y agradables rincones del valle, con grandes y frondosos árboles que mitigaban los rigores del verano sinaloense, a la vera del majestuoso río Fuerte que proporcionaba excelente agua para usos domésticos y agrícolas. La tierra fértil, el clima caluroso pero sano y propicio a la agricultura. Algunos animales dañinos o ponzoñosos como caimanes, serpientes, tarántulas, escorpiones y una gran variedad de mosquitos sumamente molestos y potenciales transmisores de malaria o paludismo.

Por su colocación la Logia se encontraba próxima a los poblados de Ahome y Zaragoza, pero retirada de los principales poblados del valle: a 40 Km de Mochicahui, 60 Km de Sufragio, 110 Km de el Fuerte, cabecera del distrito, y a 50 Km del campamento de la bahía de Topolobampo. (Mapa 6.1).

Las condiciones materiales de vida eran inferiores a las que los colonos abandonaron en los Estados Unidos, pero muy supe-



MAPA 6.1

EL VALLÉ DEL RIO FUERTE EN 1891

La conquista del valle del Fuerte, p. 48

riores a las del campesino mexicano de la región. Las fotografías que se conservan de la Logia muestran que los colonos adoptaron las técnicas indígenas para la construcción de sus casas, esto es, pequeñas chozas con paredes de varas entrelazadas, recubiertas de lodo o petate, techos de paja, suelo de tierra apisonada. Agregaron algunos elementos nuevos como ventanas y chimeneas de piedra.

Por su nivel cultural la colonia de la Logia fue superior a las comunidades mexicanas del valle, lo mismo que por su preparación tecnológica y científica. Entre sus miembros hubo personas de formación universitaria que por sus dotes intelectuales y artísticas hubieran destacado en la mejor sociedad de su época. La colonia tuvo una biblioteca con 300 volúmenes, un periódico quincenal editado en Topolobampo - el CFS - observatorio meteorológico, un club para el estudio de la flora y de la fauna del valle y de la bahía, un club de teatro que representaba las obras de Shakespeare; asociaciones de cultura musical y literaria, asociación astronómica, asociación pomológica para el desarrollo frutícola del valle, entre otras manifestaciones de su intensa vida cultural.

La obra cultural de mayor arraigo y que trascendió los límites de la comunidad fue la labor educativa que los colonos iniciaron desde su llegada a Topolobampo. Escuelas elementales y de nivel medio funcionaron en todos los asentamientos de la colonia, especialmente en la Logia bajo la dirección del prestigiado y culto doctor Schellhaus. La escuela de la Logia desempeñó impor

tante labor entre los mexicanos de los alrededores, por la difusión cultural y las estrechas relaciones que fomentó entre los colonos y los hacendados de la región.

La calidad cultural fue el medio por el que la colonia alcanzó prestigio e influencia sobre los mexicanos del valle. Algunos colonos fueron solicitados para enseñar en el Fuerte, donde se encontraba lo más culto de la sociedad mexicana de la zona.

Un acontecimiento importante fue el traslado de la editorial de CFS de Hammonton a Topolobampo, que se realizó durante el primer semestre de 1888, de modo que el 15 de septiembre apareció el primer número editado en Sinaloa. La prensa se instaló en "Alberton Hall", edificio de piedra construido en Topolobampo y residencia oficial de Albert K. Owen en las contadas ocasiones en que estuvo en la colonia. Marie Howland tomó a su cargo el trabajo editorial, pues su marido Edward llegó a la colonia enfermo de parálisis progresiva; se le instaló en la Logia bajo el cuidado de una familia y Marie permaneció en Topolobampo, sede oficial del periódico. Edward Howland falleció en la Logia en la Navidad de 1890 a la edad de 58 años.

El periódico se publicó con pocas irregularidades, cosa notable si se toma en cuenta que se abastecía de papel, tinta y otros efectos desde los Estados Unidos. Su labor fue decisiva para mantener en alto el espíritu de los colonos y regenerar el prestigio de CFCo en los Estados Unidos. Los números publicados entre

1888 y 1890 recogen abundante y minuciosa información sobre la vida de la colonia, cuidadosamente seleccionada por Marie Howland para mantener y exaltar el aspecto idílico de la comunidad modelo.

En octubre de 1888 hubo otro importante acontecimiento para la colonia y la región entera, como fue la apertura oficial del puerto de Topolobampo. Esto se logró gracias a las insistentes gestiones de Albert K. Owen ante el gobierno federal y a que los colonos pudieron construir el edificio para almacén, el muelle y las oficinas de la aduana. Topolobampo quedó habilitado como puerto de cabotaje con una administración aduanal dependiente del distrito de Guaymas. A partir de esta fecha se inició un modesto movimiento portuario que aseguró la comunicación regular con los puertos del golfo de California.

El 15 de abril de 1889 se concluyó la operación de compra de la Logia: los colonos entregaron el último pago y recibieron el título de propiedad. Fue la primera y única tierra que CFCO poseyó efectivamente en el valle del Fuerte.

Albert K. Owen

Parece una grave omisión no hablar de la intervención directa de Albert K. Owen durante los 3 años del idilio de la Logia y en efecto lo es, pero la omisión fue responsabilidad del mismo Owen quien se ausentó de la colonia desde mayo de 1887

hasta julio de 1891. Más de 4 años en que el líder espiritual y director administrativo de la colonia sólo se comunicó por carta con sus fieles seguidores, para alentarlos en el trabajo, resolver dudas e instruir al director en cargo.

Durante este tiempo los afanes y esfuerzos de Albert K. Owen se concentraron en la promoción de la empresa ferroviaria que afrontaba fracaso tras fracaso. Dos infructuosos viajes a Europa (mayo de 1889 y julio de 1890) en busca de inversionistas para el ferrocarril; dos largas gestiones en la ciudad de México (1888 y 1890) en busca de prórrogas o nuevos contratos, pues las concesiones caducaban por incumplimiento de las cláusulas.

En los primeros días de enero de 1890 Owen solicitó y obtuvo del gobierno federal una nueva concesión para la colonia de Topolobampo, pues el contrato de 1886 con la prórroga de 1887 había caducado. La nueva concesión se otorgó directamente a Albert K. Owen el 28 de febrero de 1890, mediante un contrato que coincidió en lo esencial con el de 1886 pero que añadió ventajosas facilidades al concesionario, como la reducción de la obligación de asentar colonos; de una familia por cada 100 Ha que estipulaba el contrato de 1886, a una familia por cada 1000 Ha; se autorizó al concesionario para vender las tierras adquiridas por denuncia y deslinde; se autorizó la adquisición o uso de las islas próximas a la bahía; y se reconoció la vigencia de la fianza entregada en 1886 como garantía del nuevo contrato.

A Owen no satisfacía la minúscula comunidad de la Logia, que a pesar de su espíritu idealista estaba muy lejos de ser la realización eficiente de la cooperación integral, y más lejos aún del grandioso proyecto de promoción del valle y de su puerto. La Logia se mantenía gracias a un difícil y costoso equilibrio financiero que pronto rebasaría los límites de tolerancia y la crisis sería inevitable. Además, por muy satisfactorios y loables que fueran los esfuerzos de los colonos, con una comunidad como la Logia no podía intentarse la conquista del valle.

Fue entonces cuando Albert K. Owen escuchó y aceptó las proposiciones de Christian B. Hoffman, próspero empresario de Enterprise, Kansas, y entusiasta luchador social. Hoffman propuso los medios para conseguir lo indispensable - dinero y colonos - para lograr la conquista del valle. Los trabajos de Hoffman tuvieron buen éxito y el 17 de diciembre de 1890 desembarcó en Topolobampo una expedición de 166 colonos de Kansas. La población de la colonia se elevó a más del doble en un momento, se esfumó el carácter bucólico de la comunidad y se transformó en una brigada de asalto que se lanzaba a la conquista del valle del río Fuerte.

(8)

NOTAS AL CAPITULO VI

- 1.- CFS 21(II) 14 dic 1886: 238.
- 2.- Albert K. OWEN. Extracts from Newspapers, Explanatory of The Credit Foncier Company. New York, The Credit Foncier Company = 1887 = p 5-10, 30.
Ray REYNOLDS. Cat's Paw Utopia. El Cajón, Published by the autor, 1972. p 49-51.
CFS 18(II) 23 nov 1886: 209, 211.
CFS 19(II) 30 nov 1886: 214, 215, 218.
CFS 20(II) 7 dic 1886: 221-223.
CFS 24(II) 4 ene 1887: 260, 261.
CFS 25(II) 11 ene 1887: 270.
CFS 26(II) 18 ene 1887: 281.
CFS 27(II) 25 ene 1887: 293-296.
CFS 28(II) 1 feb 1887: 302.
CFS 29(II) 8 feb 1887: 306.
CFS 31(II) 22 feb 1887: 322.
CFS 32(II) 29 feb 1887: 333.
CFS 94(III) 10 may 1887: 35, 36.
- 3.- Albert K. OWEN. The Credit Foncier Company its History in Brief. fol. 6, 7. AKOC.
Albert K. OWEN. Pacific City Studies. = Boston, spi, 1892 = p 26.
Albert K. OWEN. Carta a Manuel Fernández Leal, enero 22 de 1890. AKOC.
CFS 21(II) 14 dic 1886: 234.
CFS 25(II) 11 ene 1887: 269.
CFS 27(II) 25 ene 1887: 285-287, 290.
CFS 29(II) 8 feb 1887: 305.
- 4.- Albert K. OWEN. Extracts from... p 46-51.
Gastón GARCIA CANTU. El socialismo en México, siglo XIX. México, Ediciones Era, 1969. p 256.
AHSRE 10-20-29 fol 46, 52, 55.
CFS 32(II) 29 feb 1887: 332.
- 5.- Ray REYNOLDS. op.cit. p 54-59.
AHSRE 10-20-29 fol 71, 82, 94, 95, 132.
AHSRE 104-C-R-I fol 489.
AHSRE 107-C-R-I fol 71, 72, 224, 315.
AHSRE 108-C-R-I fol 345.

CFS 90(III) 12 abr 1887: 12.
 CFS 91(III) 19 abr 1887: 14-16.
 CFS 93(III) 3 may 1887: 26, 27, 31.
 CFS 95(III) 17 may 1887: 44, 45, 46-48.
 CFS 96(III) 24 may 1887: 54-55.
 CFS 97(III) 31 may 1887: 61-62.
 CFS 104(III) 19 jul 1887: 47, 118.

6.- Ernesto GAMEZ. El valle del Fuerte. spi, 1955. p 80.

Clarissa KNEELAND. "Letters to Anita". Fresno Clarion 6(XII) feb 1945: 13.

Ray REYNOLDS. op.cit. p 59-68.

AHSRE 108-C-R-I fol 74, 406, 407, 459-462, 509-511.

AHSRE 110-C-R-I fol 1092-1096.

AHSRE 10-20-29 fol 74, 76, 87, 88.

CFS 33(II) 8 mar 1887: 338, 339, 342.

CFS 94(III) 10 may 1887: 36-39.

CFS 96(III) 24 may 1887: 53.

CFS 105(III) 26 jul 1887: 123.

CFS 106(III) 2 ago 1887: 132, 133.

CFS 107(III) 9 ago 1887: 140.

CFS 111(III) 6 sep 1887: 170.

CFS 115(III) 4 oct 1887: 203.

CFS 118(III) 25 oct 1887: 229.

CFS 121(III) 15 nov 1887: 251.

CFS 127(III) 27 dic 1887: 291.

CFS 128(III) 3 ene 1888: 295.

CFS 139(IV) 1 oct 1888: 14.

7.- Ray Reynolds (op.cit. p 69) afirma que el capitán Leary no encontró descontentos en la colonia porque Wilber los expulsó y se embarcaron rumbo a Guaymas. No ha sido posible confirmar este dato.

8.- THE CREDIT FONCIER COMPANY. Charter, Constitution, Pledge, By-Laws, Report (for 1891), Concession and Amendments (1890). New York, The Credit Foncier Company, 1892.

Albert K. OWEN. Remarks to the Suscribers of the Credit Foncier Company. = New York, spi, 1888 = p 2, 3.

José HAMPL. Hágase la luz. México, Imprenta de Adolfo L. Parra Sucs., 1903. p 10-12.

Derril HOPE. "Ventures in Idialism , Topolobampo". The Social Gospel (36) feb 1901: 12.

Gastón GARCIA CANTU. op.cit. p 257.

Ray REYNOLDS. op.cit. p 72 ss.

Thomas A. ROBERTSON. A Southwestern Utopia, 2a ed. Los Angeles, The Ward Ritchie Press, 1964. p 63-76.

Mario GILL. La conquista del valle del Fuerte. México, Impresora Técnica Moderna, 1957. p 46, 47.

AHSRE 10-20-29 fol 122, 123, 125, 126, 133, 141, 144, 146-151.
AHSRE 116-C-R-I fol 64, 65.

CFS 138(IV) 15 sep 1888: 1.
CFS 139(IV) 1 oct 1888: 10, 11.
CFS 142(IV) 15 nov 1888: 37.
CFS 143(IV) 1 dic 1888: 43, 45.
CFS 144(IV) 15 dic 1888: 52.
CFS 145(IV) 1 ene 1889: 60.
CFS 146(IV) 15 ene 1889: 59.
CFS 149(IV) 1 mar 1889: 42.
CFS 151(IV) 1 abr 1889: 109.
CFS 152(IV) 15 abr 1889: 116.
CFS 155(IV) 1 jun 1889: 142.
CFS 156(IV) 15 jun 1889: 150.
CFS 176(IV) 15 abr 1890: 305-307.
CFS 181(IV) 1 jul 1890: 348.
CFS 185(IV) 1 sep 1890: 381.
CFS 193(V) 1 ene 1891: 60, 62, 63.

C A P I T U L O V I I

A LA CONQUISTA DEL VALLE

CHRISTIAN B. HOFFMAN

El nuevo protagonista de esta historia era hijo de un emigrado suizo que radicó en Enterprise, Kansas, donde estableció un molino de trigo, una fábrica de maquinaria industrial y otras empresas afines. Para el año 1887 las empresas de Hoffman padre eran prósperas en extremo, por lo que se le consideraba el mejor y más rico de los empresarios de la comarca.

Christian B. Hoffman pertenecía a la misma generación de Albert K. Owen; trabajó con su padre en la dirección de los negocios y logró conocimientos y experiencia en la administración de empresas. A pesar de que Christian se formó en un medio empresarial, participó de las inquietudes políticas y sociales de los jóvenes de su tiempo. Igual que Owen fue activo militante del par

tido "greenback" y llegó a la legislatura local donde luchó, como parlamentario y periodista, contra las empresas monopolistas como las de su padre. Igual que Owen deploraba los efectos del capitalismo que con fuerza se imponía en los Estados Unidos, deseaba un sistema socioeconómico más justo y rechazaba la religión institucionalizada. A diferencia de Owen, era un hombre con sentido práctico y avezado en la organización y manejo de las empresas de negocios.

Christian B. Hoffman conoció los proyectos de Topolobampo a través del periódico CFS y se interesó en ellos. El 31 de julio de 1887 escribió a los editores del semanario para encomiar la empresa, suscribir acciones de CFCo y ofrecer la instalación de un molino de trigo en la colonia. A partir de este momento se inició un constante intercambio epistolar de Hoffman con Marie Howland y Albert K. Owen. Este último vio en Hoffman un importante auxiliar de sus empresas por lo que procuró interesarlo y comprometerlo en las mismas.

Quando los Howland viajaban de Hammonton a Topolobampo en mayo de 1888, se entrevistaron con Hoffman en Kansas City; ahí se les unió C. J. Lamb - hombre de confianza de Hoffman - con objeto de visitar la colonia y conocer la situación real de la empresa. Cuando Lamb volvió a los Estados Unidos informó a Hoffman del precario estado del asentamiento de la Logia y de las extraordinarias posibilidades económicas del valle.

Como crecía el interés de Hoffman en la empresa coloni-

zadora, decidió conocer personalmente la región. Arribó el 1º de marzo de 1889 para examinar la organización de la colonia, del ferrocarril y las posibilidades del valle. Comentó con Wilber los puntos débiles de la organización que podían comprometer el buen éxito de la colonización. Hoffman observó el inconveniente de que CFCo estuviera ligada a la empresa ferroviaria que absorbía gran parte de sus escasos recursos; señaló que el más grave problema de los colonos era la carencia de tierras y de los medios para adquirir las. Señaló también que el sistema de créditos de trabajo era inapropiado y podía llevar a la crisis definitiva; ¿qué sucederá - comentó a Wilber - si los colonos deciden no trabajar más y vivir de los créditos acumulados que CFCo debe pagarles? el desastre será inevitable porque la compañía es insolvente.

Hoffman se abstuvo de hacer públicas sus críticas a la administración de la colonia pues no deseaba el inevitable enfrentamiento con Albert K. Owen. Publicó en CFS algunas cartas y artículos sobre las posibilidades y futuro del valle, e incluso apoyó a Owen cuando éste decidió reanudar la construcción del ferrocarril. Se permitió sugerir un proyecto para formar un conjunto de industrias, cooperativas entre sí, pero manejadas por sus propios trabajadores en lugar de que una sola compañía controlara todas las actividades.

Como primer paso para resolver los problemas de la colonia, Hoffman aportó los 3 000 dólares adeudados en la compra de la Logia y volvió a los Estados Unidos dispuesto a emprender

la conquista del valle con medios eficientes.

La visita de Hoffman causó cierto malestar entre los colonos de la Logia que se sintieron ofendidos por la amistad íntima que el empresario cultivó con Marie Howland. Pero el más molesto fue Alvin Wilber, quien escribió a Owen para comunicarle sus inquietudes por los "capitalistas" de Kansas que pensaban más en el dinero que en las ideas, y que posiblemente deseaban suplantar a CFCo para quedarse con el fruto de sus esfuerzos. (1)

Nuevos planes para la conquista del valle

El plan de Hoffman para la conquista del valle del Fuerte estaba concebido desde un punto de vista empresarial y consistía esencialmente en obtener capital y colonos. Ambas cosas podían conseguirse en Kansas si se usaban los medios apropiados.

Para conseguir capital - pensaba Hoffman - era necesario establecer una sólida empresa mercantil que ofreciera a los inversionistas buenas perspectivas de lucro y seguridad para sus inversiones. CFCo no reunía estas condiciones porque su carácter cooperativo inspiraba desconfianza en los inversionistas y no ofrecía posibilidades de obtener ganancias a corto plazo. Después de varias entrevistas con Owen y empresarios de Enterprise, el proyecto tomó forma en una compañía inmobiliaria para la adquisición de las tierras agrícolas del valle; inversión atractiva para los capitalistas pues las excelentes condiciones de la región pro-

metían alta plusvalía en aquellas tierras. Además, la compañía inmobiliaria sería cooperativa con CFCo, pero dentro de un sistema y plazo razonables que no comprometiera sus objetivos de lucro.

De acuerdo con estos criterios se fundó en Enterprise "The Kansas-Sinaloa Investment Company" (KSICo) el 11 de julio de 1889, cuya carta constitutiva la establecía como una empresa mercantil destinada a adquirir tierras en Sinaloa y asegurarlas para los colonos de CFCo bajo las bases de la cooperación integral. Se estableció también que ambas compañías eran independientes en su administración y responsabilidades. Se autorizó un capital social de 100 000 dólares y la emisión de 5 000 acciones de 20 dólares cada una, respaldadas por el valor de las tierras adquiridas. La dirección de la empresa quedó en manos de Hoffman y 8 directores más entre los que se encontraban Lamb y otras personas de Kansas.

Con gran ímpetu inició sus actividades KSICo, pues en sólo 3 meses logró adquirir 10 520 Ha de las mejores tierras del valle. Además, Owen le transfirió los derechos de su convenio con John H. Rice - fideicomisario del predio los Mochis - para que esas tierras fueran adquiridas por KSICo.

Meses más tarde, el 1^o de noviembre de 1890, se firmó un contrato entre KSICo y CFCo que precisaba las relaciones entre ambas compañías para el asunto de la adquisición de tierras. Según este contrato KSICo se comprometió a comprar los siguientes predios: Mochicahui, los Mochis, Bachomobampo y Bateve, con una extensión global de 51 500 Ha. Estas tierras sólo podían venderse

a CFCo en un plazo de 4 años y medio a partir del 1º de enero de 1891. CFCo se comprometió a comprar esas tierras al precio inicial de 4.94 dólares por hectárea (este precio era más del doble del que pagó KSICo al adquirir las tierras) que se incrementaría en 25 centavos cada semestre que transcurriera. Al vencimiento del contrato, 1º de julio de 1895,KSICo podría vender a cualquier persona las tierras que CFCo no hubiera pagado.

Owen aceptó las condiciones de este contrato porque era la única forma de sacar a CFCo del callejón sin salida al que había llegado. Además - afirmó Owen - si en el plazo de 4 años la colonia no es autosuficiente y capaz de comprar sus tierras, la empresa debe abandonarse por irrealizable.

Con objeto de apoyar su empresa, Hoffman inició una campaña publicitaria a través del periódico The Integral Co-operator fundado expresamente para ella en la ciudad de Enterprise, en enero de 1890. Esta campaña fue semejante a la emprendida por CFCo en 1885 y 1886, y tuvo buenos resultados para obtener inversionistas y emigrantes que apoyaran la empresa de Topolobampo.(2)

EL CANAL DE RIEGO "LOS TASTES"

El proyecto puesto en marcha para la adquisición de las tierras agrícolas exigía el cultivo inmediato de las mismas para pagarlas con sus productos, y para cultivar las tierras

se necesitaba el sistema de riego. Por este motivo Owen y Hoffman procedieron a planear la construcción de un canal - autorizado en la concesión de la colonia - para llevar agua del río Fuerte hasta el predio los Mochis y Topolobampo. Sin este complemento la compra de tierras sería imposible.

Para construir el canal se necesitaba mano de obra y financiamiento, pues los requerimientos técnicos estaban resueltos por el cuerpo de ingenieros de la empresa ferroviaria. El finan-ciamiento del canal se proyectó de acuerdo con las ideas de Owen para la creación de recursos en las obras de interés público (véase el capítulo IV). CFCo creó el "fondo de mejoramiento" para recibir las inversiones destinadas a la construcción del sistema de riego; se hizo una emisión de "bonos del fondo de mejoramiento" , o simplemente "bonos del canal", para canjearlos por dinero, materiales de construcción, implementos de trabajo, mano de obra y todo aquello que pudiera servir para la construcción del canal. Los bonos producían un interés del 10 por ciento anual y serían redi-midos, entre otras posibilidades, con servicios de riego del mis-mo sistema.

CFCo pudo haber administrado por sí misma el fondo de mejoramiento, pero Owen prefirió entregarlo en fideicomiso a KSICo con objeto de quedar más libre en sus actividades para la construcción del ferrocarril. Por este motivo se modificó el contrato entre CFCo y KSICo y se introdujeron las cláusulas para reglamentar el fideicomiso.

KSICo quedó constituida fideicomisaria del "fondo de mejoramiento" con autorización para emitir los bonos respectivos y colocarlos de acuerdo con un reglamento preciso; por materiales de construcción e implementos de trabajo se pagarían 2 dólares en bonos por cada dólar de valor de los efectos; la mano de obra se pagaría a 3 dólares en bonos por jornada de 8 horas de trabajo; los bonos serían intercambiados a la par por créditos de trabajo cuando se recibieran provisiones o servicios de CFCo. El fideicomisario se obligó a construir el canal y redimir los bonos a la mayor brevedad posible. Por último se estipuló que si al 1º de julio de 1895 no estaba redimida la emisión de bonos del fondo de mejoramiento, el fideicomitente asumía la responsabilidad de hacerla, y el fideicomisario podía exigirle todas sus propiedades para satisfacer esas obligaciones.

El ingeniero Eugenio Tays hizo el trazo definitivo del canal. Localizó la bocatoma sobre la ribera sur del río Fuerte en un paraje denominado "los Tastes" - de donde el canal tomó su nombre - situado 11 Km aguas abajo de Mochicahui. El trazo del canal era en línea recta a lo largo de 11 Km, hasta el predio los Mochis, de ahí podría extenderse - más tarde - por 23 Km al sur hasta llegar al sitio de la ciudad. La sección del canal era trapecoidal, con 12 m de anchura en el fondo y taludes a 45 grados; pero iniciada la excavación se redujo la anchura a 2.40 m, y se le dio suficiente profundidad para lograr una pendiente de 18 centímetros por kilómetro.

El canal se diseñó para operar durante las crecientes

del río, ya que al reducirse el caudal, el nivel de las aguas que daba por debajo de la compuerta de la bocatoma. La máxima capacidad del canal era de 3 m de agua, suficiente para irrigar 16 000 Ha. Se diseñó también el sistema de canales derivadores y de drenaje con una longitud global de 13 Km.

Para realizar la obra era necesario desmontar la franja de 30 m de anchura que señalaba el derecho de vía, a lo largo de los 11 Km de longitud del canal, es decir, debían desmontarse 330 000 metros cuadrados de terreno agreste cubierto de chaparrales, cactus y árboles de regulares y grandes dimensiones como mezquites y macapules. Se necesitaba excavar 217 000 metros cúbicos de tierra, compacto barrial en su mayor parte. Además, se requería construir la compuerta en la bocatoma y el vertedor de demasías, 3 puentes de madera en los puntos donde el canal cruzaba los caminos, numerosas compuertas en el entronque de los canales derivadores o de desfogue, y un cerco de alambre en ambos lados del canal para protegerlo de los animales. El presupuesto estimado para la construcción era de 200 000 dólares y se requería el trabajo de 200 hombres para que en el término de un año las tierras de los Mochis pudieran cultivarse.

La construcción

La campaña publicitaria de Hoffman tuvo buenos resultados para conseguir nuevos colonos y aunque no alcanzó la ci-

fra esperada, sí superó lo alcanzado por CFCo en esas mismas fechas. En diciembre de 1890 llegó el primer grupo de pioneros de Kansas: 166 personas con equipo e implementos de excavación para trabajar en el canal. Durante el año 1891 arribaron 195 colonos más y aunque la población total de la colonia fue de 400 personas, sólo 60 ó 70 fueron hábiles para los rudos trabajos de la excavación.

La construcción del canal se inició el 30 de diciembre de 1890 en los Tastes, sitio donde se estableció el primer campamento para albergar a los excavadores. El campamento se desplazó a medida que avanzaba el trabajo y ocupó sucesivamente los parajes denominados: "Catwood", "el Mezquite", "la Aceituna" y por fin los Mochis.

La construcción del canal fue en verdad una obra titánica por los grandes obstáculos a vencer y los escasos recursos técnicos de los colonos. El trabajo de desmonte requería derribar la vegetación con hacha o machete, arrancar los tocones y raíces sin otro auxilio que cadenas de hierro y yuntas de bueyes. La excavación se hizo con picos, palas y escrepas tiradas por bueyes o mulas, y la tierra suelta se extrajo en carretas de tracción animal. El personal empleado en la excavación directa fue de 80 a 100 personas en promedio, pues se recurrió a la mano de obra indígena para acelerar la construcción. El empleo de peones no colonos era contrario a los principios de la cooperación integral, pero se recurrió a ellos en vista de la urgencia por iniciar el cultivo de

la tierra. A los peones indígenas se les asignó un salario de 50 centavos por jornada de 8 horas, en plata mexicana, más una ración de maíz y de frijol; este salario era más del doble de lo que pagaban los hacendados del valle a sus peones, por jornada de 10 o más horas de trabajo.

Además del trabajo de excavación directa, muchas otras personas participaron en actividades de auxilio como: mantenimiento y cuidado de los animales e implementos de trabajo, aprovisionamiento para todas las necesidades del campamento, atención de las personas y otras más, de modo que casi todos los colonos participaron en la construcción del canal los Tastes.

El organizador general de los trabajos fue Alvin Wilber director en cargo para la administración de la colonia, quien trató de encauzar la vida del campamento bajo las mismas estrictas normas que por 3 años rigieron en la Logia. El trabajo se desarrolló tesonero y constante a lo largo de 18 meses, a pesar de los rigores del verano sinaloense, y sólo se interrumpió cuando las lluvias impidieron por completo la excavación y cuando una epidemia de tifoidea imposibilitó a la mayor parte de los trabajadores.

El sistema de financiamiento operó sin tropiezos. Los bonos del canal circularon como moneda dentro de la colonia, los comerciantes mexicanos los aceptaron a la par en pago de provisiones, animales e implementos, y algunas prominentes personas del valle hicieron considerables inversiones en el fondo de mejoramiento.

En noviembre de 1891, 7 meses antes de la terminación del canal, se inició el desmonte del predio los Mochis, la nivelación del terreno y la construcción de la red distribuidora, con objeto de iniciar el cultivo en cuanto el agua corriera por el canal de Tastes. (3)

LOS COLONOS EN PUGNA

Los colonos llegados de Kansas para trabajar en la construcción del canal eran también cooperativistas y miembros de CFCo, habían pagado sus acciones de la compañía, habían hecho las inversiones que Owen exigía y firmado el compromiso de observar "Nuestros Principios". Sin embargo había diferencias entre ellos y la vieja guardia de la Logia. Los colonos de Kansas habían sido reclutados por Hoffman y KSICo, poco conocían a Owen, y estaban más interesados en la explotación de los recursos del valle que en la construcción de la sociedad ideal; por lo menos así pensaron los antiguos residentes de la Logia.

La vida del campamento fue semejante a la de la Logia en muchos aspectos como: laboriosidad, austeridad, intereses culturales y sociales. Pero los colonos de Kansas no estuvieron de acuerdo con las minucias del reglamento seguido en la Logia, ni con aspectos de trascendencia en la organización y administración de la colonia. Los nuevos colonos objetaron el gobierno de la comunidad porque no había reglamentos aprobados para CFCo y porque

Wilber ejercía la autoridad sin permitir a los colonos participar en las decisiones. Pidieron también mayores garantías para las inversiones que en dinero y trabajo estaban haciendo en CFCo; pues lo único que podía garantizar la inversión - la tierra - no era propiedad de la compañía y sólo se amparaba en un contrato de cumplimiento dudoso.

Owen en persona se presentó en la colonia en julio de 1891 después de su larga ausencia; iba a hablar con los inconformes y atender los asuntos del ferrocarril, pues estaba en vísperas de la reorganización de la empresa ferroviaria con la fundación de "The Mexican Western Railroad Company". Mes y medio permaneció entre los colonos; les habló de la cooperación integral, del plan para la conquista del valle y de la construcción del ferrocarril. Owen habló con entusiasmo del proyecto ferroviario y ofreció a los colonos un salario de 9 dólares diarios - en bonos de la empresa - a quienes desearan trabajar en él; ofreció también magníficas ganancias a quienes invirtieran dinero en valores de la empresa ferroviaria. Owen llegó a decirles que la construcción del canal era una bagatela en comparación de la obra ferroviaria. Los colonos inconformes escucharon a Owen sin entusiasmo y encabezados por Lamb expusieron sus dudas sobre la cooperación integral, el temor de que la empresa ferroviaria interfiriera con el desarrollo agrícola y su convicción de que una disciplina impositiva era en contra del sano cooperativismo.

Owen dejó la colonia a mediados del mes de agosto y partió con algunas personas a explorar la ruta del ferrocarril. Iba

lleno de entusiasmo, pues ahora sí creía ver llegado el día de la construcción del "Great Southern" y con él Ciudad del Pacífico sería una realidad. Era tanto el optimismo de Owen que por esas fechas presentó a la Secretaría de Fomento el proyecto para la construcción de una escuela politécnica en la colonia, unida a un complejo productor de hierro y acero, manufactura de cerámica, cría de merinos y manufactura de textiles. El proyecto requería la inversión de un millón de dólares en cooperación con el gobierno federal mexicano.

La visita de Owen al campamento de los excavadores no solucionó el conflicto sino que propició la delimitación de dos grupos opuestos y hostiles. Los colonos de la Logia y de Topolobampo se pronunciaron por Owen y le reiteraron su confianza; la mayor parte de los excavadores del canal mantuvo la actitud disidente. Se inició entonces la lucha entre ambas facciones, velada en un principio, abierta y enconada después, que sería imposible detener. El periódico de la colonia quedó bajo el dominio del grupo fiel al líder, por lo que sus páginas registran numerosos artículos de Owen y de otros colonos, que en nombre de "Nuestros Principios" urgían a los excavadores a deponer su actitud de rebeldía.

Los disidentes respondieron en base a los mismos principios de la cooperación integral que les concedían el derecho de libre expresión y la participación en todos los asuntos de la comunidad; pero sus clamores no alcanzaron la luz pública, pues la censura de Marie Howland desechó la mayor parte de sus escritos. En estas circunstancias los disidentes recurrieron a Hoffman en

quien reconocían mayor autoridad, pues era presidente de KSICo a cuyo cargo estaba la construcción del canal.

Hoffman se encontraba en Europa donde trabajó amistad con el alemán Michael Flursheim, acaudalado empresario siderúrgico y seguidor de Henry George en sus teorías de reforma social. Este hombre se interesó por la colonia de Topolobampo y llegó a tener importante participación en ella.

Cuando Hoffman volvió a Enterprise en agosto de 1891, se enteró de las quejas de los excavadores y de sus exigencias en la reforma de los principios cooperativistas de CFCo. La respuesta de Hoffman fue una extensa carta a los disidentes donde en tono conciliatorio trató de suavizar las diferencias, pero también indicó que el consejo directivo de KSICo examinaba sus asuntos. La decisión del consejo de la compañía fue remover a Wilber de la dirección de los trabajos y nombrar a un grupo de colonos para asumir esa responsabilidad. Wilber se retiró del campamento, pero siguió al frente de los asentamientos de la Logia y de la bahía. Este suceso ahondó la división entre los 2 grupos de colonos y provocó el enfrentamiento entre los directores de KSICo y CFCo.

En el mes de noviembre se abatió una terrible epidemia sobre el campamento de Catwood. Las fiebres intestinales atacaron a la mayor parte de la comunidad y segaron 14 vidas. La catástrofe unió a todos los colonos en el auxilio de los enfermos, mas superada la crisis, las diferencias resurgieron entre la vieja guardia de la Logia y los emigrados de Kansas.

Con ánimo de poner fin a tan graves diferencias, Owen y Hoffman se reunieron en Enterprise el 12 de enero de 1892, y en unión de otros directores de KSICo examinaron las pretensiones de los colonos disidentes. Los inconformes pedían la separación completa entre los negocios del ferrocarril y de la colonia, la titulación privada de la tierra como garantía de sus inversiones y la participación activa en todas las decisiones que afectaran a la comunidad. Pensaban que la propiedad privada de la tierra no entorpecía la cooperación integral sino que le daba el carácter de "voluntaria", es decir, más libre y más consciente, en oposición a los planes de Owen en que la cooperación era compulsiva. El plan de Owen - afirmaron los disidentes - sacrifica los derechos del individuo y exagera los de la comunidad; en cambio, con la propiedad privada de la tierra se garantizan los derechos individuales sin que esto obste para que los individuos libremente cooperen entre sí para impulsar el bien común.

Tras largas deliberaciones Owen aceptó que se hiciera la redefinición de principios de CFCo con la participación de todos los accionistas, siempre y cuando quedaran fuera de discusión las bases esenciales de la cooperación integral, que el líder estimó ser las siguientes:

- . La tierra y recursos naturales son propiedad de la compañía para uso de sus miembros; no podrán ser vendidos ni hipotecados.
- . El intercambio se hará bajo la base de servicio por servicio. El precio de los productos será tasado por la comunidad.
- . Las utilidades públicas serán controladas por la compañía.

La redefinición de principios y reorganización de CFCo quedó fijada para febrero de 1893 y se especificó que el voto sería por acciones suscritas; en el ínterin se nombraría un consejo provisional de directores. Los disidentes más radicales rehusaron someterse al acuerdo de Enterprise; objetaron el voto por acciones pues no era equitativo que el capital decidiera el futuro de la colonia, y porque Albert K. Owen poseía la cuarta parte de las acciones suscritas.

El líder en persona se dirigió a Catwood y conversó con los excavadores del 9 al 20 de marzo; los disidentes terminaron por aceptar las condiciones propuestas y Owen les concedió el nombramiento de 3 directores del consejo provisional. Sin embargo, el acuerdo no fue suficiente para poner fin a las fricciones y choques verbales entre los dos grupos de colonos. (4)

El plateado torrente de vida

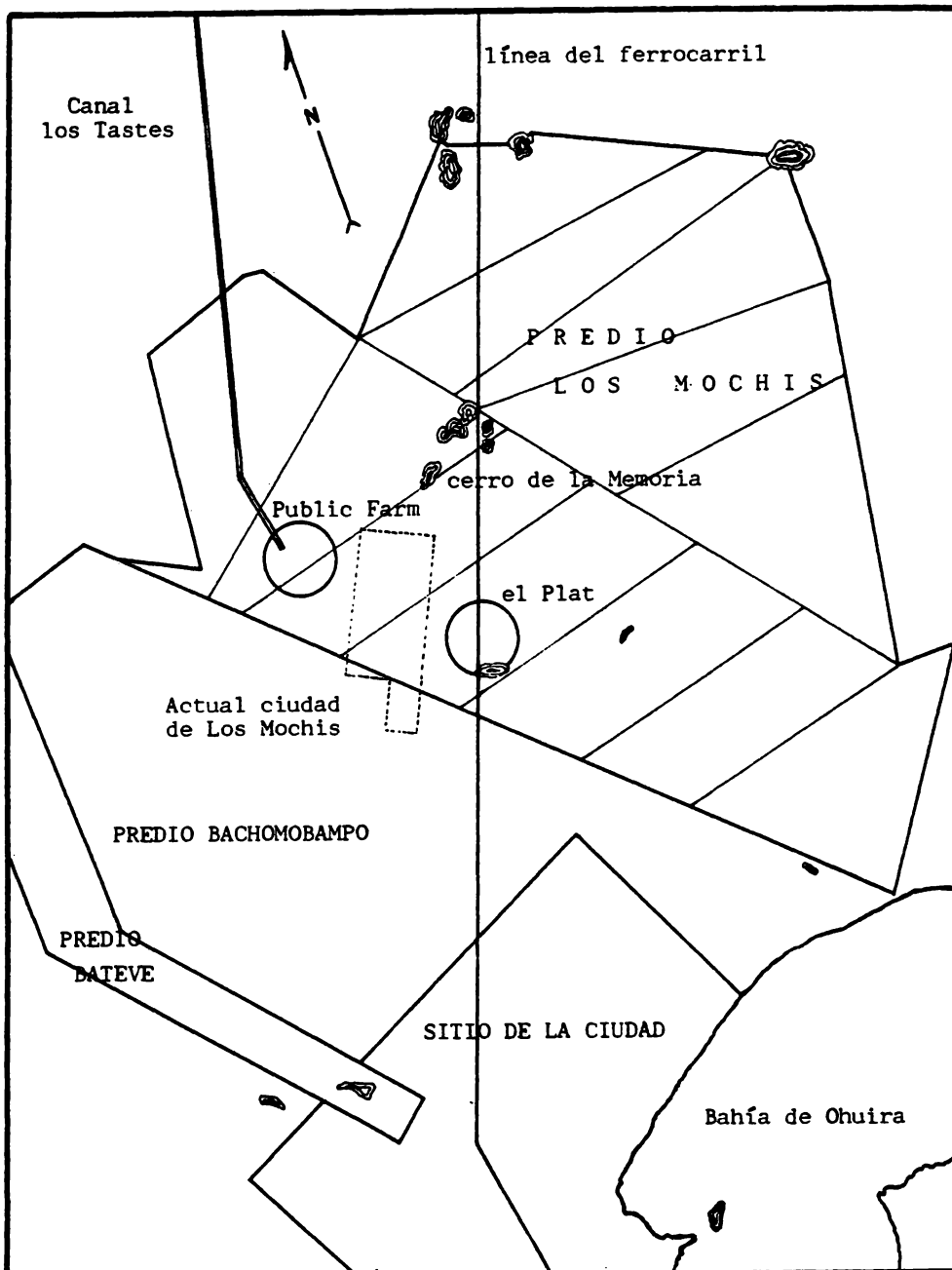
Los trabajos de excavación continuaron sin tropiezo hasta mediados de 1892 en que el lecho del canal tocaba la cota 437, punto señalado para la terminación de la primera etapa de construcción. En este momento se organizó el traslado de los colonos al predio los Mochis donde se establecería la granja agropecuaria definitiva de la colonia.

El sitio elegido para la granja tenía una extensión de

700 Ha de las cuales 60 se destinaron al asentamiento de los colonos y el resto para terreno agrícola. Este sitio estaba en el extremo final del canal Tastes, unos 3 Km al oeste del cerro de la Memoria y fue conocido con el nombre de "Engineer Farm", "Public Farm" o simplemente "el Público". Los disidentes rehusaron establecerse junto con los seguidores de Owen y eligieron un sitio a unos 5 Km al este de "Public Farm" que se denominó "el Plat", debido a que los colonos se asignaron parcelas ("plats") individuales. Dos graves inconvenientes observaron estos colonos desde un principio: que Owen era el dueño de la concesión del agua y que sus parcelas recibían el agua de un canal lateral cuya compuerta quedaba en el Público bajo el control de sus opositores (Mapa 7.1).

El día 2 de julio de 1892 a las 8 de la mañana, el ingeniero Tays levantó la compuerta de la bocatoma y el agua del río Fuerte corrió por el lecho recién excavado hasta las feraces y entonces incultas tierras de los Mochis. En 10 horas el agua alcanzó el extremo final del canal con una profundidad de 25 centímetros. "El plateado torrente de vida llegó a nuestras tierras", escribió jubiloso el editor de CFS al anunciar el buen éxito de las pruebas del canal, como la más importante de las realizaciones en el valle desde el arribo de los colonos.

Hoffman se trasladó a la colonia para atender los asuntos administrativos de la terminación de los trabajos. Tuvo un primer disgusto al enterarse de que CFCo carecía de dinero para comprar los animales e implementos usados en la excavación, como se



MAPA 7.1

ASENTAMIENTOS DE LOS COLONOS
EN EL PREDIO LOS MOCHIS

había acordado; sin embargo logró que los colonos propietarios de estos bienes accedieran a recibir el pago en bonos del fondo de mejoramiento por la cantidad global de 30 000 dólares.

El día 1^o de julio se cerró la emisión de bonos del fondo de mejoramiento y se publicaron las cuentas de la construcción; en 18 meses de trabajo se emitieron 103 158 dólares en bonos para pagar la mano de obra de los colonos, 83 001 dólares en bonos para pagar los implementos de trabajo y otros gastos; se erogaron 3 300 dólares en efectivo por concepto de mano de obra indígena. Tomando en cuenta otros gastos realizados directamente por CFCo en los requerimientos técnicos del trazo del canal y supervisión de los trabajos, el costo total de la obra fue de 203 000 dólares. De la emisión de bonos del fondo de mejoramiento sólo 7 000 dólares estaban cancelados, el resto se redimiría en servicios del canal a razón de 2.45 dólares por hectárea regada.

Aunque administrativamente quedó terminada la construcción, en la realidad quedaban varios e importantes detalles inconclusos: la compuerta maestra era provisional, faltaba la trampa para lodos en la bocatoma, lo que ponía en serio peligro de azolve al canal entero, quedaba inconclusa la red de canales laterales y drenajes. Sin embargo Hoffman no pudo hacer más porque KSICo estaba sin recursos y CFCo era incapaz de invertir un solo dólar.

(5)

LA POSTRACION DE "THE CREDIT FONCIER COMPANY"

El hecho de que los colonos disidentes rehusaran establecerse en "Public Farm" a pesar del compromiso de reestructuración de CFCo en 1893, indica que la desconfianza en los sistemas de Owen era profunda e insalvable.

Los colonos del Plat rehusaron definitivamente integrarse al sistema de créditos de trabajo y justificaron su actitud por el desastroso estado financiero de CFCo. Uno de los líderes de la disidencia, el abogado W.A. Wotherspoon, se trasladó a los Estados Unidos para investigar la situación legal y financiera de CFCo, e informó que al 1^o de junio de 1892 CFCo había recibido 29 759 dólares por venta de acciones y 29 316 dólares en animales e implementos de trabajo pagados con acciones de la empresa; es decir, el total de ingresos por colocación de acciones era de 59 075 dólares equivalente a 5 907.5 acciones de la compañía. El pasivo registraba un adeudo de 15 000 dólares a Owen, Lovell y a Chidester, y lo más grave de todo: una acumulación de 180 000 dólares en créditos de trabajo no cancelados.

Los disidentes pensaron que la insolvencia de CFCo era evidente, que nunca lograría cancelar los créditos de trabajo ni cumplir el contrato con KSICo. La pretendida reorganización no podía resolver el problema financiero y de embarcarse en esa nave al borde del naufragio perecerían sin lugar a dudas. Por tanto, lejos de integrarse al desprestigiado sistema de créditos de tra-

bajo, pidieron la garantía de sus inversiones por la titulación privada de la tierra y sobre esta base establecer la cooperación voluntaria de los productores privados.

Nunca Owen había tropezado con tan reacia y decidida oposición a sus planes, y su procedimiento habitual para frenar la disidencia - la expulsión - no pudo aplicarse en este caso. Los "kickers" de 1887 que impugnaron los planes y procedimientos de CFCo no tenían arraigo en la colonia ni intereses por adquirir o defender en Topolobampo; su descontento se expresó en amenazas y se retiraron expulsados de la comunidad. Los disidentes de 1892 habían invertido dinero y trabajo en CFCo, habían construido un canal de riego y tenían posibilidad de adquirir excelentes tierras agrícolas; más que oponerse a los planes de Owen buscaban la defensa de sus intereses y por tanto no abandonaron el lugar, ni Owen podía expulsarlos sin retribuirles lo que en justicia les correspondía. (6)

La primera etapa en la conquista del valle estaba cumplida, mas el progreso alcanzado puso en evidencia las contradicciones y limitaciones del plan de Owen y planteó a la colonia los insalvables conflictos en que había de perecer.

NOTAS AL CAPITULO VII

- 1.- Edward NELSON. The Company and the Community. Lawrence, University of Kansas, 1956. p 229, 290, 312.
 Ray REYNOLDS. Cat's Paw Utopia. El Cajón, published by the autor, 1972. p 69-78.
 Thomas A. ROBERTSON. A Southwestern Utopia, 2a ed. Los Angeles, The Ward Ritchie Press, 1964. p 77-82.
The Integral Co-operator 2(IV) 12 ene 1893: 3.
 CFS 107(III) 9 ago 1887: 141, 142.
 CFS 150(IV) 15 mar 1889: 99.
 CFS 152(IV) 15 abr 1889.
 CFS 153(IV) 1 may 1889.
 CFS 157(IV) 1 jul 1889.
 CFS 210(V) 15 sep 1891: 196.
- 2.- Albert K. OWEN. The Credit Foncier of Sinaloa, its History in Brief. fol 16-25. AKOC.
The Integral Co-operator 4 (I) 11 jul 1889.
The Integral Co-operator 46(III) 1 dic 1892: 6.
The Integral Co-operator 2(IV) 12 ene 1893: 3-7.
 CFS 161(IV) 1 sep 1889: 188.
 CFS 167(IV) 1 dic 1889: 236.
 CFS 181(IV) 1 jul 1890: 351.
- 3.- Alvin WILBER. Carta a Albert K. Owen, 13 de julio de 1891. AKOC.
Memo. Plan to Settle Colonists in Sinaloa. Sin fecha, AKOC.
 THE CREDIT FONCIER OF SINALOA. Prospectus. Chicago, spi. p 10.
 Ray REYNOLDS. op.cit. p 90-94.
 CFS 187(V) 1 oct 1890: 13.
 CFS 193(V) 1 ene 1891: 62, 63.
 CFS 194(V) 15 ene 1891: 66, 67, 69.
 CFS 195(V) 1 feb 1891: 77.
 CFS 196(V) 15 feb 1891: 84, 85.
 CFS 197(V) 1 mzo 1891: 93.
 CFS 198(V) 15 mzo 1891: 101.
 CFS 201(V) 1 may 1891: 121.
 CFS 202(V) 15 may 1891: 135.
 CFS 207(V) 1 ago 1891: 173.
 CFS 208(V) 15 ago 1891: 178.
 CFS 211(V) 1 oct 1891: 205.
 CFS 212(V) 15 oct 1891: 213.
 CFS 213(V) 1 nov 1891: 219.
 CFS 215(V) 1 dic 1891: 237.

CFS 216(V) 15 dic 1891: 244.
 CFS 220(V) 15 feb 1892: 276, 277.
 CFS 223(V) 1 abr 1892: 301.
 CFS 224(V) 15 abr 1892: 310.
 CFS 225(V) 1 may 1892.

- 4.- Albert K. OWEN. Carta a Manuel Fernández Leal, junio 14 de 1892. AKOC.

Albert K. OWEN. Pacific City Studies. Boston, spi, 1892. p 64-68.

THE CREDIT FONCIER COMPANY. Prospectus. p 11-15.

Leopold KATSCHER. "Owen's Topolobampo Colony, Mexico". The American Journal of Sociology 12(2) sep 1906: 171-173.

Ray REYNOLDS. op.cit. p 90-102.

Thomas A. ROBERTSON. op.cit. p 98, 99.

The Integral Co-operator 3(III) 21 ene 1892: 1.

The Integral Co-operator 2(IV) 12 ene 1893: 3-7.

CFS 199(V) 15 abr 1891: 109.
 CFS 204(V) 15 jun 1891: 149.
 CFS 208(V) 15 ago 1891 a 214(V) 15 nov 1891.
 CFS 217(V) 1 ene 1892: 257.
 CFS 221(V) 1 mar 1892: 282, 283.
 CFS 222(V) 15 mar 1892.
 CFS 223(V) 1 abr 1892: 303.
 CFS 224(V) 15 abr 1892.
 CFS 229(V) 1 jul 1892: 350.
 CFS 232(V) 15 ago 1892.
 CFS 233(V) 1 sep 1892: 378.

- 5.- Ray REYNOLDS. op.cit. p 100-105.

Thomas A. ROBERTSON. op.cit. p 98-105.

The Integral Co-operator 27(III) 14 jul 1892: 5.

The Integral Co-operator 6(V) 15 mar 1894: 3.

Our Hatchet 15(I) feb 1904: 2.

Fresno Clarion 11(XII) jul 1945: 2.

CFS 227(V) 1 jun 1892: 333.
 CFS 229(V) 1 jul 1892: 348, 349.
 CFS 230(V) 15 jul 1892: 357.

- 6.- Albert K. OWEN. Pacific City Studies. p 25, 26, 55-62.

THE CREDIT FONCIER COMPANY. Charter, Constitution, Pledge, By-Laws, Report (for 1891), Concession and Amendments (1890). New York, The Credit Foncier Company, 1892.

Ray REYNOLDS. op.cit. p 100-106.

The Integral Co-operator 1(IV) 5 ene 1893: 3.

C A P I T U L O V I I I

CONFLICTOS Y FRACASO

CONFLICTO ENTRE LOS LIDERES

En el mes de julio de 1892 el canal los Tastes es taba listo para irrigar el predio los Mochis, los terrenos esta ban desmontados y nivelados pero no se pudo proceder a su cultiu vo. Diversas circunstancias conspiraron para ello, como la crónica penuria de CFCo que impidió contar con los implementos y semillas adecuadas, la negativa de los agricultores de la Logia a dejar su agradable asentamiento y la irreductible oposición entre los seguidores de Owen - apodados "santos" - y los disidentes, también llamados "kickers", que impidió la coordinación de esfuerzos en el momento en que más urgía la cooperación entre los colonos. Unos cuantos se lanzaron a sembrar, pero la falta de conocimientos para el cultivo por irrigación les llevó al fracaso casi completo.

Los otros asentamientos de la colonia, la Logia y Topolobampo, mermados en su población por el desplazamiento a los Mochis, seguían sus actividades bajo la estricta dirección de Alvin Wilber y un sistema de vida apegado a los principios de la cooperación integral. La Logia perseveró en sus actividades agrícolas, pero cada día menos suficientes para abastecer a la comunidad que crecía con la llegada de nuevos colonos. El grupo de Topolobampo logró importantes avances en el mejoramiento del puerto, como la prolongación del muelle de piedra hasta alcanzar 18 m agua adentro, y la reconstrucción del edificio que albergaba la capitana del puerto y los almacenes de la aduana.

Por estas fechas, Albert K. Owen celebró un contrato con la empresa naviera de George R. Douglas, para el servicio de un vapor de 300 Ton que haría escala en Topolobampo 4 veces por mes; esto aseguró la indispensable comunicación marítima para el transporte del material ferroviario de "The Mexican Western Railroad Company" y el aprovisionamiento de la colonia que ahora con mayor urgencia se requería. En 1892 la colonia alcanzó su máxima población - 500 colonos - pero coincidió con una crisis agrícola en el valle que cuadruplicó el precio de las subsistencias y llegó al total agotamiento de los granos en diciembre de ese año. Así que CFCo tuvo que realizar un esfuerzo máximo para aprovisionar a sus colonos, y éstos sufrieron las mayores privaciones de su historia.

Crecen las tensiones

Aunque los tiempos eran difíciles y el simple subsistir pedía grandes esfuerzos, el interés de los colonos siguió pendiente de la próxima redefinición de principios de CFCo anunciada por Owen para febrero del siguiente año. Los 2 periódicos de los colonos, CFS y The Integral Co-operator publicaron abundante literatura sobre los puntos en conflicto. Aparecieron numerosos artículos de los líderes Albert K. Owen y Christian B. Hoffman, de Michael Flurschein y de Theodore Hertzka; este último era un reformador social europeo líder del movimiento "Freeland" e interesado en el ensayo de Topolobampo.

Se publicaron diversas opiniones sobre la futura organización de CFCo, desde las que pedían la propiedad privada de la tierra y la cooperación voluntaria, hasta las que exigían el respeto absoluto a los principios establecidos por Albert K. Owen. Hoffman sostuvo un proyecto conciliatorio que admitía el control de la tierra, de las utilidades públicas y del intercambio por una compañía central, pero con carácter de fideicomisaria de sus socios, con objeto de dar mayor importancia a los derechos individuales de los cooperadores y mayor peso a su voto en las decisiones. Hoffman también pidió que Owen traspasara sus concesiones a la compañía, pues las había obtenido a título personal y las usaba para manipular el gobierno de la colonia.

Las más severas críticas al sistema de Albert K. Owen procedieron de la pluma de Michael Flurschein quien objetó el ca-

rácter impositivo y disciplinario de "Nuestros Principios". La libertad - dijo Flurschein - es el elemento fundamental de la felicidad humana y Owen sólo admite la opción de retirarse a los que no están de acuerdo con su sistema autocrático. Rechazó el procedimiento de remuneración uniforme del trabajo porque lesionaba los derechos de los laboriosos y eficientes, y alentaba la irresponsabilidad de los perezosos o torpes. Flurschein ofreció cuantiosas inversiones en la colonia si los principios se modificaban en favor de la libertad de los colonos.

La apertura que Owen mostró en Enterprise y con los disidentes de Catwood (enero y marzo de 1892) se fue estrechando cada vez más, hasta declarar que sólo estaba dispuesto a desvincular la empresa ferroviaria de los negocios colonizadores, pero que no podía transigir en cuestión de principios. Albert K. Owen desconoció de hecho los convenios firmados con KSICo y con los excavadores disidentes.

La polémica se transformó en agresión mutua y el conflicto hizo crisis en diciembre de 1892 cuando Owen ordenó la suspensión del periódico The Integral Co-operator, principal órgano de sus adversarios. El periódico no suspendió su publicación sino que redobló las críticas a CFCo; Owen entonces inició la edición de The New City, periódico mensual publicado en Nueva York con objeto de responder a las acusaciones de sus adversarios, pues la polémica era ya del público dominio en los Estados Unidos.

Owen pasó de las palabras a los hechos y ordenó a Wilber

que sólo distribuyera entre los "verdaderos colonos" las provisiones llegadas a Topolobampo, medida seriamente represiva contra los disidentes dadas las condiciones de extrema penuria que sufrían los colonos. Hoffman respondió por medio de una carta abierta a Owen en que planteó con toda claridad la situación de la empresa y su posible solución. CFCo ha fracasado en el cumplimiento de sus objetivos - dijo Hoffman - y de no ser por la intervención de KSICo hubiera desaparecido; lo más probable es que CFCo tampoco cumpla las estipulaciones del contrato suscrito con KSICo, y cuando esto suceda el fracaso de la cooperación integral será definitivo. CFCo no puede expulsar a los colonos disidentes porque es incapaz de pagarles sus inversiones y trabajo. Dadas estas circunstancias y si Owen persiste en su empeño de no modificar la estructura de CFCo, se le propone que acepte a los disidentes en la pacífica posesión de sus tierras, que les proporcione agua y las otras ventajas de su concesión, y permita que se organicen como mejor les parezca fuera de CFCo.

A las proposiciones de Hoffman se añadió la represalia del consejo directivo de KSICo, quien decidió exigir a CFCo el pago de las tierras ocupadas por los colonos, con efecto retroactivo al 1º de septiembre de 1892.

Owen y Hoffman se entrevistaron en Nueva York el 22 de enero de 1893 y llegaron a un acuerdo provisional para zanjar las diferencias; en el término de 5 meses se haría la reunión para reorganizar la compañía colonizadora, y quienes no estuvieran de

acuerdo con el plan tendrían garantías para establecerse de manera independiente. Se convocó formalmente a dicha reunión que debía celebrarse en Enterprise el 1º de mayo siguiente, con asistencia de los líderes de ambos grupos y de Michael Flurscheim, pues se tuvo noticia de que estaba en viaje hacia América.

Mientras tanto Owen ordenó que se realizara nueva elección de directores residentes en la colonia. Los "kickers" objetaron la medida y se negaron a participar, pero la elección se llevó a cabo en Topolobampo el día 27 de marzo con voto por acciones. Como era de esperarse, los nuevos directores fueron todos partidarios de Owen y quedaron eliminados los directores que el líder había concedido a los disidentes el año anterior. El nuevo consejo puso en vigor reglamentos de acuerdo con el plan original y expresó un voto de confianza en los principios de la cooperación integral.

Esta medida incrementó las fricciones entre "santos" y "kickers" que se manifestaron en acciones violentas con motivo del uso del canal de riego. Sin embargo en ambos grupos había la esperanza de que la reunión de Enterprise y las ofrecidas inversiones de Michael Flurscheim lograrían resolver sus diferencias, y mientras llegaba la anhelada fecha persistieron en la campaña de agresiones mutuas. (1)

La ruptura

Michael Flurschein llegó a Nueva York en abril de 1893 y permaneció ahí varios días en compañía de Owen y Lovell en pláticas informales sobre la futura reestructuración de la empresa. Flurschein escuchó las proposiciones de Owen que fueron en resumen las siguientes: organizar una nueva compañía, "The Integral Co-operation Company", según el código mexicano para asociaciones cooperativas que asumiría el control de la tierra, de los recursos naturales y de las utilidades públicas; el intercambio al interior de la asociación se haría sobre el principio de servicio por servicio; la compañía daría cabida a colonos individuales como los del Plat. Owen añadió que las acciones de la nueva empresa serían canjeables por las de CFCo a la par, o por créditos de trabajo a razón de 25 centavos en acciones por cada dólar en créditos. Además, la nueva compañía compraría los terrenos del sitio de la ciudad y las concesiones de Owen, estas últimas por la cantidad de 250 000 dólares.

Flurschein quedó bien impresionado con la personalidad de Albert K. Owen a quien calificó de "carácter noble", pero le extrañó que propusiera la fundación de una compañía de negocios para absorber el enorme déficit de CFCo.

Owen y Flurschein se trasladaron a Enterprise, mas el primero se negó a participar en la reunión reorganizadora del 1º de mayo. En ausencia del líder principal la asamblea llegó a con-

clusiones diferentes de las planteadas por Owen a Flurscheim. La nueva compañía daría cabida por igual a los cooperativistas y a los productores individuales, controlaría la tenencia de la tierra para que no fuera acumulada por una persona y sólo compraría tierras agrícolas. Nada preveía acerca del intercambio ni sobre la compra de las concesiones de Owen. Además, se estipuló que las acciones de la nueva compañía no serían intercambiables por acciones ni créditos de CFCo.

Cuando Owen se enteró de los acuerdos de la reunión, comunicó a Hoffman y a Flurscheim que no podía aceptarlos a menos que 3/4 partes del consejo de directores residentes y 3/4 partes de los colonos así lo hicieran. Pidió también que se pagara al concesionario un dólar por cada hectárea de terreno irrigado como derechos de agua, y la mitad de los derechos de importación de toda mercancía que entrara por Topolobampo. Era evidente que la primera condición no sería cumplida, pues los partidarios de Owen eran más de la cuarta parte de los colonos y controlaban la totalidad de los puestos del consejo. En cuanto a la segunda condición, Hoffman pensaba que las concesiones de Owen estaban a punto de caducar y que podrían ser adquiridas por la compañía reorganizada.

Con la intención de presentar a los colonos el proyecto de reestructuración y proceder a la constitución legal de "The Integral Co-operation Company", los 3 líderes viajaron a Topolobampo donde arribaron el 27 de mayo. Con esa misma fecha Owen dirigió un largo escrito al consejo de directores donde pidió el re

chazo del proyecto y exhortó a defender el fruto de tantos esfuerzos y no abandonarlo en manos de especuladores capitalistas. Owen reforzó sus argumentos con términos gravemente ofensivos para sus opositores Hoffman y Flurscheim.

Por acuerdo unánime el consejo de directores residentes rechazó el proyecto de reestructuración por implicar inequidad contra Albert K. Owen, fundador y concesionario de la colonia, denunció a Hoffman y a Flurscheim como conspiradores contra la comunidad y anunció que CFCo se reorganizaría conforme a las leyes mexicanas y los principios de la cooperación integral. En la última y tormentosa sesión de "Alberton Hall" en Topolobampo, Owen fue llamado: "loco"... "bribón"... "ladrón"; Hoffman y Flurscheim escucharon los epítetos: "lobo con piel de oveja"... "capitalista" "conspirador". Hoffman y Flurscheim se retiraron al Plat y nunca más volvieron a encontrarse con Owen. La ruptura fue completa y definitiva. (2)

DISPUTA POR LOS BIENES DE LA COLONIA

La ruptura entre los líderes produjo la definitiva división de la colonia en 2 grupos irreductibles: "santos" y "kickers". Los primeros, fieles a Owen y al sistema de cooperación integral, formaron un grupo de 120 personas establecidas en el Público y en Topolobampo. Los "kickers" eran 140 y permanecieron en el Plat bajo la jefatura de KSICo. Los "santos" se apoyaban en las concesiones de colonización y aguas otorgadas a Owen, y en el con

control de las tierras en virtud del contrato entre CFCo y KSICo. El apoyo de los "kickers" era el poder económico de la empresa de Kansas, propietaria de las tierras y fideicomisaria del canal de riego.

Los grupos en pugna lucharon enconadamente entre sí a través de agresiones directas, por medio de la prensa norteamericana y en las cortes judiciales mexicanas. En esta etapa, el conflicto desbordó los límites de la colonia e hizo intervenir a las autoridades locales, estatales y federales, y en cierto momento intervinieron también las autoridades norteamericanas. La lucha se extendió por más de 3 años hasta dejar extenuados y desilusionados a los contendientes. Owen calificó de "ínicua conspiración contra CFCo" a esta fase de la lucha, pero en realidad fue la pugna entre intereses opuestos por el control de los bienes que la colonia había adquirido: las tierras agrícolas y el canal de riego.

Intentos de reestructuración

Quando Hoffman y Flurschein se retiraron al Plat después de la ruptura con Owen pensaron llevar adelante el plan trazado en Enterprise, pero en completa independencia de CFCo. Sabían que las concesiones gubernamentales pertenecían a Owen y que la Secretaría de Fomento no otorgaría nuevos contratos mientras los anteriores tuvieran vigencia, pero creyeron que con facilidad obtendrían la anulación de los contratos de Owen, pues había

incurrido en más de una de las causas de caducidad.

El juez de primera instancia del distrito de el Fuerte se trasladó al Plat para constituir legalmente la nueva compañía colonizadora llamada "The Freeland Co-operative Society", el día 17 de junio de 1893. El objetivo de esta compañía era colonizar las tierras de KSICo y establecer toda clase de empresas para impulsar su desarrollo; propugnaba por la cooperación voluntaria entre productores privados y establecía otros principios, como el libre intercambio a precios del mercado y la contratación de mano de obra ajena a la colonia, que a juicio de los "santos" destruyían los objetivos de la cooperación integral y abrían la puerta a todos los excesos de las empresas capitalistas.

La fundación de la compañía "Freeland" exasperó a Owen quien se dirigió telegráficamente a los gobiernos estatal y federal en demanda de garantías para sus concesiones. El gobierno federal respondió que apoyaría al concesionario en todos los puntos de su contrato y pidió al gobernador de Sinaloa que tomara medidas para asegurar la paz en la colonia. Mientras tanto, Owen ordenó cortar el agua a los rebeldes y estos respondieron con un juicio público a los actos del líder y lo encontraron culpable de 22 graves cargos entre los que se incluían: mala administración de la empresa, uso en su provecho de los fondos comunes, incumplimiento de compromisos y tiranía.

El gobernador de Sinaloa Francisco Cañedo, se presentó personalmente en la colonia provisto de resguardo militar, pues

había fundada presunción de que ocurrirían hechos de sangre entre los colonos. El gobernador ordenó que las diferencias se solucionaran ante el tribunal competente y que mientras se dictaba sentencia el canal debía servir, por semanas alternadas, a los 2 grupos de colonos.

Poco antes de estos acontecimientos Hoffman y Flurscheim habían abandonado la colonia. Hoffman partió a los Estados Unidos para denunciar a CFCo ante el fiscal de Colorado y obtener la anulación de su carta constitutiva por incumplimiento de las obligaciones estatutarias, pero las gestiones no prosperaron. Hoffman traspasó sus derechos sobre la colonia al coronel A.J. Streeter y aunque siguió como socio de KSICo se desentendió de los asuntos de Topolobampo.

Flurscheim viajó a la ciudad de México para solicitar la declaración de caducidad de las concesiones de Owen y obtenerlas para la compañía "Freeland", pero encontró que el gobierno federal apoyaba los derechos de Owen y nada pudo conseguir. Volvió entonces a los Estados Unidos, después a Europa, sin que se ocupara más de los colonos.

A fines de julio de ese año Owen estaba en la ciudad de México para informar a la Secretaría de Fomento de los sucesos que conmovían a la colonia y agradecer el apoyo prestado al concesionario. Para ello redactó un documento de 37 folios titulado : The Credit Foncier Company, its History in Brief donde expuso los logros de la colonización y su versión del conflicto que afectaba

a los colonos. También sometió a la Secretaría de Fomento un proyecto para la reestructuración de la empresa por medio de "The Credit Foncier Co-operative Company, Limited" que pensaba fundar de acuerdo con las leyes mexicanas. Era la primera vez que Owen sometía sus ideas a la consideración de las autoridades mexicanas.

En el mes de septiembre Owen recibió la respuesta del ministerio de Fomento. Obtuvo el refrendo de sus concesiones y la declaración de ser el único concesionario autorizado en la región, pero también recibió el completo rechazo del sistema organizativo de la colonia. El dictamen de la Secretaría de Fomento indicó que la manera de incorporar los colonos al sistema de cooperación integral implicaba la renuncia a la libertad individual, lo que era opuesto al artículo 5º de la constitución de 1857 que desautorizaba todo tipo de contrato que significara la pérdida de la liber--tad. Además - añadió el dictamen - el artículo 10º de la conce---sión otorgada en febrero de 1890 pide que los colonos sean propietarios de las tierras que ocupen, lo que se opone a la forma de propiedad corporativa prevista en el proyecto de organización. Otros puntos rechazó el dictamen oficial como opuestos a las le--yes generales de la República, pero los dos señalados fueron suficientes para dilucidar la incongruencia de la cooperación inte---gral con el espíritu y la letra de las leyes vigentes en la Repú--blica Mexicana.

Owen no volvió a hablar del asunto y de hecho renunció a la reestructuración de CFCo. Igual que Hoffman y Flurscheim se

retiró de Topolobampo y no volvió más a la colonia, aunque continuó dando instrucciones al consejo de directores y apoyando a los colonos mientras le fue posible hacerlo.

Así pues, a raíz de la ruptura entre los líderes, los colonos fueron perdiendo el apoyo exterior hasta quedar abandonados a sus propios recursos. Otro apoyo que perdieron fue el de Marie Howland, quien desempeñara decisivo papel en la promoción de la empresa y fuera el alma de CFS. Amiga de los 2 líderes en conflicto no pudo tomar partido en la contienda y terminó rechazada por ambos grupos, así que prefirió abandonar la colonia el 15 de agosto de 1893; al año siguiente renunció a su puesto de directora de educación y se desligó completamente de CFCo.

Los ecos del conflicto circularon a través de la prensa norteamericana, por lo que Matías Romero informó a la Secretaría de Relaciones sobre el penoso asunto, e indicó que ciertas personas de Kansas pensaban denunciar el hecho ante el Congreso norteamericano para que se persiguiera a Owen por el fraude cometido en Topolobampo. Romero sugirió al gobierno mexicano que hiciera las averiguaciones antes de que las autoridades norteamericanas intervinieran en ese asunto ajeno a su jurisdicción.

A pesar de las adversas circunstancias los colonos de ambos grupos cultivaron sus tierras con empeño, lograron sembrar más de 400 Ha con maíz, frijol, papa, sorgo, trigo y hortaliza; obtuvieron muy buenas cosechas que les permitieron subsistir, pues informaron al tesorero Lovell que sólo necesitaban adquirir

harina de trigo y carne en el exterior de la colonia.

El canal de riego era eficiente, pero empezaban a perfilarse graves problemas de mantenimiento, como el azolve progresivo del lecho del canal que requería mucho trabajo para mantenerlo en servicio. Un cambio en el cauce del río Fuerte desvió la corriente a 50 m de la bocatoma y obligó a los colonos a excavar un corte adicional para llevar el agua hasta el canal. Además, se veía la necesidad de instalar una bomba que alimentara agua constantemente, pues el riego limitado a la época de creciente del río no era suficiente para mantener los trabajos agrícolas de la colonia.

La población de la colonia se redujo durante los meses del conflicto, y de los 500 colonos que había en 1892 sólo quedaban 300 en diciembre de 1893. La Logia quedó por completo deshabitada y el predio fue vendido a unos mexicanos. Los colonos del Plat se desmoralizaron a fines de 1893, y tras de comunicar a la Secretaría de Fomento las vejaciones que sufrieron por parte de Owen y sus seguidores, solicitaron autorización para establecerse en el valle del río Yaqui, en Culiacán o en otro sitio. No lograron realizar su propósito por carecer de recursos económicos. (3)

Litigio por el canal

El arreglo provisional de las diferencias entre los colonos ordenado por el gobernador Cañedo dejó el canal bajo la ad

ministración de los "santos" con la obligación de compartir el agua con los "kickers", lo que se cumplió a pesar de los continuos choques y altercados entre ambos. Ninguna demanda judicial se promovió por el momento.

En diciembre de 1893 la KSICo otorgó poderes a los señores: A.J. Streeter, W.A. Wotherspoon (vicepresidente de la compañía) y H.A. Hart, para litigar en defensa de los derechos de esa compañía en contra de CFCo. Streeter inició las operaciones en la ciudad de Denver para anular la carta constitutiva de CFCo, pero no logró el objeto de sus gestiones.

A mediados de 1894 Streeter se presentó en Topolobampo e inició una demanda judicial contra Albert Law y George Page, administradores del canal, para obtener la posesión del mismo. El fundamento de la demanda era el contrato celebrado entre KSICo y CFCo el 1º de noviembre de 1890, en la cláusula que estipulaba el derecho de la primera compañía a exigir los bienes de la segunda en caso que no pudiera redimir la emisión de bonos del fondo de mejoramiento. Así que la acción exigida por Streeter sólo podía llevarse a cabo hasta el 1º de julio de 1895, pues así lo estipulaba el citado contrato.

La defensa de CFCo empezó por impugnar la competencia de la corte judicial de el Fuerte para conocer en el asunto, pues las compañías en conflicto eran norteamericanas y el contrato objeto del litigio había sido firmado en los Estados Unidos. Denegado este recurso, CFCo impugnó a KSICo porque había procedido en

contra de sus obligaciones de fideicomisario, y en lugar de apoyar al fideicomitente había tratado de destruirlo por medio de una conspiración que envolvía procedimientos ilegales como la fundación de "Freeland Company". El último recurso de la defensa fue establecer que aunque KSICo llegara a poseer el canal no podría usar el agua porque era derecho exclusivo del concesionario. Para reforzar este recurso, los colonos de el Público solicitaron del gobierno federal que declarara intransferibles a KSICo los derechos de la concesión de Owen, pues de acuerdo con la ley vigente toda transferencia de concesiones debía hacerse con anuencia de la Secretaría de Fomento.

Streeter viajó a la ciudad de México en agosto de 1894 con el mismo propósito que lo hiciera Flurscheim un año antes, es decir, lograr la declaración de caducidad de las concesiones de Owen y obtenerlas para su compañía; pero el gobierno federal de nuevo apoyó a Owen, y Streeter se retiró sin lograr su objetivo.

Durante los meses que duró el litigio, los colonos de el Público trabajaron activamente en mantener y mejorar el canal. Lograron la asesoría del ingeniero en jefe de los distritos de riego de Arizona y bajo su dirección construyeron un dique en la bocatoma, que sirvió como trampa de lodos y para elevar el nivel de las aguas del río; desazolvaron el lecho e iniciaron la colocación de una bomba en la bocatoma. Sin embargo, cuando llegó el 1^o de julio de 1895, el juez de primera instancia del distrito de el Fuerte puso en manos de KSICo el canal y sus instalaciones. Los

"santos" de inmediato apelaron contra la sentencia del juez, pero ofrecieron a Streeter continuar el trabajo en la misma forma en que lo habían hecho, en cooperación con KSICo, hasta la redención completa de los bonos del fondo de mejoramiento.

Streeter rehusó toda participación de los "santos" en el canal, instaló una poderosa bomba de su propiedad y anunció que en adelante se vendería el agua a cualquier colono que la solicitase, pero no se aceptarían más bonos sino pago en efectivo y por adelantado. Esto fue un serio golpe a la economía de ambos grupos de colonos, por lo que muchos se desanimaron y buscaron la manera de abandonar la colonia.

Los colonos de el Público persistieron en la lucha legal por anular la sentencia del juez de el Fuerte, lo que lograron al cabo de 14 meses de litigio el 19 de septiembre de 1896. Recibieron el canal en pésimas condiciones pues Streeter había descuidado el mantenimiento. El inventario de daños alcanzó la suma de 50 000 dólares y los colonos demandaron judicialmente a KSICo por dicha cantidad.

A pesar del triunfo en los tribunales, la situación de los colonos era deplorable porque Streeter retiró la bomba que había instalado y dejó el canal prácticamente fuera de uso. Y lo que era más grave, dos semanas antes, el 1º de septiembre de 1896 había terminado la vida legal de CFCo y por tanto el canal quedó sin legítimo propietario. (4)

Litigio por las tierras

Las tierras que los colonos ocupaban en los Mochis fueron también objeto de un litigio promovido por mexicanos de el Fuerte con miras a obtener la posesión del ahora codiciable predio. El litigio no surgió directamente del conflicto entre KSICO y CFCo, aunque fue propiciado por el debilitamiento de los colonos en pugna, que alentó a los especuladores locales a lucrarse con sus despojos.

Las tierras de los Mochis y del sitio de la ciudad eran de propiedad nacional en 1872 cuando Owen llegó a Topolobampo y se interesó en el desarrollo de la región. Ese mismo año se formó una asociación entre Benjamín Carman, Blas Ibarra, Albert K. Owen y Frederick Fitch para la adquisición y explotación comercial de dichas tierras; Carman e Ibarra aportaron el capital, Fitch realizó los trabajos técnicos del deslinde y Owen se encargó de la promoción publicitaria. Al año siguiente Carman e Ibarra, como futuros propietarios de las tierras, otorgaron a Owen plenos poderes para disponer de todos los terrenos que la sociedad obtuviera del gobierno mexicano. A Owen y a Fitch se les otorgó participación en el negocio (20 por ciento a Owen) pero los documentos consultados no precisan si se trata de una participación en la propiedad de las tierras o en las utilidades de su venta.

Entre 1873 y 1876 la sociedad adquirió por denuncia y adjudicación las tierras del sitio de la ciudad y algunos predios

añedaños. El predio los Mochis fue denunciado y adquirido por Carlos Retes, yerno de Blas Ibarra, y algunas personas más, quienes lo vendieron a la sociedad Carman-Ibarra por 5 880 dólares en febrero de 1881.

En el año 1882, la compañía TTP adquirió de la sociedad Carman-Ibarra la mitad de las tierras del sitio de la ciudad, las cuales quedaron bajo la administración fiduciaria de William Windom, presidente de la empresa ferroviaria. Como el dinero pagado a Carlos Retes procedía de los accionistas de la misma empresa, se acordó que la mitad del predio los Mochis pasaría al dominio de la compañía representada por el funcionario George W. Simmons; el resto del predio se adjudicó de la siguiente manera: 30 por ciento a Carman (con participación de Owen y Fitch) y 20 por ciento a Blas Ibarra, Carlos Retes y otras personas. En noviembre de 1885 el señor John H. Rice fue nombrado fideicomisario de las propiedades de TTP y de Benjamin Carman en el predio los Mochis, es decir, el 80 por ciento de las tierras de este predio quedó bajo su control.

Cuando en 1886 se inició el movimiento colonizador, Owen celebró contrato con John H. Rice para adquirir en favor de CFCo las tierras de los Mochis al precio de 2.40 dólares la hectárea; también contrató con William Windom la compra del sitio de la ciudad al precio de 2 dólares por lote urbano de 210 metros cuadrados.

En 1890 se fundó KSICo y Owen traspasó a esta compañía

los derechos de su contrato con John H. Rice para que adquiriese los terrenos de los Mochis, y a su vez los vendiera a CFCo según las condiciones y precios estipulados en el contrato del 1º de noviembre de 1890 (ver capítulo VII). KSICo adquirió 12 138 Ha del predio los Mochis por 23 047.28 dólares y 23 601 Ha de predios aledaños al canal de riego por 12 865.18 dólares.

Al estallar el conflicto entre KSICo y CFCo, las codiciadas 32 040 Ha de los Mochis se encontraban en posesión de los siguientes grupos: 42 por ciento en poder del fideicomiso de John H. Rice, 38 por ciento en poder de KSICo y 20 por ciento en poder de Carlos Retes y de la sucesión de Blas Ibarra. CFCo no poseía una sola hectárea del predio y la única posibilidad de llegar a adquirir las tierras era el contrato con KSICo de noviembre de 1890.

El problema de las tierras empezó en octubre de 1893 con una carta de Carlos Retes a George W. Simmons en la que anunciaba el desconocimiento del contrato de compraventa de los Mochis celebrado en febrero de 1881. La razón era que las tierras habían sido adjudicadas a la sociedad conyugal Carlos Retes-Josefa Ibarra y que la operación de compraventa se hizo sin anuencia de la esposa. Carlos Retes también informó que en breve iniciaría el juicio de nulidad, pero que estaba dispuesto a reconocer la propiedad de KSICo sobre el 38 por ciento del predio.

Simmons, Owen y Rice se aprestaron a la defensa de sus intereses con muchas probabilidades de éxito, pues las bases lega

lés de la impugnación de Retes eran sumamente débiles. Sin embargo, el juez del distrito de el Fuerte falló en favor de Carlos Retes a mediados de 1894. La defensa apeló al tribunal de Mazatlán y obtuvo la revocación de la sentencia en marzo de 1895, y al año siguiente la Suprema Corte de Justicia confirmó este veredicto.

Con motivo del litigio por las tierras Owen se quejó al gobierno federal de la hostilidad de prominentes mexicanos hacia sus empresas de Sinaloa. Señaló que Francisco Orrantia Sarmiento, hacendado de la región y jefe político del distrito, dominaba por completo los asuntos del valle con el apoyo del gobernador Cañedo, y que se había propuesto hacer fracasar a Owen, lanzarlo de la región y apoderarse de los bienes de la colonia. Acusó a Orrantia de proteger a Hoffman, Flurscheim, Streeter y Hart, y de presionar al juez local para resolver los litigios en favor de los conspiradores. Dijo Owen que el mismo Orrantia había alentado a Carlos Retes para entablar el ridículo litigio por las tierras.

Owen se quejó también del señor Perea, colector de la aduana y capitán del puerto de Topolobampo, quien se había unido a la política de Orrantia y pretendía establecer un nuevo almacén y otro muelle para servicio de Zacarías Ochoa y Benjamin Francis Johnston, productores azucareros de la región. La guerra que nos hace Orrantia - escribió Owen a Porfirio Díaz - es la más perjudicial porque obliga a las personas del valle a romper sus contratos con la colonia y la empresa del ferrocarril, lo que trastorna nuestros trabajos y nos impide cumplir con las obligaciones estipuladas en las concesiones.

El litigio por las tierras tuvo efecto desmoralizante sobre los colonos pues se percataron de que no lograrían la pacífica posesión de las tierras que con tantos esfuerzos habían puesto en condiciones de producir. Numerosos enemigos de dentro y fuera de la colonia acabarían por despojarlos del fruto de su trabajo. La persona más afectada por el desenlace del litigio fue Streeter, pues en 1894 había comprado a Carlos Retes y señora sus derechos sobre el predio los Mochis por 18 720 dólares, y todo lo perdió al ser anulada la sentencia del juez de el Fuerte. (5)

LA COLONIA Y LOS COLONOS

Al tiempo en que se desarrollaron los graves conflictos de la colonia (años 1894 a 1896) el estado general de la misma era de acentuada decadencia en comparación a los períodos anteriores. Las mismas autoridades federales reconocieron el hecho en los informes oficiales y lo atribuyeron a la mala aplicación del sistema cooperativo adoptado.

La población de la colonia descendió a 150 ó 200 personas, sin esperanza de recibir reemplazos, pues la campaña de promoción en los Estados Unidos había cesado por completo. En efecto, The New City y The Integral Co-operator después del violento duelo de dicterios cesaron su publicación en 1894. A esto se añadió la publicidad que la prensa norteamericana dio a las recriminaciones de los colonos de uno y otro bandos, que tuvo efectos negati-

vos sobre las personas que aún pensaban emigrar a la colonia.

El canal en que los colonos cifraban sus esperanzas resultó entonces un elefante blanco, pues cuando al fin les fue regtituido carecían de recursos para el costoso mantenimiento y para reponer la bomba que Streeter retiró de la bocatoma. El litigio contra Carlos Retes puso en evidencia que las tierras trabajadas por los colonos no les pertenecían y que habían despertado la codicia de varios y poderosos enemigos. Estas circunstancias desalentaron a muchas personas que tras de 10 años de rudos trabajos veían perdido el maduro fruto de sus esfuerzos, y prefirieron emigrar al Yaqui o volver a los Estados Unidos antes del completo derrunbe.

En el mes de enero de 1895 la Secretaría de Fomento realizó una visita oficial a la colonia por medio del ingeniero Enrique Híjar y Haro, con objeto de tomar conocimiento preciso de las dificultades que afrontaba la empresa y proveer a su solución. Esta fue la primera y única vez que el gobierno federal intervino directamente en los asuntos de la colonia; demasiado tarde para intentar cualquier solución, pues la empresa estaba al borde del colapso definitivo.

A principios de 1895 los "santos" renovaron el consejo de directores sin la intervención de Owen, mas las personas electas descuidaron gravemente sus responsabilidades; desatendieron la administración de la compañía, dispersaron y extraviaron los libros de cuentas, usaron en su provecho los bienes de la comuni-

dad y terminaron por desertar de la colonia. Al año siguiente no quedaba uno solo de los directores de la compañía, por lo que se eligió un consejo de emergencia formado por 3 colonos, con objeto de dar cohesión a aquella comunidad desmoralizada y dispersa. Por estas fechas volvió a discutirse con calor el problema de la titulación privada de la tierra para salvaguardar los intereses de los colonos - la misma posición de los disidentes en 1892 - pero a estas alturas no había ya posibilidad de poseer la tierra, ni en forma privada ni comunitaria, pues el contrato con KSICo había vencido.

Por otra parte, el problema de los créditos de trabajo arrastrado desde los primeros días de la colonización llegó a la crisis final; los créditos se devaluaron y muy pocos colonos se atrevían a recibirlos en pago de su trabajo o productos. El consejo de directores quiso salvaguardar el sistema pero fracasó rotundamente y los créditos de trabajo se abandonaron por completo. Como el periódico CFS, ahora dirigido por Ida Hogeland, tomó parte activa en la polémica en contra del sentir de la directiva, el consejo acordó la suspensión del periódico en julio de 1895. Así terminó la vida del pequeño semanario que tan importante función desempeñara en la promoción de CFCo y en la formación del recio espíritu que durante 10 años había unido a los colonos.

Así pues, en 1896 la colonia de Topolobampo no era más que un puñado de familias sin tierras ni recursos, sin posibilidad de retener el fruto de sus esfuerzos. Sólo faltaba que alguien más fuerte viniera a apoderarse de sus despojos. (6)

LÓS DESPOJOS DE "THE CREDIT FONCIER COMPANY"

La compañía colonizadora CFCo dejó de existir el día 1º de septiembre de 1896 al expirar el plazo legal de su carta constitutiva, expedida por el Estado de Colorado el 11 de agosto de 1886. El fiscal general del Estado de Colorado que se opuso a la anulación de la carta constitutiva cuando fue requerida por KSICo, ahora se negó a refrendarla en base a que la compañía no había logrado colocar ni la cuarta parte de sus acciones en el plazo de 10 años.

El 1º de julio de 1895 expiró el término legal del contrato entre KSICo y CFCo relativo a la adquisición de tierras agrícolas y al fideicomiso del canal de riego. Según las estipulaciones de ese instrumento, cesó la obligación de KSICo para reservar las tierras a los colonos de CFCo. Además, podía exigir todos los bienes de esta última para asegurar el pago de los bonos del fondo de mejoramiento emitidos para la construcción del sistema de riego.

El 20 de noviembre de 1896 la Secretaría de Fomento declaró caduco el contrato de colonización otorgado a Owen el 28 de febrero de 1890, documento que garantizaba el derecho exclusivo de CFCo para colonizar el valle del Fuerte y le concedía el uso del agua del río para riego de sus tierras.

Los colonos quedaron entonces completamente desprotegidos y privados de todo título legal para la posesión de sus tie--

rras, del canal de riego y del uso del agua. Los temores de los disidentes se habían realizado. CFCo había muerto y sus codiciados bienes fueron el blanco de numerosos intereses que lucharon por controlarlos.

"Sinaloa Sugar Company"

Los hacendados del valle del Fuerte cultivaban caña de azúcar desde antes de la llegada de los colonos, la procesaban en pequeños trapiches como: "el Aguila" de Zacarías Ochoa, "la Constancia" de Francisco Orrantia, "la Florida" de Manuel Borboa y otros de menor importancia. Hacia 1890 Zacarías Ochoa instaló un ingenio moderno en sociedad con 3 norteamericanos; uno de ellos era Edward Lycan que había trabajado en una gran empresa azucarrera de Hawaii, otro era Benjamin Francis Johnston joven de 25 años recién llegado a la región sin más recursos que su audacia y cierta experiencia en las finanzas y administración de empresas; sobre el tercer socio no hay información.

El ingenio "el Aguila" prosperó con rapidez de modo que en 1894 era su azúcar el principal producto que se manejaba en el puerto de Topolobampo; en la zafra de 1896 produjo 1300 Ton de azúcar. A principios del siglo esta empresa era la más importante del valle; estaba valuada en un millón de dólares, con fuerte participación de capital norteamericano de inversionistas de Chicago. La empresa ahora se llamaba "Sinaloa Sugar Company" y estaba bajo

la dirección única de Benjamin F. Johnston. Lycan había vuelto al norte, el otro socio norteamericano había fallecido y Zacarías Ochoa había sido suplantado por Johnston en la administración y propiedad de la empresa. (7)

Las tierras, el canal y los colonos

Cuando en 1896 sobrevino el colapso de CFCo los colonos aún permanecían en el valle tratando de obtener para sí las concesiones que perdió Albert K. Owen, pero el gobierno federal no accedió a su solicitud. Luego trataron de organizar una sociedad llamada "Riegos Company" con la participación de los tenedores de los bonos del fondo de mejoramiento, quienes se consideraban legítimos propietarios del canal. Pero la compañía no logró reunir los fondos necesarios para operar el sistema de riego, ni tampoco hacer valer sus derechos, pues en 1898 la Suprema Corte de Justicia adjudicó el canal a KSICo, quien tampoco poseía recursos para normalizar su funcionamiento.

En estas circunstancias intervino "Sinaloa Sugar Company" que desde hacía tiempo consideraba el predio los Mochis como la tierra más adecuada para la expansión de sus plantaciones cañeras. Johnston solicitó y obtuvo del gobierno federal una concesión para tomar agua del río Fuerte y excavar el "Canal Mochis", cuyo trazo coincidía con el canal "los Tastes". Luego inició negociaciones con KSICo y "Riegos Company" para la adquisición de los

derechos sobre el canal, lo cual consiguió en 1901 mediante la suma de 12 000 dólares. Dueño de las concesiones y de los bonos del fondo de mejoramiento, Johnston obtuvo de la corte judicial de el Fuerte la posesión absoluta del canal de la colonia. Mediante una fuerte inversión el canal estuvo de nuevo en servicio.

De manera simultánea a las negociaciones de canal, "Sinaloa Sugar Company" entró en arreglos con los propietarios de los Mochis, KSICo y el fideicomiso presidido por John H. Rice, y en 1902 logró adquirir la mayor parte del predio. Johnston propuso entonces a los colonos la adquisición de la tierra que ocupaban al precio de 61.80 dólares la hectárea con derecho perpetuo al agua del canal y plazo de 5 años para efectuar los pagos. Doloroso fue para los colonos pagar por "sus tierras" un precio 8 veces superior al acordado en el contrato con CFCo, aunque cabe señalar que el mismo Owen estimaba en 123 dólares por hectárea, el precio comercial de esas tierras en 1903.

Los "kickers" aceptaron el trato, se convirtieron en propietarios legales de la tierra y se integraron al nuevo orden impuesto por Johnston. Los "santos" rehusaron indignados todo trato, confiados aún en que Owen poseía tierras en los Mochis y en que una acción legal restituiría sus derechos. Sin embargo, la resolución judicial fue adversa y se dictó sentencia de evicción contra 15 familias, que en marzo de 1904 fueron desalojadas de sus tierras.

Los fieles seguidores de Owen se dispersaron en diferen

tés puntos del valle. La familia Kneeland se estableció en el pequeño poblado de Sivirijoa donde trató de reunir a los dispersos para intentar de nuevo la organización cooperativa. Publicó un modesto periódico, Our Hatcher, para informar al público norteamericano sobre los acontecimientos del valle y denunciar los actos de "Sinaloa Sugar Company", la poderosa empresa capitalista que ahora señoreaba la región.

Los antiguos colonos permanecieron en el valle hasta 1913 en que el gobierno norteamericano realizó la repatriación de sus nacionales en vista de los conflictos con México surgidos en ese tiempo. Sin embargo, muchas familias se habían asimilado al medio mexicano y permanecieron en el valle sin que fueran molestadas en sus personas o propiedades. (8)

ULTIMAS ACTIVIDADES DE ALBERT K. OWEN

Albert K. Owen abandonó la colonia de Topolobampo en julio de 1893 y a partir de esa fecha las relaciones con ella fueron cada vez menos frecuentes. En los años siguientes realizó numerosos viajes en los Estados Unidos, México y Europa en busca de inversionistas para su ferrocarril. Tuvo algunos momentos de esperanza cuando logró interesar en el proyecto al propietario de las minas de Batopilas, el norteamericano Alexander Shepherd, pero las ilusiones terminaron siempre en el fracaso.

Entre 1896 y 1897 Owen trabajó en dos grandes proyectos,

norteamericanos también, que envolvían asuntos de colonización . El primero de ellos era la formación de "The North Mexico Company" que debía constituirse en Nuevo México con capital de 2 millones de dólares, con objeto de adquirir y explotar toda clase de bienes: tierras, minas, bosques, etcétera, para ayudar al mejoramiento y desarrollo de la región norte de México, según se informó a Porfirio Díaz. Owen traspasaría sus derechos a esta empresa y sería director de la misma.

El segundo proyecto fue la fundación de "The Pacific City Colonizacion Company", empresa que tenía por objeto adquirir, urbanizar y colonizar las tierras del sitio de la ciudad. Este proyecto no tenía carácter cooperativo sino declarado fin de lucro al modo capitalista; ofrecía a sus accionistas muy grandes utilidades, como las de "The Elyton Land Company", empresa urbanizadora y colonizadora de Alabama que con una inversión de 100 000 dólares había logrado utilidades netas de 5 970 000 dólares en sólo 6 años (1883-1888). "The Pacific City Colonization Company" requería 500 000 dólares para asentar 10 000 familias japonesas en el curso de un año. Owen aportaría la concesión del gobierno federal mediante la retribución de 35 000 dólares.

Ninguno de los proyectos llegó a realizarse, aunque para el segundo se dieron pasos avanzados, como la tramitación ante el gobierno federal de la concesión respectiva. Owen obtuvo la concesión el 22 de marzo de 1897, para colonizar Topolobampo con personas de nacionalidad europea, japonesa o mexicana.

Por el tiempo en que planeaba la especulación con las tierras del sitio de la ciudad, Owen publicó en Londres un folleto de 15 páginas titulado A Dream of an Ideal City (Murdoch and Company, 1897) en el que resumió sus ideales sobre la comunidad humana tal y como los había expresado en 1885, pero sin hacer referencia a la cooperación integral. En enero de ese mismo año Albert K. Owen, a la edad de 50 años, contrajo matrimonio con Marie Louise Bigelow Tyler, acaudalada viuda de Baldwinville, N.Y., a quien había conocido en uno de sus viajes a México.

Albert K. Owen no abandonó del todo a los colonos de CFCo e hizo lo que pudo por aliviar su situación. Cuando los terrenos de los Mochis estaban ya perdidos, se propuso instalarlos en tierras vecinas que tuvieran el servicio de riego del canal; por lo menos así lo ofreció a Porfirio Díaz. En la concesión de 1897 se excluía a los colonos de nacionalidad norteamericana, pero consiguió de la Secretaría de Fomento que los colonos de CFCo quedaran amparados por los derechos y exenciones de dicho contrato. También usó su todavía importante influencia ante el gobierno federal para ayudar a los colonos en su lucha contra "Sinaloa Sugar Company".

En el año 1900 Owen desistió de la larga lucha por construir el ferrocarril y traspasó sus derechos al empresario Arthur Stilwell; pero insistió una vez más en la construcción de Ciudad del Pacífico, en terrenos ahora sí bajo su control, pues había logrado que su esposa adquiriera 4 750 Ha en el sitio de la ciudad

pertenecientes a la sucesión de Benjamín Carman. Para ello proyectó la fundación de "The Topolobampo Terminal, Contracting and Purveying Company", empresa urbanizadora y administradora de la estación terminal del ferrocarril transcontinental que ahora, bajo el impulso de Stilwell, parecía llegar a feliz término. Como este último proyecto fracasó en 1902, Marie Louise Bigelow vendió sus tierras a la compañía de Stilwell y Owen por fin se retiró de los asuntos de Topolobampo.

Los últimos años de la vida de Albert K. Owen transcurrieron tranquilos en la mansión de su esposa en Baldwinville; se retiró de la participación en los grandes negocios, pero su fértil imaginación continuó produciendo ideas. Entre 1912 y 1914 publicó un libro y 2 folletos para presentar ante el Congreso de los Estados Unidos un magno proyecto, nada menos que un sistema de carreteras de carriles múltiples con 7 160 Km de extensión, para comunicar el vasto territorio norteamericano de norte a sur y de oriente a poniente. De acuerdo con las ideas de toda su vida, propuso que el sistema fuera construido por el Estado y financiado por una emisión de bonos de la Tesorería.

Albert K. Owen falleció a consecuencia de un paro cardíaco el 12 de julio de 1916 en su casa de Baldwinville. Tenía 69 años de edad, 30 de los cuales había dedicado a la promoción de Topolobampo. (9)

NOTAS AL CAPITULO VIII.

- 1.- Albert K. OWEN. Pacific City Studies.- Boston, spi, 1892 = p 26.
- Ray REYNOLDS. Car's Paw Utopia. El Cajón, Published by the autor, 1972. p 104-110.
- CFS 218(V) 15 ene 1892: 262.
 CFS 225(V) 1 may 1892.
 CFS 226(V) 15 may 1892.
 CFS 228(V) 15 jun 1892.
 CFS 229(V) 1 jul 1892.
 CFS 232(V) 15 ago 1892.
 CFS 237(VI) 1 dic 1892: 1-8.
 CFS 238(VI) 15 dic 1892.
 CFS 239(VI) 1 ene 1893: 20.
 CFS 240(VI) 15 ene 1893: 25.
 CFS 242(VI) 15 feb 1893: 44, 45.
 CFS 243(VI) 1 mzo 1893.
 CFS 244(VI) 15 abr 1893: 60-62.
 CFS 245(VI) 1 may 1893: 70.
- The Integral Co-operator 3(III) 21 ene 1892: 1.
The Integral Co-operator 1(IV) 5 ene 1893: 3, 7.
The Integral Co-operator 2(IV) 12 ene 1893: 3-7.
The Integral Co-operator 5(IV) 9 feb 1893: 1-2.
The Integral Co-operator 10(IV) 16 mar 1893: 5.
The Integral Co-operator 41(IV) 15 dic 1893: 1.
- 2.- Albert K. OWEN. Carta al consejo de directores de la colonia, mayo 27 de 1893. AKOC.
- José M. ORTIZ. Carta a Albert K. Owen, mayo 11 de 1893. AKOC.
- Ray REYNOLDS. op.cit. p 112-116.
- CFS 247(VI) 1 jun 1893: 84, 85.
- The Integral Co-operator 17(IV) 4 may 1893: 5, 6.
The Integral Co-operator 18(IV) 11 may 1893.
The Integral Co-operator 23(IV) 22 jun 1893: 1-3.
The Integral Co-operator 31(IV) 17 ago 1893.
The New City 14-15 22 jun - 8 jul 1893: 5.
- 3.- Albert K. OWEN. The Credit Foncier of Sinaloa, its History in Brief. AKOC.
- Albert K. OWEN. Carta a Hussey, sep 1^o de 1893. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a Fernández Leal, 7 dic de 1893. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a Porfirio Dfiaz, 3 may de 1894. AKOC.
 Alvin WILBER. Carta a Lovell, 25 jun de 1893. AKOC.

Albert LAW. Carta a Albert K. Owen, 20 dic de 1893. AKOC.

COLONOS DE "ENGINEER FARM". Carta a Albert K. Owen, 26 ene de 1894. AKOC.

Ray REYNOLDS. op.cit. p 112-122.

Thomas A. ROBERTSON. A Southwestern Utopia, 2a ed. Los Angeles, The Ward Ritchie Press, 1964. p 102, 122.

AHSRE 162-C-R-I fol 122.

AHSRE 10-20-29 fol 173.

CFS 245(VI) 1 may 1893: 68, 69.

CFS 246(VI) 15 may 1893: 77, 78.

CFS 247(VI) 1 jun 1893: 87.

CFS 248(VI) 15 sep 1893: 90, 91.

CFS 249(VI) 1 oct 1893: 94-96.

CFS 251(VI) 1 nov 1893.

CFS 252(VI) 15 nov 1893: 121-123.

CFS 254(VI) 15 dic 1893: 135.

CFS 260(VI) 15 mar 1894: 185.

The Integral Co-operator 25(IV) 6 jul 1893: 1, 2.

The Integral Co-operator 27(IV) 20 jul 1893: 4.

The Integral Co-operator 29(IV) 3 ago 1893.

The Integral Co-operator 3(V) 1 feb 1894: 4.

The Integral Co-operator 5(V) 1 mar 1894: 6.

The Integral Co-operator 11(V) 1 jun 1894: 2.

The New City 18 22 ago 1893: 1-3.

- 4.- Albert K. OWEN. Carta a Porfirio Díaz, 6 dic de 1893. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a Porfirio Díaz, 3 mar de 1894. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a George Kneeland, 10 jul de 1896. AKOC.

COLONOS DE TOPOLOBAMPO. Representación de los ... a la Secretaría de Fomento, 1893. AKOC.

COLONOS DE "ENGINEER FARM". Carta a Albert K. Owen, 26 ene de 1894. AKOC.

R. J. KENDALL. Carta a Albert K. Owen, 1 jul de 1895. AKOC.

W. M. BRODIE. Carta a Joseph Hampl, 4 abr de 1896; AKOC.

Joseph HAMPL. Carta a Albert K. Owen, 1 jul de 1895. AKOC.

Joseph HAMPL. Carta a Albert K. Owen, 12 jul de 1895. AKOC.

Joseph HAMPL. Telegrama a Albert K. Owen, 19 sep de 1896. AKOC.

Joseph HAMPL. Carta a Albert K. Owen, 21 sep de 1896. AKOC.

Joseph HAMPL. Carta a Albert K. Owen, 6 oct de 1896. AKOC.

Joseph HAMPL. Carta a Albert K. Owen, 27 oct de 1896. AKOC.

Papers re "Conspiracy to seize... 1893-1901". AKOC.

CFS 262(VI) 15 abr 1894: 202.

CFS 263(VI) 1 may 1894: 205-207.

CFS 267(VI) 1 jul 1894: 241.

CFS 269(VI) 1 ago 1894: 259.

CFS 272(VII) 15 sep 1894: 282, 283.

CFS 273(VII) 1 oct 1894: 290-292.

CFS 274(VII) 15 oct 1894: 293, 294.
 CFS 275(VII) 1 nov 1894: 302.
 CFS 277(VII) 1 dic 1894: 318.
 CFS 279(VII) 1 ene 1895: 338.
 CFS 291(VII) 15 jul 1895: 422, 423.

The Integral Co-operator 11(V) 1 jun 1894: 3.

- 5.- Albert K. OWEN. The Credit Foncier of Sinaloa, its... AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a Porfirio Díaz, 3 mar de 1894. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a Porfirio Díaz, 22 feb de 1896. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a Porfirio Díaz, 14 sep de 1896. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a Manuel Fernández Leal, 25 jul de 1896.
 AKOC.

José HAMPL. Hágase la luz. Memorandum histórico por un colono de Topolobampo. México, Imprenta de Adolfo L. Parra Sues., 1903. p 15, 16.

Indice: list of letters and memos re Topolobampo project. AKOC.

Documentos diversos: 13 ene 1882, 13 mar 1894, 10 nov 1885. AKOC.

Papers re "Conspiracy to seize... 1893-1901" AKOC.

George W. SIMMONS et al. The Texas, Topolobampo an Pacific Railroad and Telegraph Company. Boston, Press of Rockwell and Churchill, 1881. p 17-19.

Porfirio DIAZ. Carta a Albert K. Owen, 4 mar de 1896. AKOC.

CONSEJO DE DIRECTORES DE LA COLONIA DE TOPOLOBAMPO. Memorial del a Porfirio Díaz, 22 ago de 1896. AKOC.

CFS 230(V) 15 jul 1892: 354.
 CFS 279(VII) 1 ene 1895: 134.
 CFS 283(VII) 1 mar 1895: 367.

The Integral Co-operator 10(IV) 16 mar 1893: 6.

The Integral Co-operator 46(VIII) 1 dic 1892: 6.

- 6.- SECRETARIA DE FOMENTO. Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización e Industria de la República Mexicana. Ingeniero Manuel Fernández Leal, 1892-1896. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1897. p 19.

Derril HOPE. "Ventures in Idealism. Topolobampo". The Social Gospel. 36, feb 1901. p 12, 13.

Thomas A. ROBERTSON. op.cit. p 108.

Albert K. OWEN. Carta a Shepherd, 24 ene de 1896. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a Shepherd, 12 feb de 1896. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a Porfirio Díaz, 22 feb de 1896. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a Kendall, 20 jul de 1895. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a George Kneeland, 9 jul de 1896. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a George Kneeland, 10 jul de 1896. AKOC.

Albert K. OWEN. Carta a Fernández Leal, 25 jul de 1896. AKOC.
 Albert K. OWEN. Carta a Porfirio Díaz, dic de 1896. AKOC.

Francisco CAÑEDO. Carta a Owen, 27 ene de 1895. AKOC.
 Morris FREE. Carta a Eduardo Herrera, 31 mar de 1895. AKOC.

Joseph HAMPL. Carta a Albert K. Owen, 15 ago de 1896. AKOC.
 Joseph HAMPL. Carta a Albert K. Owen, 6 oct de 1896. AKOC.

Walter M. BRODIE. Extractos de cartas a Alex. R. Shepherd,
 22 ene de 1896. AKOC.

CFS 266(VI) 15 jun 1894: 232, 233.
 CFS 267(VI) 1 jul 1894: 240, 241.
 CFS 272(VII) 15 sep 1894: 281.
 CFS 273(VII) 1 oct 1894: 286.
 CFS 274(VII) 15 oct 1894: 296.
 CFS 278(VII) 15 dic 1894: 330.
 CFS 281(VII) 1 feb 1895: 352, 354, 355.
 CFS 282(VII) 15 feb 1895: 360.
 CFS 285(VII) 1 abr 1895: 370.
 CFS 286(VII) 15 abr 1895: 378, 379.
 CFS 287(VII) 1 may 1895: 387.
 CFS 288(VII) 15 may 1895: 399, 400.
 CFS 291(VII) 15 jul 1895: 420, 421.

El Colono 23(II) 25 sep 1896: 4.

- 7.- Mario GILL. La conquista del valle del Fuerte. México, Impre-
 sora Técnica Moderna, 1957. p 59-64.

Ray REYNOLDS. op.cit. p 92, 129.

Thomas A. ROBERTSON. op.cit. p 122-124.

Port Stilwell and Mexico. AHSRE 30-29-1 fol 110.

AHSRE 3740-9 fol 8.

Maximino BARRAGAN. "Informe de la visita oficial a la Sección
 Aduanal de Topolobampo realizada el día 16 de abril de 1895".
 Archivo de la "Casa Amarilla".

Alvin WILBER. Carta a Albert K. Owen, 4 jun de 1896. AKOC.

- 8.- Albert K. OWEN. Accounts of amounts spent by ... AKOC.

Ray REYNOLDS. op.cit. p 128-130.

Thomas A. ROBERTSON. op.cit. p 123, 124.

Clarissa KNEELAND. "Letters to Anita". Fresno Clarion 4(XII)
 dic 1945: 15; 6(XIII) feb 1946 a 8(XIII) abr 1946.

Our Hatchet 5, 1 mar 1903: 3

Our Hatchet 8, 1 jun 1903: 1, 8.

Our Hatchet 20, 1 ago 1904: 3.

Our Hatchet 37, 1 jun 1906: 3-5.

- 9.- David M. FLETCHER. American Capital and Technology in North west Mexico, 1876-1911. Tesis doctoral inédita. Chicago, Universidad de Chicago, 1964. p 101.
- Leopold KATSCHER. "Owen's Topolobampo Colony, Mexico". The American Journal of Sociology. 12(2) sep 1906: 174, 175.
- Mario GILL. op.cit. p 252, 253.
- Ray REYNOLDS. op.cit. p 127, 128.
- AHSRE 3740-9 fol 8.
- Albert K. OWEN. Carta a Shepherd, 29 oct 1894. AKOC.
- Albert K. OWEN. Carta a Shepherd, 11 ene 1896. AKOC.
- Albert K. OWEN. Carta a Porfirio Díaz, 22 abr 1896. AKOC.
- Albert K. OWEN. Carta a Eduardo Herrera, 28 oct 1896. AKOC.
- Albert K. OWEN. Carta a A.M. Gibson, 7 mar 1897. AKOC.
- Albert K. OWEN. Acuerdo con M.L. Bigelow, 22 sep 1900. AKOC.
- Albert K. OWEN. Acuerdo con accionistas, abr de 1902. AKOC.
- Albert K. OWEN. Carta a John Scott, 3 dic 1902. AKOC.
- John W. LOVELL. Carta a Porfirio Díaz, 19 dic 1896. AKOC.
- John W. LOVELL. Memorandum a Owen, 21 abr 1897. AKOC.
- A.H. PAGET. Carta a Albert K. Owen, 31 may 1899. AKOC.
- The North Mexico Company 13 nov 1896. AKOC.
- Contrato de Colonización otorgado a Albert K. Owen el 22 de marzo de 1897. AKOC.
- The Topolobampo Terminal, Contracting and Purveying Company. Documento sin fecha. AKOC.
- The Pacific City Colonization Company. Documento sin fecha. AKOC.

C A P I T U L O I X

SIGNIFICADO Y TRASCENDENCIA DE LAS EMPRESAS DE TOPOLOBAMPO

En los capítulos anteriores se ha expuesto la información necesaria para situar las empresas de Topolobampo en su contexto histórico, tanto desde el punto de vista mexicano como norteamericano; para seguir el desarrollo de los acontecimientos desde la concepción de las ideas hasta el fracaso de los proyectos de Albert K. Owen; para explicar la dinámica interna de las empresas y su articulación con los continuadores del trabajo iniciado por los colonos.

El objeto de este último capítulo es destacar aquellos elementos explicativos que permiten comprender el significado y trascendencia de las empresas descritas, es decir, su inserción en el proceso histórico general, el influjo de los diversos factores que concurrieron en el hecho histórico y su proyección regional en el valle del río Fuerte.

DESDE EL PUNTO DE VISTA NORTEAMERICANO

Las empresas de Albert K. Owen en Topolobampo se inscriben en el fenómeno de la "penetración pacífica" porque responden a los móviles y objetivos de la expansión norteamericana sobre México; o sea, fueron planeadas y ejecutadas en función de los intereses norteamericanos, para servir a las necesidades económicas y sociales de los Estados Unidos.

Las razones que Owen expuso para la explotación de la vía férrea y de los recursos del valle del Fuerte hubieran interesado a cualquier inversionista norteamericano. Sin embargo, Owen nunca logró que el gran capital financiero vitalizara sus empresas, como ocurrió en la generalidad de los proyectos de la "penetración pacífica". Para el caso del ferrocarril este hecho se explica en parte porque las inversiones ferroviarias eran cuantiosas en las líneas transcontinentales del norte; el ferrocarril "Union Pacific" estaba completo y muy adelantados los "Northern Pacific" y "Southern Pacific". Es posible entonces - como lo dijo Owen - que esos intereses se opusieran a la nueva línea que podía llegar a ser un competidor de importancia. También puede señalarse que las dificultades técnicas de construcción sobre la sierra hayan desalentado a los empresarios, como años más tarde quedó patente en los fallidos intentos de Stilwell por cruzar la sierra Madre, aunque estaba respaldado por fuertes inversionistas. A todo esto se añadió el carácter "greenback" que Owen trató de imprimir a su proyecto, que chocaba contra las ideas y procedimientos

de los financieros norteamericanos.

El proyecto de colonización tampoco interesó a los inversionistas por las razones que señaló Hoffman en 1890: por ser CFCo una empresa cooperativa, por estar ligada a una ideología antimonopolista y por no ofrecer utilidades en un plazo razonable. La empresa KSICo llegó a interesar a los modestos inversionistas de Enterprise, pero sus aportaciones no alcanzaron significación de importancia.

Albert K. Owen logró diseñar dos proyectos atractivos al expansionismo norteamericano, profusamente los dio a conocer, mas por la ideología que entretejió en sus empresas y por la organización que pretendió darles, cerró las puertas al flujo del capital financiero, elemento indispensable para el logro de los objetivos. Una vez que Owen y sus ideas estuvieron liquidados, el capital financiero se interesó en los proyectos y fluyó generoso hacia las tierras, industria azucarera y ferrocarriles del valle del Fuerte, a través de empresas capitalistas acordes con el sistema económico al que debían servir.

Desde el punto de vista norteamericano, la obra de Albert K. Owen consistió en descubrir y dar a conocer jugosos filones que no supo explotar en su provecho pero que sirvieron a los intereses de la "penetración pacífica".

EN RELACION AL REGIMEN PORFIRISTA

El plan expuesto por Carlos Pacheco en 1885 preconizaba la armoniosa conjunción de tres factores primordiales: la tierra, el trabajo y el capital, para encauzar a la Nación por el camino del progreso. La tierra sería aportada por la nación mexicana, el capital y el trabajo vendrían del extranjero para suplir nuestras deficiencias. El resultado sería mayor productividad, demanda de trabajo, alza de salarios, y como meta "una Nación fuerte, respetada y temida" (1). Las empresas de Topolobampo respondieron al lineamiento de este plan y coincidieron con el período de máxima apertura a la "penetración pacífica" - 1883 a 1896 - lo que explica las extraordinarias facilidades otorgadas al empresario norteamericano.

La creación de la colonia de Topolobampo implicó el desconocimiento de dos principios establecidos por la legislación mexicana desde la experiencia texana, esto es, el recelo por el inmigrante norteamericano y el asentamiento de extranjeros en la zona litoral. Cabe sin embargo señalar que no fue éste el único caso de violación de tales principios, ni siquiera el más notorio, como fue el caso Huller en la Baja California.

Más sorprendente resulta la benevolencia del gobierno mexicano en otorgar concesiones a Albert K. Owen: 6 contratos para la construcción del ferrocarril y 4 de colonización en un lapso de 18 años, sin que el concesionario cumpliera los requisitos mínimos de las estipulaciones. Las empresas que Owen organizó ja-

más exhibieron solvencia financiera, sino que mostraron patente incapacidad para cumplir las cuotas de construcción ferroviaria y de familias de colonos asentadas; a pesar de esto, los sucesivos contratos otorgados a Owen fueron reduciendo las exigencias en estos renglones con evidente intención de favorecer al concesionario. Extraordinaria benevolencia del gobierno federal, que indica un defectuoso sistema para controlar la capacidad financiera de los concesionarios o lamentable incuria en el gobierno de tan importante ramo de la administración pública.

La supervisión gubernamental sobre la aplicación de las concesiones tampoco fue eficaz en el caso de Topolobampo, como lo muestra el hecho de que por 7 años se aplicara un sistema organizativo violatorio de las leyes generales de la República sin que nadie pusiera objeción. Y ciertamente Owen no procedió con dolo, pues su programa se difundió a los cuatro vientos en Estados Unidos y en México, lo conoció Matías Romero y las secretarías de Relaciones y de Fomento lo tuvieron en su poder. La supervisión del gobierno fue ineficaz en el control del cumplimiento de los contratos, pues la caducidad de las concesiones fue declarada dos o más años después de que era evidente el incumplimiento de las cláusulas del contrato.

La intervención de la Secretaría de Fomento sólo tuvo lugar en dos ocasiones: en la crisis de 1892 por medio del gobernador de Sinaloa, y en la tardía visita de 1895 que resultó ineficaz para ordenar los desarreglados asuntos de la colonia.

Menos explicable todavía es el defectuoso control de la Secretaría de Fomento sobre las empresas ferroviarias, cuyo fracaso fue más notorio que el de la empresa colonizadora.

La Secretaría de Fomento no sólo exhibió incompetencia en el aspecto administrativo, sino también en asuntos de mayor peso, como en la posición que adoptó en el conflicto interno de la colonia. Este conflicto se manifestó como una pugna entre el concesionario y un grupo mayoritario de colonos; las demandas de los inconformes tenían apoyo en el contrato de concesión y en la ley general de colonización de 1883 que contemplaba el bien de los colonos como un objetivo principal. Sin embargo, la actitud de la Secretaría de Fomento fue de apoyo irrestricto al concesionario en base a criterios burocráticos, aunque más tarde reconoció que las pretensiones de Owen eran anticonstitucionales.

La actitud de la Secretaría de Fomento se explica por el desconocimiento de la problemática real de la colonia, es decir, por el ineficiente sistema de control sobre la ejecución de las concesiones, cuyo resultado final fue la desprotección de los colonos y su completo abandono, en contra del espíritu de la ley de 1883, cuya recta ejecución era responsabilidad inmediata de la Secretaría de Fomento.

Las reiteradas concesiones otorgadas a Owen parecen indicar un especial interés del gobierno en el ferrocarril de Topolobampo, que se confirma con el hecho de que esa ruta quedara incluida entre las 5 líneas principales del plan Limantour. Sin em-

bargo, hubiera sido más racional expresar ese interés en la elección de un concesionario solvente que en sucesivos contratos a un concesionario de probada incapacidad financiera. Los detractores de Albert K. Owen le acusaron de emplear el soborno para lograr concesiones federales, pero no hay prueba que fundamente este aserto; lo que sí es probable es que Albert K. Owen haya empleado en su favor la amistad que cultivó con Manuel González, Porfirio Díaz y con otras destacadas personalidades de la élite gubernamental porfirista. Es muy probable que los éxitos de Owen en la obtención de concesiones se deba en gran parte a su habilidad para manejar los canales burocráticos y a su diplomacia con las personas de cuya voluntad dependían las decisiones gubernamentales.

Las consideraciones anteriores arrojan un saldo desfavorable hacia el gobierno federal mexicano en el manejo de los asuntos de Topolobampo. Se percibe un marcado interés en favorecer las empresas de Albert K. Owen en cuanto a eliminar obstáculos legales, otorgamiento generoso de concesiones y pródiga distribución de tierras y bienes nacionales. Se percibe también el nulo control sobre la ejecución de los contratos y el profundo desconocimiento de la realidad de las empresas. Por las inconsecuencias detectadas en la conducta del gobierno federal mexicano, se puede afirmar que su actitud en Topolobampo no respondió a "un plan bien definido y rigurosamente científico" - como afirmó Pacheco - sino a la aberrante adecuación a los intereses de un empresario norteamericano. El gobierno federal fue incapaz de control administrativo sobre las empresas de Topolobampo, menos pudo entonces

sujetar su desarrollo a las líneas de una política de progreso nacional.

Sólo cabe agregar que las fuentes más idóneas para el estudio de este aspecto de las empresas de Topolobampo no han sido localizadas, y que las incongruencias de la conducta del gobierno federal podrán ser explicadas cuando se tenga acceso a los archivos de la Secretaría de Fomento.

LA IDEOLOGIA QUE IMPULSO A LAS EMPRESAS DE TOPOLOBAMPO

La primera observación sobre la ideología que animó a las empresas de Topolobampo es que el análisis de Owen sobre la sociedad de su tiempo no rebasa los planteamientos del pensamiento utópico, a pesar de que ya se conocía el estudio de Marx sobre la sociedad capitalista y estaba demostrada la incapacidad intrínseca de los medios utópicos para llevar a cabo la reforma social.

El análisis de Owen sobre la sociedad norteamericana percibe, descubre y denuncia los efectos más notorios del sistema capitalista: el monopolio, el cambio regulado por la oferta y la demanda, el interés usurario y el transporte como empresa lucrativa; pero no percibe la raíz del problema en la propiedad privada de los medios de producción; rechaza su acumulación monopolista mas no objeta el principio, a pesar de que en el sistema de coope

ración integral se decidió con firmeza por la propiedad colectiva como el medio más adecuado para imposibilitar el monopolio.

Los medios generales que Owen propone para imposibilitar la explotación de los trabajadores, esto es, la moneda controlada por el gobierno, los transportes baratos y un principio moral para regular el intercambio, no sólo son ineficientes para lograr el fin propuesto, sino inaplicables en la sociedad de su tiempo. Owen percibió este último problema y decidió iniciar la reforma social por medio de una comunidad ideal que al reproducirse desplazara a la sociedad corrupta.

La base del modelo socioeconómico propuesto por Albert K. Owen con el nombre de cooperación integral es la combinación de los tres tipos de sociedad cooperativa conocidos en su tiempo: de producción, de consumo y de crédito. El sistema diseñado parece coherente y capaz de establecer los mecanismos de la distribución y del intercambio equitativos al interior de la comunidad. Pero si se considera la inserción de la comunidad ideal en el medio capitalista de la época, se observan graves incongruencias con los principios fundamentales del sistema.

El primer problema que salta a la vista es que la comunidad ideal no puede establecerse sin ayuda del capital exterior, lo que ya la compromete a pagar dividendos a los inversionistas. El segundo problema es que la comunidad no puede consolidarse ni reproducirse sin acumular capital por los mismos medios empleados por la sociedad capitalista. En efecto, el principio de intercam-

bió equitativo que postula la íntegra posesión del producto del trabajo personal, imposibilita la acumulación de capital por parte de la compañía ya que debe reintegrar a los socios la misma cantidad de bienes o servicios que de ellos recibe. Sin embargo, la compañía requiere capital para incrementar la producción, para cubrir los gastos de administración y el pago de dividendos a los accionistas, y sin esto la empresa ni se consolida ni se reproduce. Owen pensó resolver este problema a través del intercambio al exterior de la comunidad bajo normas competitivas y no bajo el principio de equidad. Esto significa que la compañía cooperativa se integra al mercado exterior de la misma manera que las empresas capitalistas y que aprueba sus mecanismos para aumentar las ganancias mediante el cambio no equivalente. Esta situación implica una grave contradicción en los principios fundamentales, pues lo que se considera injusto al interior de la comunidad se estima aceptable en las relaciones con el exterior.

La compañía cooperativa se integra al mercado como una empresa capitalista más y requiere de los mismos mecanismos competitivos para poder subsistir, de aquí que sea incapaz de suplantarse al sistema socioeconómico repudiado. El sistema de Albert K. Owen es pues incapaz de llevar a cabo una reforma en la sociedad, es sólo un mecanismo de defensa para salvaguardar a sus miembros en la feroz lucha del mundo económico.

El valor de la ideología desarrollada por Albert K. Owen radica en su importancia histórica, en cuanto instrumento para

movilizar a miles de personas en pos de un objetivo. Esta ideología animó a los colonos y a su líder, los mantuvo firmes en la lucha y alimentó sus esperanzas; también imprimió particular carácter a la empresa colonizadora y constituye un elemento explicativo del curso de los acontecimientos, de los conflictos y del fracaso de la colonia.

La teoría y la práctica

El fracaso de CFCo fue la culminación de una larga serie de errores administrativos que imposibilitaron la estabilidad de la empresa. De la errática administración descrita en los capítulos anteriores destacan algunos desaciertos que comprometieron la obra desde sus inicios, como aventurarse a la empresa sin recursos financieros, la impropia formación de la comunidad pionera y el desatinado compromiso con las empresas ferroviarias. A esto se añadió el defectuoso sistema para la retribución del trabajo y el intercambio al interior de la comunidad, el aprovisionamiento a larga distancia y otras circunstancias que provocaron la dispersión de los escasos recursos de la compañía.

Cuando KSICo proporcionó el refuerzo que pudo estabilizar la empresa, los errores arrastrados propiciaron el conflicto que consumió los esfuerzos sin producir fruto. En efecto, el conflicto que dividió a los colonos y precipitó la ruina de la empresa tuvo su origen en el desastroso estado financiero de CFCo que

impidió la garantía de las inversiones de los socios; de aquí que los disidentes pidieran la titulación privada de la tierra. En la polémica que surgió alrededor de este problema no se encuentran argumentos teóricos en contra de la propiedad comunitaria, sino la exposición de las circunstancias concretas que la hacían desaconsejable y de las razones que apoyaban la congruencia de la propiedad privada de la tierra con la cooperación integral.

Los errores administrativos impidieron la aplicación de los principios señalados por Owen como fundamentales en la cooperación integral, esto es: la propiedad comunitaria de la tierra y su explotación individual, el intercambio equitativo sobre la base servicio por servicio, y la administración de las utilidades públicas para el bien común. El primer principio no se aplicó porque fuera de la pequeña extensión de la Logia, CFCo no llegó a poseer la tierra; el intercambio equitativo no se observó porque la compañía nunca tuvo recursos para retribuir el trabajo y productos de los colonos; y por obvias razones tampoco pudo ejecutarse la administración de las utilidades públicas.

Los reglamentos que normaron la vida comunitaria de la Logia y del campamento correspondían a ciertos puntos de menor importancia establecidos en "Nuestros Principios" y en la ordenanza municipal ideada por Owen, mas no a las bases fundamentales de la cooperación integral. Es por esto que la historia de CFCo no permite dilucidar si dicho modelo socioeconómico puede aplicarse en la vida práctica de una comunidad cooperativa.

LOS LIDERES

Albert K. Owen

La trayectoria de Albert K. Owen observada en el desarrollo de las empresas de Topolobampo, pone en evidencia un dinamismo poco común como rasgo característico de su personalidad; fecundo creador de ideas y habilidad para mover a miles de personas en pos de ellas.

Los intereses de Albert K. Owen estuvieron polarizados por dos grandes centros de atracción; uno de ellos fue el desarrollo de los Estados Unidos, corregir los efectos sociales del sistema capitalista fue el otro. Estos contradictorios intereses, propios de su tiempo y su cultura, se manifiestan en los proyectos y actividades del líder. El ferrocarril y la explotación del valle fueron concebidos para servicio de la expansión capitalista, pero la ideología antimonopolista impidió que el capitalismo los realizara. Owen quiso conciliar lo irreconciliable y el resultado fue la nulidad de sus esfuerzos. Como empresario, Owen tuvo serias limitaciones para la administración; como reformador social su formación fue gravemente incompleta, pues desconoció lo más importante del pensamiento social de su época.

Albert K. Owen poseyó extraordinaria capacidad para las relaciones humanas y a ella se debió lo mejor de sus triunfos. Existen numerosos testimonios de su apuesta presencia física, de su

fina diplomacia en el trato con los personajes, de su palabra fácil y persuasiva; sólo los financieros escaparon al poder seductor de estas dotes. De su habilidad para influir sobre el gran público está el testimonio de los miles de personas que comprometió en la empresa colonizadora. Sus escritos expusieron ideas simples, un tanto superficiales, pero adaptadas a la mentalidad de sus lectores; no propuso elaborados sistemas especulativos sino actitudes prácticas y sugestivas. Examinada en su conjunto, la literatura de Albert K. Owen es tediosa y repetitiva, pero atendiendo a la manera gradual en que fue publicada se comprende el efecto persuasivo que logró en sus lectores.

Clarissa Kneeland dijo que Albert K. Owen "pudo ver el gran sueño en el futuro pero no los pequeños detalles del momento" (2). Y en efecto, el tiempo ha constatado la exactitud de la intuición de Owen sobre el valle del río Fuerte, pero sus actos demostraron la inhabilidad para la administración de las empresas. Los más graves errores en la planeación y ejecución de los proyectos se debieron a equivocadas decisiones del líder o a su falta de previsión. Owen pecó de excesivo optimismo en la apreciación de la realidad; menospreció las dificultades y exageró el peso de los factores favorables; mostró extraordinaria tenacidad en la lucha que por 30 años sostuvo para desarrollar Topolobampo, pero esa tenacidad le impidió ser flexible cuando las circunstancias lo exigieron.

Algunas actitudes de Albert K. Owen despertaron descon-

fianza o suspicacia, pues podían interpretarse como actos dolosos para encubrir aviesas intenciones. Así se juzgó al líder cuando dijo que CFCo poseía el capital necesario para la empresa, que controlaba las tierras y que contaba con el apoyo de las empresas ferroviarias; cuando dio a conocer presupuestos de construcción excesivamente bajos y estados financieros de sus empresas artificialmente abultados. Muchos acusaron a Owen de especulador y defraudador por querer lucrar a costa de los colonos, pero ninguna acusación llegó a los tribunales ni Owen obtuvo tangibles beneficios de las empresas de Topolobampo.

Cuando en su retiro de Bladwinstville Albert K. Owen reflexionó sobre el fracaso de CFCo, señaló dos causas principales: la primera fue la falta de adecuada dirección que guiara la empresa desde un principio, la segunda fue una turbia conspiración de los capitalistas de Kansas que lograron infiltrarse en la organización, hicieron alianza con especuladores locales y dieron el golpe en el momento preciso. La primera consideración encierra una grave autocrítica, pues si faltó dirección a los colonos se debió en gran parte a la ausencia del líder y a su empeño en gobernar la colonia desde sus oficinas de Nueva York; la segunda no tiene otro fundamento que la animadversión hacia KSICo y a la administración de Hoffman. (3)

Christian B. Hoffman

El paso de Christian B. Hoffman por los asuntos de Topolobampo fue breve pero de gran trascendencia, pues a su labor se debió lo más duradero de la acción de los colonos en el valle. Hoffman aportó a la empresa colonizadora la base administrativa que Owen no pudo darle, aunque no con la eficiencia necesaria para superar los graves errores de CFCo.

En el conflicto surgido entre las dos administraciones, Hoffman luchó por asegurar el patrimonio de los colonos. Su empresa especuló con las tierras de los Mochis, pero a su obra se debió el aumento real del valor de la tierra; y en esta obra Hoffman comprometió su capital, su trabajo y su prestigio como empresario. Los actos de Christian B. Hoffman no justifican el calificativo de "conspirador" que Owen asignó a este líder.

Hoffman reconoció el éxito de Owen como promotor y publicista de la empresa, lo atinado de la elección del lugar de la colonia, pero rechazó la organización de CFCo como ineficaz para lograr el fin propuesto.

De Albert K. Owen y de su empresa, Hoffman se expresó de la siguiente manera:

"Owen tuvo en su mano todos los elementos para llevar a cabo una obra grandiosa y humanitaria; pero se volvió autócrata, insistió en forzar al pueblo a obedecer, exigió lealtad a su persona...y perdió la confianza de los colonos.

Owen prosiguió adelante con su manía; insistió en gobernar o destruirlo todo, pisoteando la equidad y la justicia". (4)

Marie Howland

Menos brillante pero también de gran trascendencia fue la obra de Marie Howland en la colonización de Topolobampo. De su espíritu idealista está el testimonio del compromiso que tomó con la empresa a lo largo de 10 años, la sirvió sin remuneración y le consagró su capacidad profesional. Marie Howland fue la única de los líderes principales que vivió personalmente la aventura de Topolobampo: Hoffman nunca pensó en integrarse como colono, y Owen - aunque se consideró colono - sólo a distancia participó del sistema de vida que creó para la colonia.

La tarea de Marie Howland consistió en mantener el espíritu de los colonos y de todas las personas que apoyaron la empresa; lo consiguió gracias a su infatigable y persuasiva pluma y a la hábil manera de editar el semanario CFS. Sin el auxilio de Marie Howland no se hubiera mantenido viva la esperanza en los ideales utópicos, que constituyó la fuerza moral que dio cohesión y dinamismo a aquel grupo de personas que luchó sin tregua en las más adversas condiciones, para cosechar fracasos y frustraciones.

La situación de Marie Howland entre los colonos de Topo

lobampo fue por demás conflictiva; por una parte, sus conceptos y prácticas morales chocaron de frente con la tradición puritana de los colonos; y por otra, permaneció indecisa en el conflicto que enfrentó a Owen contra Hoffman; apoyó al primero a través de sus escritos, pero se negó a impugnar a Hoffman y a su obra. Cuando su posición fue insostenible, abandonó la colonia repudiada por la mayor parte de los socios.

Ella también opinó sobre el fracaso de CFCo y señaló la incompetencia de la dirección como causa principal del desastre, aunque no indicó cuales fueron los errores administrativos de la empresa, tal vez por considerarlos bien conocidos de sus lectores o por no denigrar la figura de su amigo y confidente Albert K. Owen.

LOS COLONOS

De las personas que participaron en las empresas de Topolobampo, el grupo más significativo es sin duda el de los colonos norteamericanos llevados a Sinaloa por CFCo y KSICo. 1 245 personas pasaron por los asentamientos del valle del Fuerte a lo largo de los 10 años que duró la colonización, su obra fue anónima y callada, pero a la larga resultó la más provechosa para la región del Fuerte.

Los colonos llegaron a Sinaloa atraídos por el reclamo

utópico de Albert K. Owen y las excelentes condiciones naturales del valle del río Fuerte. Los colonos reclutados por CFCo entre 1886 y 1890 fueron más sensibles al idealista proyecto de regeneración social, mientras que los de Kansas se fijaron principalmente en la potencialidad económica del valle que iban a poblar. En todos fue común el espíritu de aventura que los llevó a comprometer en la empresa la totalidad de sus modestas posesiones y recursos. Ninguna de las familias emigradas poseía significativa posición económica y social en los Estados Unidos, y fueron a la colonia en busca de un ambiente libre de las presiones que el capitalismo triunfante imponía en su patria.

Los colonos llevaron a Topolobampo sus ahorros y su fuerza de trabajo que invirtieron, generosos, en las empresas de Albert K. Owen, con la esperanza de adquirir tierras, libertad y seguridad social. Pero de sus inversiones sólo lograron recuperar una mínima parte, el resto de su trabajo quedó en las tierras roturadas, en el canal de riego y en el puerto que nunca fueron de su propiedad. Sólo un pequeño grupo de familias emigradas llegó a poseer tierras en el valle del Fuerte, pero a costa de nuevas inversiones a favor de "Sinaloa Sugar Company".

La mayor parte de los colonos se retiró de Topolobampo con la desilusión y el amargo sabor del fracaso; otros conservaron el idealismo hasta el fin de sus días. Clarissa Kneeland es el mejor exponente de esta última actitud: se retiró de Topolobampo junto con su familia convencida de que los colonos habían des-

empeñado importante papel en el desarrollo de la región, y 50 años más tarde escribió a su amiga y compañera Anita Padilla:

"La colonia Credit Foncier de Topolobampo falló - Anita - pero no de manera tan terrible, terrible, terrible, como los Estados Unidos de América han fracasado...

La colonia Credit Foncier fracasó, y mi corazón sufre todavía con su fracaso; mi alma aún canta con el recuerdo de su ocaso y de su gloria, y doy gracias a mi Padre Celestial porque yo fui, por algunos años y hasta el final, uno de sus miembros". (5)

Los colonos norteamericanos fueron el grupo de personas más numeroso que participó directamente en los trabajos de Topolobampo. Los colonos fueron los más idealistas porque comprometieron haciendas y personas en la realización de un ideal; los que vivieron en carne propia las dificultades, frustraciones y fracasos; los que trataron de vivir conforme a los principios de la cooperación integral; los más débiles y desprotegidos a la hora del conflicto y los que todo lo perdieron a la hora del fracaso.

El grupo de colonos norteamericanos fue el verdadero autor de las inversiones que impulsaron el desarrollo del valle del Fuerte, apoyado desde los Estados Unidos por aquellos 5 000 suscriptores de CFCo, que con sus donativos y modestas aportaciones, ayudaron a sus esforzados compañeros a perseguir un ideal inalcanzable.

LAS INVERSIONES EN TOPOLOBAMPO

Albert K. Owen elaboró un informe global aproximado de las sumas erogadas durante el desarrollo de sus empresas en el período 1873-1903. El cuadro 9.1 de las páginas siguientes resume esta información.

Es evidente que la estimación de Owen no incluye las sumas erogadas por KSICo en la adquisición de tierras agrícolas del valle, o por Hoffman en la compra de la Logia; ni otras inversiones que beneficiaron a la región pero que no fueron contabilizadas en los libros de CFCo, como los gastos realizados por los colonos en su desplazamiento a Topolobampo, los bienes que trasladaron a la región y los donativos que a lo largo de 10 años recibieron de los Estados Unidos.

De los gastos registrados por Owen no todos significan inversiones en la región. Así, las cantidades agrupadas bajo el rubro "Adquisición de tierras", beneficiaron directamente a los propietarios de los terrenos, que se encontraban fuera de la región: gobierno federal, TTP, KSICo y otros intermediarios norteamericanos. De los gastos registrados en el rubro "Ferrocarril" muchos corresponden a erogaciones por trámites administrativos hechos fuera del valle. Los gastos para la promoción y administración de las empresas sólo de manera indirecta beneficiaron al valle del río Fuerte.

CUADRO 9.1

INFORME GLOBAL DE LAS EROGACIONES DE LAS EMPRESAS
DE ALBERT K. OWEN EN TOPOLOBAMPO: 1873 - 1903

Adquisición de tierras.

1873-1876. Deslinde de Mapau, Baviri, Bachomobampo y Mochis (Fitch).	4,000.00 dólares
1874-1876. Denuncio y adquisición de las tierras de Topolobampo por Carman e Ibarra.	7,000.00
1881. Compra de los Mochis.	5,880.00
1896. Deslinde de baldíos adyacentes a Topolobampo (Hampi).	5,000.00
1895-1903. Pago de la señora Owen por las tierras de Topolobampo y Mochis pertenecientes a Carman.	<u>61,550.00</u> "
S u m a .	<u><u>83,430.00 dólares</u></u>

Ferrocarril.

1881. Depósito por la concesión de TTP.	84,745.00 dólares
1881. Exploración de la ruta Topolobampo a río Sinaloa.	9,500.00
1882-1883. Exploración de la ruta Topolobampo a Chihuahua, por Holbrook y Von Motz.	10,000.00
1883. Exploración de la ruta Topolobampo a Baca. Estudio de Rogers sobre tierras y títulos.	12,000.00
1884. Renovación de la concesión.	10,000.00
1885. Construcción de la primera milla de vía a partir de Topolobampo.	9,500.00
1890. Concesión.	15,000.00
1897. Concesión.	5,000.00
1897. Trazo, desmonte y planos de 25 kilómetros de vía, Topolobampo a los Mochis.	<u>6,000.00</u> "
S u m a .	<u><u>161,745.00 dólares</u></u>

Colonización.

1884. Concesión y gastos.	10,000.00 dólares
1886-1892. Organización de CFCo, colocación de 1 200 colonos en Topolobampo, Sufragio, la Logia y Mochis.	120,000.00
1890. Concesión y contingencias.	8,000.00
1892-1898. Acondicionamiento de "Public Farm": desmonte, escuelas, comisarías.	<u>20,000.00</u> "
S u m a	<u>158,000.00 dólares</u> =====

Irrigación.

1889. Trazo del canal Tastes, planos y otros gastos.	1,000.00 dólares
1890-1892. Excavación del canal.	200,000.00 "
1892. Exploración del río Fuerte, planos para el embalse de la boca toma de los Tastes.	<u>2,000.00</u> "
S u m a	<u>203,000.00 dólares</u> =====

Servicios y mejoramiento.

1886. Barco de 35 toneladas para comunicar Topolobampo con Guaymas.	2,500.00 dólares
1887. Colocación de 2 boyas en la entrada de la bahía.	300.00
"Harbor Hall".	1,000.00
Muelle y almacén.	2,500.00
"Alberton Hall".	100.00
Aduana.	6,000.00
Estación meteorológica.	300.00
1886-87. Camino de acceso al muelle.	2,000.00
1886-1891. Transporte del correo.	9,125.00
1886-1892. Abastecimiento de agua potable en Topolobampo.	13,160.00
1887. Lancha de vapor para acarreo del agua potable.	2,000.00
1887. Trazo de la tubería propuesta entre Sufragio y Topolobampo.	1,000.00
1890. Exploración, trazo y planos del muelle de piedra (Tays).	800.00
1891. Exploración zona sanitaria.	<u>3,500.00</u> "
S u m a	<u>44,285.00 dólares</u> =====

Promoción.

1873-1881. Promoción de "The Great Southern".	9,600.00 dólares
1880-1881. "The Boston Blind Pool".	30,000.00 "
1880-1881. Entregas a Carman, Simmons y Price.	10,000.00
1882. Mapa de Von Motz sobre México.	600.00
1883. Folleto de Alex Anderson.	1,000.00
1884. Viaje de Windom y Rice a París.	3,000.00
1881-1895. Viajes, publicaciones y gastos.	<u>16,800.00 "</u>
S u m a .	<u>71,000.00 dólares</u> =====

Administración.

Representantes en la ciudad de México, por 3 años.	6,779.00 dólares
1880-1881. Oficina en Boston.	1,200.00 "
1881-1882. Oficina en Washington.	3,000.00
1882-1889. Oficina en New York.	<u>11,600.00 "</u>
S u m a .	<u>22,579.00 dólares</u> =====

RESUMEN POR RUBROS

Adquisición de tierras.	83,430.00 dólares
Ferrocarril.	161,745.00 "
Colonización.	158,000.00
Irrigación.	203,000.00
Servicios y mejoramiento.	44,285.00
Promoción.	71,000.00
Administración.	<u>22,579.00 "</u>
T o t a l .	<u>744,039.00 dólares</u> =====

Fuente: "Accounts of amounts spent by Owen on project development." AKOC.

La principal aportación de las empresas de Albert K. Owen para el desarrollo económico de la región fue la obra de infraestructura realizada por los colonos, es decir: la roturación de las tierras agrícolas del predio los Mochis, la construcción del sistema de riego y la apertura del puerto de Topolobampo. Las erogaciones de CFCo por estos conceptos están consignadas bajo los rubros: "Colonización", "Servicios y mejoramiento" e "Irrigación", cuyas partidas más importantes fueron sin duda las referentes a la mano de obra aportada por los colonos, pagada en créditos de trabajo y bonos del fondo de mejoramiento que nunca pudieron ser redimidos. A estas erogaciones habría que agregar los gastos no contabilizados ni cuantificados que los colonos efectuaron de su propio peculio, tanto para trasladarse a la región como para mantenerse en ella, y los numerosos donativos en dinero y efectos que recibieron de sus compatriotas desde los Estados Unidos.

Aunque la información disponible no permite cuantificar estas inversiones que directamente impulsaron el desarrollo regional, sí puede afirmarse que su mayor parte correspondió al trabajo no remunerado de los 1245 colonos que en diversos períodos integraron la colonia de Topolobampo.

Es pues oportuno destacar que las inversiones norteamericanas en las empresas de Topolobampo provinieron de pequeños capitales y del trabajo de miles de obreros, artesanos y agricultores estadounidenses, que a través de aportaciones de su hacienda y sus personas, lograron levantar y sostener la comunidad pionera que dio el primer impulso al desarrollo del valle del Fuerte.

LA HERENCIA DE "THE CREDIT FONCIER COMPANY"

Las empresas de Albert K. Owen en Topolobampo iniciaron la transformación de la economía del valle del Fuerte; esto es una evidencia que se infiere de la exposición general, y es sin duda el hecho más importante en 300 años de la historia de esa región. La acción de los colonos de CFCo se manifestó en dos aspectos principales: la explotación de las tierras del valle y la agilización de las comunicaciones con el mundo exterior, cuyo efecto se pretende destacar y evaluar en este apartado del estudio.

Explotación de las tierras agrícolas

Escasa información hemos logrado reunir sobre la situación socioeconómica del valle del Fuerte antes de las empresas norteamericanas. Sabemos con certeza que la población indígena y mestiza estaba asentada en las márgenes del río, sobre una estrecha franja de 160 Km de longitud situada entre la desembocadura y la cabecera del distrito. La tierra cultivable estaba en manos de latifundistas - que también eran comerciantes - y se explotaba a través de medieros y de peones indígenas. (6)

Cuando en 1872 Owen proclamó las excelencias del valle, los empresarios norteamericanos empezaron a interesarse en la región y llevaron a cabo exploraciones sistemáticas para evaluar sus posibilidades. William Le Duc exploró el valle en 1883 por órde--

nes de TTP, e informó que las condiciones naturales eran excelentes para la agricultura en gran escala, aunque por el momento muy poco producían debido a que los mexicanos eran ignorantes, semi--bárbaros e insensibles al progreso (7). La exploración de William K. Rogers hecha en el mismo año, coincidió con la anterior en cuanto a la bondad de la tierra, del clima y posibilidades de irrigación; señaló también que si los mexicanos no ampliaban la producción era por falta de mercados (8).

Los colonos llegaron en 1886 y sus primeras impresiones confirmaron las apreciaciones anteriores, pues escribieron que la región era semejante a la California central - "el mejor país de la tierra" - y visualizaron la apertura de mercados en Mazatlán, la Paz, Guaymas y otros puertos del golfo de Cortés (9). Edwin Schellhous escribió a Marie Howland:

"El valle es de una feracidad sorprendente, como California... millones de acres sin explotar. ¿Por qué los mexicanos permanecen víctimas del señorío, lucrando con el trabajo no remunerado? ¿Por qué no vienen trabajadores y empresarios norteamericanos para hacer producir estas tierras?" (10)

Las apreciaciones de los norteamericanos señalaron con exactitud la enorme potencialidad económica del valle, la falta de comunicaciones y la indolencia de los mexicanos; y efectivamente así era, pues en 1872 menos de la cuarta parte de la extensión del valle era objeto de cultivo de temporal o con mínimo riego; el resto de su gran extensión era terreno baldío, es decir, nadie se interesaba por poseerlo siquiera.

Sin embargo, los mexicanos no eran insensibles al lucro, pues en cuanto Owen inició la promoción del ferrocarril y la adquisición de tierras, ellos hicieron otro tanto, de modo que en 1881 cuando TTP quiso adquirir tierras en el valle se encontró con que no existía un palmo para obtener por denuncia, y que los nuevos propietarios pedían elevados precios por las tierras que recorrería la vía férrea. (11)

Que las empresas de Albert K. Owen transformaron la economía de la región es un hecho evidente, si se atiende al interés que despertaron por la posesión de las tierras. El predio Mochis fue adquirido en 1881 por TTP al precio de 0.18 dólares por hectárea; después de la paciente obra de los colonos el precio era de 123 dólares por hectárea, en 1903: es decir, el valor se incrementó 683 veces en sólo 22 años. Si en 1872 las tierras eran improductivas, en 1903 producían hasta 300 dólares por hectárea.

Las comunicaciones y otras mejoras

Antes de la llegada de los colonos, el valle del Fuerte se comunicaba hacia el noreste con las tierras altas y la sierra por medio de caminos de herradura. Había caminos carreteros hacia los vecinos valles del Mayo, Yaqui y Culiacán, pero las distancias eran grandes (140 Km al Mayo, 208 Km al Yaqui, 207 Km a Culiacán) la travesía impedida por el curso de caudalosos ríos, y el acceso al norte siempre peligroso por la actitud belicosa de

la inquieta tribu yaqui. El transporte marítimo se hacía por el puerto de Agiabampo en el vecino estado de Sonora, más cercano a la cabecera del distrito y tierras altas del valle (80 Km) y más accesible por tierra que la bahía de Topolobampo. En resumen, las comunicaciones del valle con el exterior eran escasas, de difícil operación y costoso transporte, por lo que su producción agrícola y pecuaria se destinaba al autoconsumo, al aprovisionamiento de los poblados mineros de la sierra y escasas exportaciones a las comarcas vecinas.

La obra de CFCo y de las empresas ferroviarias también ayudó a transformar la economía regional por medio de la agilización de las comunicaciones con el exterior, y por tanto abrió perspectivas de mercado para los productos del valle. La apertura del puerto de Topolobampo a la navegación comercial fue obra de los colonos norteamericanos, movidos por la necesidad de mantener contacto con los Estados Unidos, a través de Guaymas y del ferrocarril de Sonora, o directamente con los puertos de California.

Albert K. Owen solicitó la apertura del puerto cuando recibió la primera concesión ferroviaria en 1881, pues la construcción de la vía precisaba la importación del material desde los Estados Unidos. El gobierno mexicano accedió a la solicitud, pero impuso al concesionario la obligación de realizar a su costa los trabajos materiales requeridos.

Bajo la dirección de Owen se realizaron los sondeos de la bahía, se levantó la carta de navegación, se localizó el canal

de acceso y se colocaron boyas de señalamiento; también se construyó el muelle, el almacén del puerto y las oficinas de la aduana. Sólo entonces (octubre de 1888) el gobierno federal cursó la orden de apertura del puerto para la navegación de cabotaje.

Obra de los colonos fue también la habilitación del camino de acceso por tierra a la bahía, pues los alrededores de la ribera eran marismas intransitables por animales y vehículos. El mejoramiento de las instalaciones fue labor constante de los colonos, y llegaron a tener un muelle de piedra con 12 m de ancho que penetraba 18 m en las aguas de la bahía; y las construcciones de la aduana, almacén y capitanía del puerto llegaron a ser sólidas edificaciones de piedra y mortero.

La comunicación marítima se inició por medio del "Newbern", vapor norteamericano de 300 Ton que había trasladado a los pioneros en 1886; este barco hacía una escala mensual en Topolobampo dentro de su recorrido ordinario San Francisco-Mazatlán-Guaymas. Pequeños veleros mexicanos empezaron a frecuentar Topolobampo e iniciaron la comunicación regular con los puertos del golfo de California. En 1892 CFCo celebró contrato con el agente naviero George R. Douglas para que el vapor "Mazatlán" de 300 Ton hiciera 4 escalas mensuales en Topolobampo como parte de su ruta ordinaria: Manzanillo-Mazatlán-Guaymas; el servicio de este barco duró poco tiempo, pues CFCo no pudo cubrir los compromisos con la empresa naviera.

El informe de una inspección practicada a la sección aduanal de Topolobampo en abril de 1895, permite observar que el movimiento comercial del puerto había superado a los de Agiabampo y Perihuate - sus vecinos más próximos - que el azúcar constituía el principal artículo de exportación y que se esperaba considerable aumento en el volumen de carga de este producto. En noviembre de 1902 el puerto fue autorizado para la navegación de altura con objeto de recibir el material que la empresa de Arthur Stilwell requería para la construcción del ferrocarril "Kansas City Mexico and Oriente".

Escasas y discontinuas son las estadísticas que se conservan sobre el movimiento portuario en la sección aduanal de Topolobampo durante el período de la colonización. Sin embargo, las cifras consignadas en el cuadro 9.2 permiten apreciar que el tonelaje de registro de los buques usuarios del puerto tiende al crecimiento en el período 1895-1903; que el tonelaje y número de buques cargados supera al de los buques registrados en lastre, tanto en las entradas como en las salidas, lo que indica cierto movimiento comercial en el puerto. Las cifras para la navegación internacional iniciada en 1902 indican una fuerte entrada de mercancías extranjeras - indudablemente material ferroviario - y que la región aún no exportaba sus productos a los Estados Unidos.

El mejoramiento de las comunicaciones prosiguió después del fracaso de la colonia. Arthur Stilwell, sucesor de Owen en la empresa ferroviaria, construyó y puso en servicio el tramo de vía

CUADRO 9.
MOVIMIENTO EN LA SECCION ADUANAL DE TOPOLOBAMPO

Año fiscal	ENTRADAS				SALIDAS				Tipo de navegación
	Buques cargados	Buques en lastre	Toneladas de registro		Buques cargados	Buques en lastre	Toneladas de registro		
			Buques cargados	Buques en lastre			Buques cargados	Buques en lastre	
1895-96	63	29	4 547		73	22	4 453		Cabotaje
1897-98	83	30	7 209		96	18	7 706		Cabotaje
1898-99	92	37	6 273	6 321	121	12	8 991	3 327	Cabotaje
1900-01	72	16	5 735	1 473	67	26	4 018	3 252	Cabotaje
1902-03	74	13	24 958	8 413	66	36	21 286	7 416	Cabotaje
	9		18 148					18 148	

Fuente: Boletín de estadística fiscal, 1892-1911. S.H.C.P.

férrea entre el Fuerte y Topolobampo (abril de 1903) que conectó las comarcas del valle con su puerto natural. En 1908 el Ferrocarril Sudpacífico cruzó el valle del Fuerte y le abrió rutas expeditas hacia la frontera norte, lo que aseguró la comunicación terrestre con los Estados Unidos, que sería el más amplio mercado para sus productos.

Además de las aportaciones de los colonos de CFCo para el desarrollo del valle señaladas hasta ahora: roturación de tierras, construcción del sistema de riego y apertura de puerto, pueden citarse otras contribuciones de no poca importancia para el progreso de la economía regional. Los colonos introdujeron las técnicas más avanzadas de su época para la agricultura intensiva, tales como: construcción y operación de sistemas de riego, implementos y modernas técnicas de cultivo, mejores semillas. También importaron finos sementales ganaderos. (12)

LA ESPECULACION CON LAS TIERRAS DE LA COLONIA

Uno de los más interesantes fenómenos que la descripción de las empresas de Topolobampo pone al descubierto, es la evolución en la propiedad y en el precio de las tierras destinadas a la colonización, conocidas como "sitio de la ciudad" y predio "los Mochis". Lo primero que se observa es que las tierras fueron adquiridas por particulares mucho antes de que existiera

un proyecto formal de colonización o de construcción de la vía férrea, y que difícilmente puede negarse la intención especuladora de quienes obtuvieron la propiedad de esas tierras.

Las tierras del sitio de la ciudad fueron objeto de intentos de especulación, que no prosperaron porque el fracaso del ferrocarril no hizo apetecible su propiedad. Más interesante resulta examinar el caso del predio los Mochis, por ser las tierras directamente destinadas al asentamiento de la colonia agrícola.

El cuadro 9.3 de la siguiente página resume las principales operaciones comerciales sobre las tierras del predio los Mochis en el período 1879-1903 y los precios a que se efectuaron. La serie no es completa, pues no comprende todas las transacciones de que fue objeto el predio, ni todas las operaciones registradas se refieren a la totalidad del predio. Falta información sobre la importante operación de compraventa efectuada en 1902, cuando "Sinaloa Sugar Company" logró controlar la mayor parte de la tierra. Sin embargo, de la información recabada se desprenden importantes conclusiones.

Carlos Retes traspasó las tierras a TIP y a la sociedad Carman-Ibarra con un sobreprecio de 2 centavos por hectárea después de por lo menos 2 años de adquiridas, lo que implica una utilidad máxima del 6 por ciento anual, que puede calificarse de modesta si se atiende a los gastos realizados en el trámite de adjudicación. 5 años más tarde, cuando el predio estaba administrado por el fideicomiso de John H. Rice, se contrató su venta al pre-

CUADRO 9.3
 PRECIOS DE LAS TIERRAS DEL PREDIO "LOS MOCHIS"
 REGISTRADOS ENTRE 1879 Y 1903

Año	Operación	Precio en dólares por hectárea	Porcentaje de incremento en el precio. Ba se 1879	Referencia
c 1879	Carlos Retes y socios adquieren el predio por denuncia.	0.16		<u>Memoria de Fomento 1877-1882.</u> v I, p 49. <u>The Texas. Topolobampo...</u> p 17-19.
1881	Carlos Retes vende el predio a TTP y a la sociedad Carman-Ibarra.	0.18	12.50	<u>HAMPL. Hágase la luz.</u> p 7. <u>Indice.</u> Docs. 4,6, 19. AKOC.
1886	Contrato de Owen con John H. Rice para adquirir las tierras en favor de CFCo.	2.40	1 400	<u>The Credit Foncier Company, its History in Brief.</u> fol 5. AKOC.
1890	KSICo compra el 38 % del predio.	1.89	1 080	<u>The Integral Co-operator</u> 10(IV) 16 mzo 1893, 7.
1890	Contrato entre KSICo y CFCo para la compra de las tierras.	4.94	2 987	<u>The Integral Co-operator</u> 46(III) 1 dic 1892, 6.
1895	Contrato entre KSICo y CFCo para la compra de las tierras.	7.18	4 387	<u>The Integral Co-operator</u> 46(III) 1 dic 1892, 6.
1901	"Sinaloa Sugar Company" vende a los colonos.	61.80	38 525	REYNOLDS. <u>Cat's Paw Utopia.</u> p 130.
1903	Precio comercial de las tierras estimado por Owen.	123.00	76 775	<u>Accounts of amounts spent by Owen on project development.</u> AKOC.

cio de 2.40 dólares/Ha, lo que significó un incremento de 1233 por ciento en el valor de la propiedad y una utilidad de 246 por ciento anual, que indica franca intención especuladora.

KSICo compró la tierra a 1.89 dólares/Ha y se comprometió a venderla a CFCo a un precio que podía variar de 4.94 a 7.18 dólares/Ha en un plazo máximo de 5 años, es decir, el valor de la tierra podía incrementarse hasta 380 por ciento, que para la compañía inmobiliaria representaba una jugosa utilidad del 76 por ciento anual. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la empresa KSICo sí trabajó activamente en el impulso de la colonización, que a ella se debió la mayor parte de las mejoras que elevaron el valor real de las tierras.

Se desconoce el precio de compra de las tierras por "Sinaloa Sugar Company" y no es posible evaluar la ganancia de esta empresa cuando vendió la tierra a los colonos, pero sí se puede percibir la pesada carga que para estos significó el precio estipulado por la empresa azucarera, pues elevó de 7.18 a 61.80 dólares/Ha el precio de la tierra, es decir, el incremento fue de 860 por ciento.

Resulta paradójico afirmar - como las cifras lo revelan - que los pocos colonos que llegaron a poseer las tierras de los Mochis, las adquirieron a un precio 385 veces superior a los 0.16 dólares/Ha a que las entregó la nación mexicana "para ser colonizadas". Paradójico e irónico resulta considerar que si la especulación alcanzó tan altos niveles se debió en gran parte a la

heroica labor de los colonos que con su esfuerzo crearon las condiciones que dieron valor a las tierras incultas. Algunos colonos, heridos en su dignidad por esta dolorosa contradicción, se sintieron manipulados por sus líderes y los acusaron de haberlos empleado como "la mano del gato para sacar las castañas del fuego"(13).

La colonización de Topolobampo produjo buenas utilidades a los intermediarios extranjeros que lograron controlar la propiedad del predio los Mochis; Albert K. Owen participaba de alguna comisión sobre las ganancias, pero no sabemos si pudo hacerla efectiva. Este fenómeno de especulación que desvirtuó por completo la política colonizadora del régimen porfirista se puede atribuir a muchos factores, entre los que destaca la ineficiencia o complicidad del gobierno federal mexicano, pues era de su inmediata incumbencia la recta ejecución de las leyes vigentes, que con toda claridad ordenaban que las tierras nacionales entregadas a los particulares debían servir a quienes efectivamente vinieran a colonizarlas.

E P I L O G O.

Las empresas de Albert K. Owen en Topolobampo fueron el primer contacto de la "penetración pacífica" con los grandes recursos naturales del valle del río Fuerte. El régimen porfirista acogió a los extranjeros al amparo de una política generosa, rayana en la prodigalidad, informe y desarticulada en su ejecución administrativa. Se logró entonces la conjunción de los elementos: tierra, capital y trabajo, y la economía del valle empezó a dar señales de progreso como lo preveía el plan desarrollista del régimen.

La tierra fue aportada por concesión del gobierno federal mexicano, pero no a los colonos que debían trabajarla, sino a diversos intermediarios que especularon con ellas e impidieron que llegara a manos de los verdaderos destinatarios.

El capital y el trabajo llegaron del extranjero, de manera por demás peculiar, pues procedieron de un amplio grupo de ahorradores norteamericanos que aportaron pequeñas inversiones y su fuerza de trabajo no remunerada. Esto fue posible en virtud de una ilusión colectiva alimentada con las promesas del socialismo utópico.

La intención del gobierno mexicano era que esos colonos extranjeros se convirtieran en pequeños propietarios mexicanos ; que el capital y trabajadores importados se mexicanizaran, para que su esfuerzo e inversiones se integraran en un movimiento pro-

gresista al servicio de los intereses nacionales. Pero este objetivo se frustró porque las tierras no llegaron a ser propiedad de los trabajadores, a pesar de que la nación mexicana las entregó a un precio casi simbólico. Además de la ineficiente administración del gobierno, otras circunstancias explican esta frustración: Albert K. Owen no pudo adquirir las tierras como lo deseaba, tuvo que recurrir a intermediarios, y estos intermediarios sólo entregaron la tierra a quienes podían satisfacer el objetivo mercantil de su inversión; no a los colonos que dispersaron sus recursos, sino a otro inversionista solvente.

La colonia sucumbió entre los errores de su líder y del gobierno federal mexicano, y sus despojos sirvieron a especuladores extranjeros y por último a "Sinaloa Sugar Company", otro agente de la "penetración pacífica" apoyado por el capital financiero norteamericano. Otras empresas del capital estadounidense prosiguieron los empeños de Owen en la construcción de vías férreas, y el valle entró de lleno en la era del progreso.

Las empresas de Albert K. Owen en Topolobampo desbrozaron el camino de la "penetración pacífica", ayudaron a que el capitalismo norteamericano promoviera el desarrollo del valle; sólo en esta forma se pudo alcanzar el único aspecto factible de los sueños de Albert K. Owen, es decir, desarrollar el ubérrimo valle al servicio de los intereses norteamericanos.

NOTAS AL CAPITULO IX

- 1.- Véase la introducción del capítulo II.
- 2.- Carta a Anita Padilla, 16 de agosto de 1940.
- 3.- Leopold KATSCHER. "Owen's Topolobampo Colony, Mexico", The American Journal of Sociology. 2(XII) sep 1906: 168-174.
Albert K. OWEN. Carta a Kendall, 20 de julio de 1895. AKOC.
- 4.- "Why Owen failed". The Integral Co-operator 37(V) 5 oct 1893: 5.
- 5.- "Letters to Anita". Fresno Clarion 15(XIII) 8 abr 1940: 11.
- 6.- Thomas A. ROBERTSON. A Southwestern Utopia. 2a ed. Los Angeles, The Ward Ritchie Press, 1964. p 11.
- 7.- Report of a Trip of Observation Over the Proposed Line of the American and Mexican Pacific Railway. Washington, Gibson Brothers, 1883.
- 8.- Albert K. OWEN, William K. ROGERS et al. Reports and Letters Relating to Topolobampo Harbor, Sinaloa, Mexico. Washington, The Credit Foncier Co., 1886. p 1-13.
Albert K. OWEN. Extracts from Newspapers, Explanatory of The Credit Foncier Company. New York, The Credit Foncier Company =1887= p. 29.
- 9.- CFS 142(IV) 15 nov 1888: 33.
- 10.- CFS 122(III) 22 nov 1887: 259.
- 11.- Ibidem.
- 12.- CFS 111(III) 6 sep 1887: 170.
CFS 140(IV) 15 oct 1888: 21.
CFS 212(V) 15 oct 1891: 213.
CFS 218(V) 15 ene 1892: 262.
CFS 256(VI) 15 ene 1894: 150.
CFS 257(VI) 1 feb 1894: 160.
CFS 281(VII) 1 feb 1895: 353.
Alvin WILBER. Carta a Owen, 4 de junio de 1896. AKOC.
David M. PLETCHER. American Capital and Technology in Northwest Mexico, 1876-1911. Tesis doctoral inédita. Chicago, University of Chicago, 1946. p 72-82, 283.
Maximino BARRAGAN. "Informe de la visita oficial a la Sección Aduanal de Topolobampo realizada el día 16 de abril de 1895". Archivo de la "Casa Amarilla".
Our Hatchet 2, 15 nov 1902: 8.
- 13.- Albert K. OWEN. Owen to editor of El Gazetero (report on colony), 15 dic 1903. AKOC.

A P E N D I C E

FUENTES PARA EL ESTUDIO DE LA COLONIZACION
EN TOPOLOBAMPO

1.- FUENTES DISPONIBLES

El material informativo sobre la colonización de Topolobampo que ha sido posible conseguir y examinar, se agrupa en las siguientes categorías:

- 1.1 Material historiográfico.
 - 1.1.1 Historiografía norteamericana.
 - 1.1.2 Historiografía mexicana.
- 1.2 Fuentes directas.
 - 1.2.1 Material publicado.
 - 1.2.2 Archivos y documentos inéditos.
 - 1.2.3 Hemerografía.
- 1.3 Material informativo sobre temas complementarios.
 - 1.3.1 Colonización y terrenos baldíos.
 - 1.3.2 Socialismo norteamericano del siglo XIX.
 - 1.3.3 Relaciones diplomáticas y comerciales entre México y Estados Unidos.
 - 1.3.4 Ferrocarril de Topolobampo y política ferroviaria mexicana.

1.1 Material historiográfico

Bajo este rubro se agrupan aquellas obras escritas

con la intención de proporcionar la descripción o interpretación del hecho histórico en su conjunto; las hay de diversas clases: escritos polémicos, reseñas históricas, ensayos y monografías.

Este material se subdivide en dos grupos: historiografía norteamericana e historiografía mexicana, porque ambas corrientes se iniciaron de manera independiente y presentan características definidas.

1.1.1 Historiografía norteamericana

Las obras producidas por norteamericanos y para los intereses del público norteamericano son las siguientes:

1. HOPE, Derrill: "Ventures in Idealism. Topolobampo". The Social Gospel. 36, feb 1901: 3-14. ilus. CSUL, BA.

Derrill Hope (seudónimo de Martha B. Jones) vivió en Topolobampo de 1893 a 1896. Expone la síntesis del sistema de cooperación integral y una breve reseña de los acontecimientos en 10 años de la vida de la colonia; destaca algunos problemas que explican su fracaso. Se expresa con admiración de Albert K. Owen y de los colonos, los califica de idealistas y se duele del fracaso de la empresa.

2. KATSCHER, Leopold. "Owen's Topolobampo Colony, Mexico". The American Journal of Sociology. 2 (XII) sep 1906: 145-175. CSUL, BA.

La primera parte del artículo trata de las ideas sociales de Albert K. Owen. La segunda parte expone con pormenores el proyecto de colonización. La tercera parte trata de algunos sucesos de la empresa, enuncia las dificultades que provocaron el fracaso de la colonia y emite algunos juicios sobre el líder. Termina con la cita de dos cartas de Owen al autor en que le informa la intención de proseguir la empresa colonizadora.

- 3 KNEELAND, Clarissa A. "Letters to Anita", Fresno Clarion. 6 (XII) feb 1945 - 8(XIII) abr 1946. ilus. Colección del profesor Agustín Cortés Escanes, Los Mochis. BA.
- Colección de 15 artículos que contienen las memorias de la autora sobre la colonia de Topolobampo. Clarissa Kneeland vivió en su adolescencia los últimos años de la colonia y permaneció algunos más en el valle del Fuerte.
- Contiene información anecdótica sobre los principales sucesos de la colonización, poco precisa en algunos casos. La información es más completa en lo que se refiere a la disolución de la colonia, dispersión de los colonos en el valle y su repatriación en 1913. Contiene fotografías tomadas por el hermano de la autora - Ira Kneeland - en diversas etapas de la colonización.
- 4 LINDSTROM, C.F. "A Brief History of Topolobampo", The Integral Co-operator. 40(IV) dic 1893 - 12(VI) oct 1894. BL, BA.
- El autor vivió en la colonia durante 2 años y fue editor del periódico en que apareció su escrito. Relata los sucesos de la colonización entre 1872 y 1894. Trata con amplitud el conflicto entre CFCo y KSICo. Señala con énfasis los errores de Albert K. Owen y sus seguidores; trata de mostrar los procedimientos autócratas del líder en el gobierno de la colonia y su velada intención de lucrar a costa de los colonos.
- 5 OWEN, Albert Kimsey. The Credit Foncier Company its History in Brief. When, how and why organized, its great work, payments constructs and possessions. Prepared by... for the information of the Secretary of Fomento, Hon. Manuel Fernández y Leal. Manuscrito inédito fechado en Hotel Iturbide =México= el primero de agosto de 1893. 37 fojas. AKOC. HL, BA.
- Informe de Albert K. Owen a la Secretaría de Fomento para defenderse de las acusaciones de Christian B. Hoffman y seguidores, y a su vez acusar a los adversarios de conspirar contra CFCo, con miras a la especulación con las tierras de los Mochis.
- Es un esbozo histórico de las empresas de Topolobampo. Trata con detenimiento lo referente a KSICo, la propiedad de las tierras de la colonia y la construcción del canal de riego.
- 6 PLETCHER, David M. Rails, Mines and Progress: Seven American Promoters in Mexico, 1867-1911, 2a ed, Port Washington, London, Kennikat Press, 1972. 321 p. maps cuads. BDIH, BA.
- Trata en la introducción lo referente a la situación socioeconómica de México durante el porfiriato, y luego desarrolla la actuación de 7 empresarios norteamericanos, 2 de los cuales trabajaron en el valle del Fuerte: Albert K. Owen y Arthur Stilwell. Concluye con una exposición sobre el influjo norteamericano en México durante el porfirismo.

En el capítulo iv estudia la obra de Albert K. Owen como promotor de ferrocarriles y reformador social, que son los dos centros de interés que explican la actuación de este hombre. Define a Owen como un cooperativista que prolonga los ensayos de socialismo utópico norteamericano del siglo xix. Enfatiza las contradicciones y fracasos de la empresa colonizadora en relación a la controversia que provocó en Estados Unidos. Presenta a Owen como un hombre bien intencionado, recto, pero falto de sentido práctico e incapaz de conciliar sus ideales utópicos con los de empresario capitalista.

Es el resultado de una minuciosa investigación sobre fuentes que proceden de la ciudad de Nueva York, residencia ordinaria de Owen. El estudio no toca puntos de gran interés como la vida de la colonia y su repercusión en el valle del Fuerte.

El capítulo viii estudia la actuación de Arthur Stilwell como promotor del ferrocarril de Topolobampo a través de la empresa "Kansas City Mexico and Oriente R.R. Co.", entre los años 1900 y 1912.

Es una obra imprescindible para el estudio del tema. La primera edición apareció en 1958.

- 7 REYNOLDS, Ray. Cat's Paw Utopia. El Cajón, published by the autor, 1972. 171 p. illus maps plans docs. BA.

Estudia la colonización de Topolobampo entre 1872 y 1899. Incluye las semblanzas biográficas de los líderes: Albert K. Owen, Marie Howland, John W. Lovell. La obra es rica en ilustraciones, reproduce importantes documentos, aporta datos biográficos sobre colonos destacados, proporciona la nómina de colonos y amplía bibliografía especializada. Es la mejor obra de investigación que ha aparecido sobre el tema.

Como lo sugiere el título, la obra destaca las incongruencias y fallas de la empresa y de Albert K. Owen, cuya imagen pierde todo carácter idealista. Por sus fuentes, método y análisis, es una obra indispensable para el estudio del tema, aunque no haga referencia a los puntos de vista mexicanos del suceso.

Una de las principales aportaciones del autor es la localización y recopilación de las fuentes norteamericanas.

- 8 ROBERTSON, Thomas A. A Southwestern Utopia, 2a ed. Los Angeles, The Ward Ritchie Press, 1964. XIII, 266 p. grabs illus cuads. BA.

Obra del hijo de un antiguo colono escrita con el propósito de exaltar la memoria de los pioneros que participaron en la aventura colonizadora. Es una narración laudatoria, construida con datos verídicos, equilibrada y sin fantasías. La información está seleccionada para lograr la imagen que el autor pretende. La obra es amena, aunque recurre con exceso a las citas textuales.

El tema central es la vida de la comunidad, aunque destaca el papel de Owen y de otros líderes. No da gran importancia al cariz socialista de la empresa, sino más bien al carácter aventurero y pionero de la misma. Aporta valiosa información proveniente de las fuentes conservadas en California. Se editó por primera vez en 1947.

La historiografía norteamericana se inició en 1893 - período de declinación de la colonia - con los escritos de Owen y Lindstrom (cédulas 4 y 5) de carácter polémico. Ambos escritores participaron en la empresa y escribieron con el objeto de fundamentar dos posiciones adversas, durante el conflicto que dividió a los colonos y tuvo repercusión pública en los Estados Unidos.

Las obras de Hope y Katscher (cédulas 1 y 2) aparecieron poco después del fracaso de la colonia, y aunque son de carácter descriptivo toman partido en favor de Owen. 40 años más tarde se escribieron las obras de Clarissa Kneeland y Thomas Robertson (cédulas 3 y 8) hijos de antiguos colonos y residentes de Topolobampo durante su juventud; ambas tienen el carácter de apología de una empresa épica olvidada por el público norteamericano; realzan la figura heroica de Owen y de los colonos.

La importante obra de Pletcher (cédula 6) apareció en 1958. Es ya el producto de una investigación científica y su explicación ofrece una respuesta al público norteamericano interesado en los promotores del desarrollo mexicano y en la polémica que Owen provocó en su tiempo. La más completa y reciente obra norteamericana es la de Reynolds (cédula 7) cuyo carácter historiográfico

co renueva la polémica que dividió a los colonos y toma posición adversa a Albert K. Owen.

La historiografía norteamericana se desarrolló sin relación con la mexicana y aunque Reynolds cita autores mexicanos no es para compartir sus estudios. Esta corriente estudia la colonización de Topolobampo como un fenómeno norteamericano, sin referencia al medio mexicano, y de una u otra manera participa de la polémica alrededor de la personalidad de Albert K. Owen.

1.1.2 Historiografía mexicana

La historiografía mexicana sobre la colonización de Topolobampo se inició 40 años después del suceso y con intereses diferentes a la norteamericana. Las obras producidas por historiadores mexicanos son:

- 9 BASSOLS Batalla, Angel. El noroeste de México. Un estudio geográfico económico. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas, 1972. 622 p. maps cuads. BA.
Análisis geoeconómico de la región noroeste de México en la época actual. Entre las conclusiones básicas, el autor afirma que el desarrollo agrícola y comercial de esta zona "es el más importante y rápido que registra la historia de México y quizá de todo el tercer mundo". Señala también que la economía del noroeste se basa en el mercado norteamericano y por lo tanto es dependiente de él.
En las páginas 449-452 trata de la colonización de Topolobampo en completa dependencia de Mario Gill (cédula 14). Presenta el suceso como una curiosidad histórica, sin referirlo a la tesis principal de su estudio.
- 10 Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía de México, artículo "OWEN, Albert K.". México, Editorial Porrúa, 1971. BDIH.

Breve reseña de la colonización de Topolobampo. Señala como fuente a Mario Gill (cédula 14) pero depende casi por completo de Valadés (cédula 19) y repite sus inexactitudes.

- 11 GAMEZ, Ernesto. El valle del Fuerte. spi, 1955. 132 p. ilus map. BA.
- Obra bien documentada sobre la historia regional del valle del río Fuerte, de la conquista a 1916. Dedicada 3 capítulos a la colonia de Topolobampo, a la que presenta como el inicio del moderno desarrollo de la región y origen de la ciudad de los Mochis. No muestra tendencia ideológica; en esta obra, tanto los colonos cooperativistas como Johnston el capitalista, son igualmente importantes como promotores del desarrollo del valle.
- El autor es vecino de la región. No cita sus fuentes, pero es indudable que conoció las obras de Valadés y Robertson (cédulas 8 y 19).
- 12 GARCIA CANTU, Gastón. El socialismo en México, siglo XIX. México, Ediciones Era, 1969. 515 p. ilus maps. (El hombre y su tiempo). BDIH, BA.
- La obra se divide en 4 partes: luchas sociales en México, 16 breves monografías sobre temas socialistas, transcripción de documentos relativos al tema, 18 breves biografías de personajes relacionados con el socialismo.
- El objeto de la obra es el estudio de las doctrinas y movimientos socialistas, entre los que ocupa un lugar secundario la colonia de Topolobampo. El capítulo xvi de la segunda parte hace el estudio sociológico de la empresa de Owen, para concluir con una severa crítica a las ideas y sistemas del promotor.
- Por las fuentes empleadas, por el análisis y juicios críticos que aporta, es la mejor obra mexicana sobre el tema.
- 13 GILL, Mario. "Mochis, fruto de un sueño imperialista", Historia Mexicana. 5(II) oct-dic 1955: 303-320. BDIH.
- Esbozo del desarrollo socioeconómico del valle del río Fuerte entre 1872 y 1925, construido alrededor de 2 importantes personajes: Albert K. Owen y Benjamin Francis Johnston. Presenta la colonización como parte de un proyecto imperialista norteamericano para explotar la región.
- 14 GILL, Mario. La conquista del valle del Fuerte. México = Impresora Técnica Moderna = 1957. 273 p. maps plans ilus. BA.
- Historia regional del valle del río Fuerte en su aspecto socioeconómico, desde la época prehispánica hasta 1955. Dedicado un capítulo al estudio de la colonización, con información tomada de Robertson, Valadés, Clarissa Kneeland y otras fuentes (cédulas 3, 8 y 19).

La historia de la colonia se centra en Albert K. Owen de quien presenta una imagen heroica aunque critica sus ideas y actos. A lo largo de la obra hace la apología del socialismo y condena al imperialismo norteamericano. Trata también la construcción del ferrocarril y del puerto de Topolobampo.

Del enfoque del estudio se desprende que la colonización de Topolobampo fue el inicio del desarrollo del valle. El autor afirma que el objetivo primordial de Owen fue el desarrollo de las potencialidades de la región.

- 15 **LASTRAS Ramírez, Juan Antonio.** Topolobampo. Albert Kimsey Owen. Un socialista en México (biografía). Los Mochis, Talleres Gráficos de los Mochis "El Debate", sf. 384 p. ilus maps plans. BA.
- Biografía de Albert K. Owen en cuyo desarrollo se integra la historia de la colonización de Topolobampo. Usa las fuentes conservadas en la biblioteca CSUL. Está ilustrada con abundantes fotografías originales de la colonia. Contiene un apéndice con la versión castellana de "Letters to Anita" (cédula 3) aunque no completa. La obra se publicó en 1971.
- 16 **LEYSON Pérez, Teófilo.** Breve historia de los Mochis. Los Mochis, Ediciones Ago, 1969. 223 p. ilus. BA.
- Reseña los principales acontecimientos en la historia de la ciudad de los Mochis, de 1886 a 1969; termina con la descripción de la misma en la época actual. Dedicó 2 capítulos a la colonia de Topolobampo, con información tomada de Robertson a través de Mario Gill (cédula 14). Las aportaciones del autor son de carácter anecdótico.
- 17 **QUINTERO, Filiberto L.** "Historia panorámica de la región del Fuerte", CONGRESO MEXICANO DE HISTORIA, Estudios históricos de Sinaloa, Antonio Pompa y Pompa ed. México, 1960. p 331-372. BDIH.
- Historia regional del valle del Fuerte, de la conquista a 1915. Presenta la colonización de Topolobampo como el inicio del desarrollo económico de la región. Explica el fracaso de la utopía por divisiones internas y fallas de organización. En la información depende de Robertson (cédula 8).
- 18 **VALADES, José C.** "Topolobampo, la metrópoli socialista de Occidente", El trimestre económico. 3(VI) oct-dic 1939: 349-398. BDIH.
- Primer ensayo mexicano sobre la colonización de Topolobampo, cuya fuente principal es AHSRE. El relato se centra en la persona de Albert K. Owen, su ideología y sus acciones. Presenta un esbozo de la teoría socioeconómica de Owen y la conecta con la ideología utópica norteamericana del siglo XIX. Incurre en graves errores y omisiones por falta de información adecuada.

- 19 VALADES, José C. Topolobampo, la metrópoli socialista de Occidente. Apuntes para la historia de la ciudad de la Paz. México, Fondo de Cultura Económica, 1939. 62 p. BCM, BA.
Edición separada del artículo publicado por el autor en El trimestre económico (cédula 18), con muy ligeras modificaciones.

La primera obra mexicana fue la de Valadés (cédulas 18 y 19) escrita en 1939 en un ambiente ideológico propicio al socialismo, lo que explica el interés del autor por realzar el carácter socialista de la empresa. Las fuentes de Valadés son mexicanas pero muy incompletas; de la historiografía norteamericana sólo lo presenta vestigios, como la caracterización de la colonia como un ensayo del socialismo utópico estadounidense.

El resto de la historiografía mexicana se publicó a partir de 1955, y excepto García Cantú, tiene el carácter de historia regional y depende de las mismas fuentes: Valadés, Robertson y Clarissa Kneeland. Las obras de Bassols, Gámez, Lastras, Leyson y Quintero (cédulas 9, 11, 15, 16, y 17) no rebasan el marco regional y señalan la colonización como el principio del desarrollo del valle del Fuerte; sólo Bassols se abstiene de señalar explícitamente esta relación, aunque por el carácter de su obra era el más indicado para hacerla.

La obra de Mario Gill (cédulas 13 y 14) aunque de carácter regional, sitúa la colonización como parte de un proyecto imperialista de los Estados Unidos sobre México; como Valadés, enfatiza el carácter socialista de la empresa, aunque afirma que el verdadero ideal de Owen fue el desarrollo del valle, bajo cual---

quier sistema socioeconómico.

La principal obra de la historiografía mexicana es la de García Cantú, que por sus fuentes y método rebasa a las anteriores. Coloca la colonización de Topolobampo dentro de la historia del socialismo en México, aunque la encuentra de muy poco valor socialista. Aporta una interesante crítica de las ideas de Owen y de su empresa bajo criterios marxistas.

La historiografía mexicana pone de relieve la figura de Albert K. Owen e ignora por completo la polémica en torno a la honradez de su empresa, como fue objetada en los Estados Unidos.

Desde el punto de vista informativo, la historiografía mexicana depende casi por completo de la norteamericana; las aportaciones de material propio son modestas y en puntos de menor importancia. La aportación mexicana a la historiografía de Topolobampo es el doble enfoque del suceso como inicio del desarrollo del valle del Fuerte y como fruto de una empresa imperialista; sin embargo, hay que señalar, que estas afirmaciones se presentan como hechos evidentes y no como conclusión de una argumentación histórica.

1.2 Fuentes directas

Este apartado comprende la literatura que directamente se refiere a la colonización de Topolobampo y que fue publi-

publicada o escrita durante el desarrollo de la empresa. En atención a sus características estas fuentes se clasifican en 3 grupos: material publicado, archivos y documentos inéditos, hemerografía.

1.2.1 Material publicado

- 20 THE CREDIT FONCIER COMPANY. Charter, Constitution, Pledge, By-Laws, Report (for 1891), Concession and Amendments (1890). New York, The Credit Foncier Company, 1892. pag div. BL, BA.
Colección de documentos referentes a CFCo. Contiene: escritura constitutiva, constitución (Our Principles, 1886) promesa suscrita por los socios, reglamentos de 1886, informe del presidente de la compañía en 1891, contrato de colonización de 1890 y dos enmiendas, comentario de Owen a un artículo de Michael Flurscheim. Cada documento conserva su propia paginación.
- 21 THE CREDIT FONCIER COMPANY. Principles and By-Laws of The Credit Foncier Company. New York, The Credit Foncier Company, 1886. 46 p. CSUL, BA.
Folleto para uso de los accionistas de CFCo. Contiene: personal de la compañía, acta constitutiva, "Our Principles", reglamentos, ley de naturalización de México, contrato de colonización. (El ejemplar examinado está mutilado).
- 22 THE CREDIT FONCIER COMPANY. Prospectus. Showing the conditions that called for its formation, with a full description of the plans, and the work already accomplished. Chicago, SPI, 19, 132-163 p. CSUL, BA.
Folleto de propaganda para atraer inversionistas hacia CFCo. Expone el análisis del sistema socioeconómico norteamericano de la época para demostrar la necesidad de abolir los monopolios. Contiene alguna información sobre la colonia de Topolobampo, su organización y sus principios. Se presenta a la colonia como el intento de construir una sociedad sin monopolios, solución a los problemas sociales. Por el contenido se deduce que fue escrito entre 1890 y 1892, probablemente por Albert K. Owen.
Contiene un anexo con la reimpresión de las páginas 132 a 163 de la obra: A Tramp in Society de Robert H. Cowdrey.

- 23 = HAMPL, José = Hágase la luz. Memorandum histórico por un colono de Topolobampo. México, Imprenta de Adolfo L. Parra Sucs, 1903. 26 p. BL, BA.

Folleto publicado para responder a las acusaciones lanzadas por los colonos disidentes en contra de Albert K. Owen, referentes a la propiedad de las tierras de los Mochis y Topolobampo. Contiene información general sobre las actividades de Owen en Sinaloa y en particular sobre la propiedad de los terrenos aludidos. El autor fue director de la colonia.

- 24 HOWLAND, Marie. Papa's Own Girl; a Novel. New York, John W. Lovell Company, 1890. 547 p. (American Novelists Series, 45). LC, BA.

Novela que se desarrolla en el ambiente de un familisterio fourierista. Ejerció mucha influencia sobre el público norteamericano que se interesó en los proyectos de Owen. Se editó por primera vez en 1874.

- 25 LOVELL, John W. A Co-operative City and The Credit Foncier of Sinaloa. New York, The Credit Foncier Company = 1886 = 18 p. BL, BA.

Texto de una conferencia sustentada por el autor ante los socios del "Manhatan Liberal Club" de la ciudad de Nueva York, el 19 de noviembre de 1886. Contiene una breve descripción del proyecto de CFCo, sus razones, sus objetivos y principios. Describe el modo de vida propuesto para Pacific City. Las ideas están tomadas de los escritos de Albert K. Owen.

- 26 MULLER, William H. The New Departure. A Description of Pacific City. New York, The Credit Foncier Company = 1890 = 67 p. BL, BA.

Colección de 4 ensayos sobre temas sociales escritos en Sewickley, Pa. entre 1886 y 1890. No se refieren a CFCo como tema central, aunque aportan alguna información sobre el proyecto, al que presentan como un intento de solución para los problemas de la sociedad. CFCo edita estos ensayos con fines de promoción.

- 27 OWEN, Albert K. The Credit Foncier of Sinaloa. A Social Study. = New York = publicado por el autor, 1885. 64 p. illus maps. CSUL, BA.

Este folleto fue considerado el primer número del periódico CFS. Expone los problemas sociales de los Estados Unidos, las soluciones propuestas por Albert K. Owen y las bases de la proyectada colonia en Topolobampo. Contiene breves artículos del autor y de otras personas; reproduce artículos de periódico y correspondencia sobre temas sociales, sobre Topolobampo y su región, y otros temas. El objeto de esta publicación fue promover la colonización de Topolobampo según las ideas sociales del autor.

- 28 OWEN, Albert K. Integral Co-operation; its Practical Application. New York, John W. Lovell Company, 1885. 211 p. ilus maps. BCUNAM, BA.

La primera parte de este libro (p. 1-101) es la reproducción de The Credit Foncier of Sinaloa. A Social Study del mismo autor (cédula 27). La segunda parte contiene artículos de periódico y correspondencia sobre el tema. Termina con un artículo biográfico sobre Albert K. Owen.

- 29 OWEN, Albert K. Extracts from Newspapers, Explanatory of The Credit Foncier Company. New York, The Credit Foncier Company = 1887 = 52 p. BL, BA.

Colección de 13 artículos y cartas publicadas en diversos periódicos de los Estados Unidos entre octubre de 1886 y febrero de 1887. Todos estos escritos tienen carácter publicitario; contienen alguna información sobre los colonos pioneros. El folleto está dedicado a los amigos de CFCo, para mostrarles el creciente interés que despierta el proyecto colonizador.

- 30 OWEN, Albert K. Remarks to the Suscribers of The Credit Foncier Company. = New York, spi, 1888 = 12 p. CSUL, BA.

Folleto con fines publicitarios. Describe los logros de CFCo hasta septiembre de 1888 y el estado de la colonia. Contiene información sobre las finanzas de la compañía y una lista de objetos embarcados hacia Topolobampo.

- 31 OWEN, Albert K. Integral Co-operation at Work, No. 2. New York, United States Book Company Successors to John W. Lovell Company = 1891 = 219 p. (Lovell's Political and Scientific Series, 38). LC, BA.

Colección de 65 artículos de diversos autores, publicados en periódicos norteamericanos y europeos entre 1888 y 1890. Los temas tratados son: problemas sociales en Europa y Estados Unidos, algunos principios de solución a los mismos, sistema cooperativo de Albert K. Owen; contiene información sobre la colonia de Topolobampo. El objetivo del libro es dar publicidad al sistema de cooperación integral.

- 32 OWEN, Albert K. Don't! Never!! and Always!!! = spi = 1892. 5, 3, 2 p. CSUL, BA.

Colección de 3 artículos periodísticos. Contiene recomendaciones de Albert K. Owen a las personas interesadas en ser colonos de Topolobampo. Algunas recomendaciones son instrucciones administrativas, otras son reflexiones sobre el cooperativismo, otras son exhortaciones de tipo emocional.

- 33 OWEN, Albert K. Pacific City Studies. = Boston, spi, 1892 = 3, 74 p. LC, BA.

- Colección de 15 artículos periodísticos sobre "Pacific City" y su región, con fines publicitarios. El primer artículo, de Albert K. Owen, es una exposición general del proyecto colonizador. El segundo es una carta abierta de Albert K. Owen, con información sobre las finanzas de la empresa. El documento 14 contiene un proyecto para el desarrollo industrial y ganadero de la colonia. El documento 15 contiene información sobre la vida de la colonia en 1891.
- 34 OWEN, Albert K. Remarks. (To the Topolobampo Colonists). = New York, spi, 1892 = 11 p. CSUL, BA.
Folleto publicitario. Contiene una exposición sobre la colonia y sus necesidades. Expone el sistema de intercambio practicado en la colonia, el sistema financiero en que se apoya la empresa y los requisitos económicos para ser colono en Topolobampo. Expone el sistema financiero de "The Mexican-Western Railroad Company", constructora del ferrocarril de Topolobampo.
El folleto está fechado en 1882, lo cual es un error evidente; con toda seguridad la fecha es posterior, muy probablemente es 1892.
- 35 OWEN, Albert K. A Dream of an Ideal City. London, Murdoch and Company = 1897 = 15 p. LC, BA.
Resumen de los ideales de Albert K. Owen sobre Ciudad del Pacífico; prácticamente los mismos enunciados de 1885 al inicio del movimiento. Se publica en el momento en que la utopía está por desvanecerse, y aunque expresa que el ideal no se ha realizado, manifiesta la firme esperanza del autor en que se realizará.
La versión castellana de este folleto está en la obra de García Cantú (cédula 12) aunque se objeta la traducción del primer párrafo "prefacio del editor".
- 36 OWEN, Albert K. The Guernsey Market House Plan of Payments. New York, The Humboldt Library, 1897. 74 p. LC, BA.
Expone el sistema de financiamiento para obras públicas por medio de la emisión de papel moneda redimible en servicios. Trata de las ventajas del sistema y de su aplicación en la construcción de obras públicas en la ciudad de Nueva York, Ferrocarril Panamericano, Canal de Nicaragua y otras.
- 37 OWEN, Albert K. National, and State, Auto-Highways. And their Concourse of Industries and Institutions Out of the City into the Country; and the Ways and Means to do It. = Baldwinsville spi, 1912 = 89 p. maps. LC, BA.
Colección de artículos y cartas sobre el tema de construcción de carreteras; propone que sean propiedad del Estado y no de empresas privadas. Propone un sistema de financiamiento con emisión de bonos de la Tesorería. Propone una magna red de ca

carreteras para la comunicación de los Estados Unidos.

- 38 OWEN, Albert K. Roads, Their Importance in Nation Building.
= Baldwinsville, spi, 1913 = 32 p. diag. LC, BA.

Colección de artículos y cartas sobre el tema de las carreteras y su control por el Estado. Propone una red de carreteras y su construcción por medio de una emisión de bonos, semejante a la empleada en la construcción del canal de Panamá.

- 39 OWEN, Albert K. Multi-Road Highways. = Baldwinsville, spi, 1914 = 24 p. map. LC, BA.

Colección de artículos publicados por Albert K. Owen sobre la importancia de las carreteras en el desarrollo de los Estados Unidos, la necesidad de que sean propiedad del pueblo y no de empresas privadas. Propone un proyecto para la comunicación del país por medio de una red de 4 450 millas de carreteras de carriles múltiples.

La mayor parte de las publicaciones contenidas en este inciso corresponde al género de literatura publicitaria, producida con el objeto de lograr fondos, colonos y otras ayudas para la colonización de Topolobampo.

Este material aporta abundante información sobre los proyectos de Albert K. Owen, tanto de la colonia como del ferrocarril. Contiene planes, ideas y principios de acción, más que sus realizaciones prácticas. Con este material se puede obtener una idea muy completa del pensamiento social de Albert K. Owen, de su sistema de cooperación integral y de la organización ideal de la colonia.

Las obras señaladas en las cédulas: 24, 27, 28 y 31, alcanzaron gran difusión entre el público cooperativista, mantuvieron las ilusiones de los colonos y el entusiasmo de miles de

personas que apoyaron la colonización desde los Estados Unidos. La obra señalada en la cédula 36 expone un resumen de las ideas de Owen sobre el sistema "greenback" para el financiamiento de obras públicas, de mucha importancia para el conocimiento de los proyectos y empresas del líder.

Las obras señaladas en las cédulas: 37, 38 y 39 ilustran los últimos grandiosos proyectos de Albert K. Owen después del fracaso de las empresas de Topolobampo. Esta información es útil para comprender mejor la personalidad del promotor de la colonia.

1.2.2 Archivos y documentos inéditos

- 40 Albert Kimsey Owen Collection. Huntington Library, San Marino, California. HL, BA.

Colección de 266 documentos inéditos en 1274 folios, manuscritos en su mayor parte. Es una sección del archivo personal de Albert K. Owen en el período 1873-1905.

Contiene información sobre la colonia y el ferrocarril, en especial sobre ciertos asuntos como: conflicto entre CFCo y KSICo, propiedad de las tierras de los Mochis y del Sitio de la Ciudad, presupuestos del ferrocarril, proyectos de Albert K. Owen sobre las tierras de Topolobampo después del fracaso de la colonia, monto de las inversiones en el valle del Fuerte, y otros. Es una fuente de primera importancia para el estudio de las empresas de Topolobampo.

- 41 Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores. México, D.F.

Entre el rico acervo documental de este archivo se encuentran numerosos legajos catalogados bajo el rubro "colonización" que contienen información sobre inmigración de colonos extranjeros y fundación de colonias. El legajo 10-20-29 agrupa los documentos de la colonia de Topolobampo entre 1885 y 1894. La información se refiere a asuntos migratorios y a la

correspondencia cruzada entre esta dependencia y la Secretaría de Fomento a propósito de la colonia.

La correspondencia entre la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Legación Mexicana en Washington entre 1872 y 1897 - más de 150 legajos - contiene información sobre relaciones diplomáticas y comerciales entre México y Estados Unidos, la opinión pública norteamericana sobre asuntos mexicanos, construcción de ferrocarriles, colonización, inversiones, etcétera. De manera esporádica aparece información sobre las empresas de Topolobampo.

Bajo el rubro "ferrocarriles" se encuentra información sobre el ferrocarril de Topolobampo. El legajo 3029-1 se refiere a un incidente sobre la suplantación del nombre de Topolobampo por "Port Stilwell", en 1903.

- 42 KNEELAND, Clarissa A. Correspondencia con la señora Anita Padilla viuda de Peiro, 1940-1948. Colección de la familia Peiro, Los Mochis. 74 folios. BA.

Colección de 21 cartas fechadas en Black Mountain Sanctuary Parther, California. Esta correspondencia se realizó con el interés de reunir información para escribir la historia de la colonia, tanto por parte de Clarissa Kneeland como de Anita Padilla y otras personas de Sinaloa y los Estados Unidos (Prof. Conrado Espinoza, Sr. José C. Valadés, Sr. Manuel Moreno Rivas).

Contiene información sobre numerosos detalles de la colonización, especialmente sobre los controvertidos; carece de información cronológica suficiente. Falta la correspondencia de Anita Padilla a Clarissa Kneeland, que sin duda ayudará para aprovechar toda la riqueza de esta fuente.

La parte más rica en información es un anexo a la carta del 11 de febrero de 1944, que contiene 2 capítulos de la historia de la colonia que empezó a escribir Clarissa Kneeland (cédula 43).

- 43 KNEELAND, Clarissa A. History of The Credit Foncier Co-operative Colony of Topolobampo, Sinaloa, Mexico. Colección de la familia Peiro, Los Mochis. 16 folios. BA.

Escrito incompleto e inédito fechado en Black Mountain Sanctuary Parther, California, en febrero de 1944; comprende los 2 primeros capítulos. Abarca de 1872 a 1881, de la llegada de Albert K. Owen a Sinaloa, a la fundación de TTP. Contiene breve biografía de Albert K. Owen y su lucha en la promoción del ferrocarril transcontinental; destaca la oposición de las compañías ferroviarias y financieras de los Estados Unidos a los proyectos de Owen.

El mecanoscrito de este documento va anexo a la carta de la autora a la señora Anita Padilla, de 11 de febrero de 1944 (ver cédula 42).

- 44 Mapoteca de la Secretaría de Agricultura y Ganadería. México D.F.
Bajo el rubro "Estado de Sinaloa" se encuentran numerosos mapas y planos referentes al ferrocarril y a la colonia de Topolobampo. Los más importantes son los planos levantados por Fitch y Tays con motivo del deslinde de baldíos en los Mo---chis y Topolobampo.
- 45 Mapoteca de la Secretaría de Obras Públicas. México, D.F.
Contiene numerosos mapas y planos sobre el ferrocarril de Topolobampo y las obras portuarias realizadas en la bahía. El material de esta rica mapoteca está minuciosamente clasificado y catalogado.
- 46 National Archives and Records Service. Washington, D.C.
Contiene las cartas de la bahía de Topolobampo levantadas por la marina norteamericana en 1868 (Truxton) y 1876 (Dewey). Copias de ambas cartas están en la biblioteca del autor.
- 47 OWEN, Albert K. The Topolobampo Colony or The Ethical-Social Reformation of our day. An address by... to co-operators at Woolurch, England, march 15th 1894. Manuscrito inédito. 32 folios. AKOC. BA.
Escrito con fines de divulgación. Ofrece una reseña de los logros en la colonia de Topolobampo, su organización e ideología. Examina los problemas sociales de la época, en Estados Unidos principalmente, tales como: la propiedad, la explotación del trabajador, la sobrepoblación urbana. Enuncia algunas consideraciones teóricas sobre estos asuntos y la manera como la colonia de Topolobampo intenta resolverlos.

El archivo personal de Albert K. Owen (cédula 40) es de gran importancia por la cantidad y calidad de la información que aporta. Entre los documentos de esta colección está la correspondencia de Owen con los directores de la colonia, con inversionistas norteamericanos y europeos interesados en las empresas de Topolobampo, y con la Secretaría de Fomento.

De especial importancia es la correspondencia con motivo de los litigios entre CFCo y KSICo, que proporciona detallada información sobre las tierras objeto de la disputa y el monto glo

bal de las inversiones en las empresas ferroviaria y de colonización.

Los documentos de la Secretaría de Relaciones Exteriores, además de la información directa sobre las empresas de Albert K. Owen, permiten estudiar la opinión pública norteamericana y la política del gobierno mexicano sobre temas como: construcción de ferrocarriles, inversiones directas, inmigración, colonización, que forman el marco de referencia indispensable para situar las empresas de Topolobampo.

Las mapotecas aportan los planos que permiten localizar con exactitud el trazo del ferrocarril, el canal de riego y los terrenos que sirvieron a las empresas de Albert K. Owen.

1.2.3 Hemerografía

- 48 THE CREDIT FONCIER OF SINALOA. 1(I) 9 jun 1885 - 291(VII) 15 jul 1895. Organó de "The Credit Foncier Company". Hammonton, Topolobampo. HL, BA.

La serie completa consta de 291 números, que a partir del 90 se puede citar por número progresivo. Durante su primera etapa se publicó como semanario en Hammonton, N.J. bajo la dirección de Edward y Marie Howland (Nos. 1-137, jun 1885- mar 1888). En su segunda etapa se publicó quincenalmente en Topolobampo bajo la dirección de Edward y Marie Howland (sep de 1888 a dic 1890), Marie Howland (ene 1891 a sep 1893) e Ida Hogeland (oct 1893 a jul 1895). La segunda etapa comprende los números 183-291.

Cubre casi todo el tiempo de operación de la colonia, desde su fase preparatoria. Su objetivo fundamental fue la promoción de las empresas de Albert K. Owen y de la colonización en particular. Desempeñó el más importante papel en la difusión de las ideas y proyectos de Owen, en la formación y mantenimiento del espíritu que animó a los colonos y a las personas que apoyaron la empresa desde los Estados Unidos.

Contiene: artículos sobre la ideología del movimiento , noticias sobre movimientos sociales en Estados Unidos y en Europa, información sobre CFCo, abundante correspondencia de los colonos y suscriptores del periódico.

Proporciona abundante información sobre los colonos. Registra minuciosamente los movimientos de población en la colonia. Publica los documentos que atañen a la colonización , tanto de los directores de CFCo como del gobierno mexicano . Contiene abundante información anecdótica sobre la vida interna de la colonia.

La información es notablemente parcial en favor de Albert K. Owen y sólo a partir de 1892 empezó a dar cabida a opiniones disidentes. Bajo la dirección de Ida Hogeland publicó severas críticas a la dirección de la colonia y a su ideología, lo que fue causa directa de la supresión del periódico.

Es una de las principales fuentes para el estudio de la colonización gracias a la continuidad de la información que proporciona.

- 49 THE INTEGRAL CO-OPERATOR. Published by "The Kansas-Sinaloa Investment Company". 1(I) ene 1890 - 12(V) oct 1894. Enterprise, Kansas. BL, BA.

Inició su publicación como una hoja anexa al semanario The American Nonconformist, de Enterprise, Kansas; a partir de septiembre de 1891 se editó separado del anterior, bajo la sucesiva dirección de: Christian B. Hoffman, A.R. Bradrick , Derrill Hope y C.F. Lindstrom. Su objetivo fundamental fue apoyar la obra de KSICo en la colonización de Topolobampo. Se publicaron 205 números en total.

Hasta noviembre de 1892 las características de este periódico fueron semejantes a las de CFS: publicó artículos sobre temas sociales, información sobre la colonia y correspondencia de los colonos, con objeto de promover el sistema de cooperación integral.

A partir de noviembre de 1892 fue una tribuna polémica en apoyo de KSICo en su conflicto con Albert K. Owen, carácter que se acentuó a partir de junio de 1893.

Contiene abundante información sobre los sucesos de la colonización, en especial sobre el conflicto entre KSICo y CFCo. Publica por extenso los puntos de vista de Christian B. Hoffman y Michael Flurscheim sobre la empresa colonizadora.

Es la fuente más importante para conocer la oposición al proyecto de Albert K. Owen en los Estados Unidos, y los detalles del conflicto entre los dos líderes más destacados de la empresa colonizadora.

- 50 LA LIBERTAD. 286, 287, 290, 291, 292 de 1879; 104, 107, 108, 112, 113, 114, 119, 129, 130, 131, 135, 136 de 1880. México, D.F. HN.

Periódico dirigido por Justo Sierra. En los números citados publica el artículo de Albert K. Owen: "El Oriente y el Occidente. (Sinopsis de los esfuerzos que ha hecho el Occidente para establecer comunicaciones comerciales con el Oriente; así como las primeras exploraciones del Nuevo Mundo o continente interoceánico, que dieron por resultado el establecimiento y mejora de las rutas interoceánicas de las Américas del Norte, Central y del Sur. Dedicada respetuosamente a los presidentes de las repúblicas de México y los Estados Unidos)".

- 51 EL MONITOR REPUBLICANO. 37(37) 12 feb 1887, 37(103) 24 nov 1887. México, D.F. HN.
El número 37 publica el artículo "La gran empresa socialista de mister Albert K. Owen en Topolobampo", traducido de Sun de Nueva York. El número 103 publica un escrito del colono J. M. Scally, en refutación de las falsas noticias sobre la colonia divulgadas por Nichols.
- 52 THE NEW CITY. 1, 8 dic 1892 - 25, 22 ene 1894. New York, N. Y. BL, BA.
Organo oficial de CFCo en los Estados Unidos, Albert K. Owen editor. Este periódico nació para responder a las críticas contra Albert K. Owen y CFCo publicadas por The Integral Cooperator (cédula 49); desde su primer número desautorizó al citado periódico como vocero de la colonia.
Publica artículos sobre temas sociales, noticias de la colonia y correspondencia de los colonos. A partir del número 13 (8 jun 1893) ataca con vigor a KSICo, a sus líderes y a su periódico.
- 53 OUR HATCHET. Devoted to mexican information and educational interest. 1, 15 oct 1902 - 37, 1º jun 1906. Sivorioja, Sin. CSUL, BA.
Periódico publicado por Ira D. Kneeland, antiguo colono de Topolobampo, con la intención de informar al público norteamericano sobre lo que sucedía en el valle del Fuerte, se interesara en las riquezas naturales de la región y en el ferrocarril que se estaba construyendo.
Contiene información sobre los colonos de los Mochis después de la disolución de CFCo, en el período 1902-1906.
Proporciona alguna información sobre sucesos anteriores, como el diario de viaje de la familia Kneeland de Denver a Topolobampo en 1893, y el importante artículo: "Como la Sinaloa Sugar Company llegó a tomar la posesión legal del canal", publicado en el número 37.

Junto con las fuentes de la sección 1.2.2 la heme-
rografía constituye la parte más rica del material informativo. De
excepcional importancia es el periódico de la colonia (cédula 48)
que aporta información sobre todos los aspectos de las empresas de
Topolobampo y permite construir con exactitud la cronología de
los sucesos. La información cuantitativa sólo es continua y com-
pleta para los movimientos de población de la colonia, y parcial-
mente completa en lo que se refiere a la venta de acciones de
CFCo en los Estados Unidos. También proporciona información sobre
la procedencia de los colonos y su actividad profesional en el lu-
gar de origen.

Para el período más crítico de la colonización, de 1890
a 1894, se cuenta con la información complementaria de otros 2 pe-
riódicos (cédulas 49 y 52) que permite seguir el desarrollo de
los conflictos desde dos puntos de vista contrarios. Esta informa-
ción permite observar el funcionamiento real de las empresas que
participaron en la colonización, los defectos del sistema organi-
zativo impuesto por Albert K. Owen, y la reacción de los colonos
ante los problemas económicos.

La información hemerográfica es rica en asuntos anecdó-
ticos y en la expresión de la mentalidad de los colonos.

1.3 Material informativo sobre temas complementarios

Bajo este rubro se encuentran aquellas fuentes que aportan información sobre acontecimientos que rebasan el ámbito de la colonia, pero que son indispensables para construir la explicación histórica de la misma. Es imprescindible el conocimiento de los siguientes temas: la política del gobierno mexicano sobre ferrocarriles, colonización y enajenación de tierras nacionales, las relaciones entre México y los Estados Unidos, la promoción del ferrocarril de Topolobampo, y el movimiento socialista en los Estados Unidos a lo largo del siglo XIX.

1.3.1 Colonización y terrenos baldíos

- 54 BOLETIN DE LA SOCIEDAD AGRICOLA MEXICANA. 21(XVII) 8 jun 1893, 41(XVII) 8 nov 1893, 2(XVIII) 16 ene 1894, 8(XVIII) 28 feb 1894, 24(XXVI) 25 jun 1902, 31(XXVI) 17 ago 1902. México, D.F. Publica información referente a colonización, como: decretos gubernamentales, estadísticas de inmigración, noticias sobre colonización y artículos sobre el tema. BDIH.
- 55 EL COLONO. 1(I) oct 1895 - 24(III) oct 1898. México, D.F. HN. Periódico dedicado al impulso de la colonización en México. Publica numerosos artículos sobre el tema, información legal y estadística. Trata con detenimiento la colonización con mexicanos repatriados.
- 56 COSSIO, José L. ¿Cómo y por quiénes ha sido monopolizada la propiedad rústica en México? México, Tipografía Mercantil, 1911. 145 p. tabs cuads maps. BDIH. Sostiene que la gran propiedad rústica no se debe a las mercedes de la época colonial, sino a la política de deslindes con pretexto de colonización. Exhibe datos sobre la formación de muchos latifundios y de las personas que los obtuvieron. La información es parcial, no completa.

- 57 GONZALEZ y González, Luis. "El hombre y la tierra". Daniel Cosío Villegas Historia moderna de México, La República Restaurada, la vida social, 2a ed. México, Editorial Hermes, 1974. p 3-146. BDIH.
- En la última sección del estudio, páginas 129-146, trata el problema de la inmigración extranjera, los esfuerzos colonizadores de los gobiernos liberales y del Segundo Imperio.
- 58 GONZALEZ NAVARRO, Moisés. La colonización en México, 1877-1910. México, Talleres de Impresión de Estampillas y Valores, 1960. 160 p. ilus cuads. BDIH.
- Estudio de la obra colonizadora del régimen porfirista, sus antecedentes, la política gubernamental, la legislación, sus logros y fracasos. Estudia también el fenómeno de la emigración mexicana hacia los Estados Unidos, en la misma época.
- La obra de Moisés González Navarro es la más completa investigación que se ha realizado sobre el tema de la colonización en la época porfirista.
- 59 GONZALEZ NAVARRO, Moisés. "El Porfiriato. La vida social". Daniel Cosío Villegas Historia moderna de México, 3a ed. México, Editorial Hermes, 1973. xxxiv, 979p. ilus maps. BDIH.
- Estudia la inmigración extranjera y colonización durante el período porfirista: la política gubernamental y los supuestos en que se apoyó, su aplicación y sus logros, la opinión pública. Trata también la política del régimen porfirista en materia de baldíos (p 187-216).
- 60 = PACHECO, Carlos = Exposición que hace el Secretario de Fomento sobre la colonización de la Baja California. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887. 113p. cuads. BCM, BA.
- Obra publicada en respuesta a las interpelaciones de la prensa, a propósito del contrato concedido a Luis Huller y Compañía para el deslinde de terrenos baldíos y colonización de la Baja California. Contiene: resumen de los ataques de la prensa, justificación de la legalidad del contrato, justificación de la utilidad nacional de dicho contrato y justificación de la política colonizadora del régimen. En el apéndice publica los documentos legales y estadísticas citadas en la exposición.
- 61 SAKOLSKI, A. M. The Great American Land Bubble. New York, Harper and Brothers, 1932. 373 p. ilus. LC, BA.
- Estudio sobre los grandes negocios fraudulentos y la especulación en los Estados Unidos durante el siglo XIX. El capítulo xiii "Railroad land jobbery", p 275 ss trata de la especulación por parte de las empresas colonizadoras y con las tierras afectadas por los ferrocarriles.

- 62 SANCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás. La población de América Latina. Desde los tiempos precolombinos al año 2 000. Madrid, Alianza Editorial, 1973. 312 p. cuads grafs maps. (Alianza Universidad, 53). BDIH.
- Síntesis de los estudios demográficos sobre América Latina. El capítulo 5 contiene el estudio del fenómeno de inmigración europea en América Latina en los años 1880-1930. Sitúa el caso mexicano en relación al fenómeno latinoamericano.
- 63 SECRETARIA DE FOMENTO. Informe que rinde el Secretario de Fomento a la honorable Cámara de Diputados sobre colonización y terrenos baldíos. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885. 235 p. YUL.
- Respuesta de Carlos Pacheco, Secretario de Fomento, a una interpelación de la Cámara de Diputados sobre la política de deslinde y enajenación de terrenos baldíos. Contiene la exposición y justificación de los procedimientos del gobierno en esta materia. Publica varios discursos de los diputados que fueron pronunciados durante el debate que suscitó la interpelación. La información se refiere al período 1881-1885.
- 64 SECRETARIA DE FOMENTO. 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, Vicente Riva Palacio. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1877. 559 p. maps cuads ilus. BCM, BDIH.
- El capítulo iii (p 249-307) expone la política del régimen en asuntos ferroviarios; transcribe algunos contratos celebrados con particulares para construcción de vías férreas; contiene estadísticas sobre la materia.
- El capítulo vii (p 441-452) expone la política del régimen sobre colonización y enajenación de terrenos baldíos, estadísticas sobre tierras enajenadas, tarifas de precios para la venta de tierras nacionales, disposiciones legales sobre la materia.
- La información se refiere al período: diciembre de 1876 a noviembre de 1877.
- 65 SECRETARIA DE FOMENTO. 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 a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887. 5 v. ilus maps plans cuads. BDIH.
- La introducción (v. 1) expone los principios de la política del régimen para promover el progreso nacional, entre cuyos factores se incluyen la inmigración de capitales y colonos extranjeros.
- El capítulo iii (v. 1, p 183-228) contiene información sobre colonización: leyes de 1875 y 1883, catálogo y esta--

dísticas de las colonias existentes.

El capítulo iv (v. 1, p 229-416) contiene información sobre terrenos baldíos; ley de 1863 y otras disposiciones legales, estadísticas sobre deslindes, avalúos y enajenación de tierras nacionales.

- 66 SECRETARIA DE FOMENTO. Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización e Industria de la República Mexicana, Ingeniero Manuel Fernández Leal, 1892-1896. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1897. 521 p. ilus cuads. BDIH.
- En su sección primera (p 1-24) expone una reseña histórica sobre terrenos baldíos, de la Independencia a la ley de 26 de mayo de 1894, la cual trata por extenso para justificar sus disposiciones.
- Contiene un catálogo de las colonias existentes en la República, agrupadas en oficiales y particulares. Transcribe disposiciones legales sobre baldíos y colonización; publica información estadística sobre estos asuntos.
- 67 OROZCO, Wistano Luis. Legislación y jurisprudencia sobre terrenos baldíos. México, Imprenta de El Tiempo, 1895. Edición facsimilar por Ediciones el Caballito, México, 1974. xiii, 1154, xiii p. cuads. BDIH.
- Contiene minuciosa recopilación de documentos legales sobre terrenos baldíos, desde la época colonial hasta 1895, y los procedimientos administrativos para el deslinde y adjudicación de los mismos. Estudia la legislación sobre colonización, desde la Independencia hasta 1895. Contiene las opiniones del autor sobre la política de colonización y enajenación de baldíos del régimen porfirista.
- 68 VALLARTA, Ignacio L. Adquisición de minas y bienes raíces por extranjeros. Manuscrito inédito. México, junio 2 de 1883. Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores, expediente 395-PB-3, folios 14 a 125. BA.
- Respuesta a una consulta hecha por la Secretaría de Fomento, sobre el proyecto de ley de colonización y terrenos baldíos que se promulgó el 15 de diciembre de 1883. Contiene un minucioso estudio histórico y jurídico sobre colonización, adquisición de minas y propiedad raíz por extranjeros. Trata en especial sobre las restricciones legales en estas materias que la jurisprudencia mexicana había impuesto a los extranjeros; aboga por la conservación e incremento de dichas restricciones.

Este inciso comprende obras historiográficas, publicaciones gubernamentales, documentos inéditos, que permiten el estudio de la política del gobierno porfirista para impulsar el desarrollo nacional, por medio de la colonización y enajenación de tierras nacionales. Aunque la información es fragmentaria y discontinua, permite destacar las líneas generales de esa política. Se incluye la obra de Sakolski (cédula 64) porque los fenómenos de especulación en ella descritos, pueden dar alguna luz sobre ciertos aspectos de las empresas de Albert K. Cwen en Topolobampo.

1.3.2 Socialismo norteamericano del siglo XIX

- 69 BESTOR, Arthur. Backwoods Utopias, 2a ed. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1970. x, 330 p. BA.
Historia de las comunidades socialistas utópicas de los Estados Unidos entre 1663 y 1829, en especial el movimiento owenita. Estudia las relaciones de estos movimientos con la ideología europea; encuentra sus orígenes en las comunidades protestantes radicales del siglo xvi. Contiene un estudio bibliográfico sobre el tema.
- 70 COLE, G. D. H. Historia del pensamiento socialista, 3a ed. México, Fondo de Cultura Económica, 1964. 7 v. 3DIH.
El capítulo xiii del volumen 2 trata los movimientos socialistas de los trabajadores norteamericanos en la segunda mitad del siglo xix. Entre ellos estudia el movimiento "green back", que tuvo influencia en la formación de la ideología de los colonos de Topolobampo.
- 71 EGBERT, Donald Drew and Stow PERSONS, edits. Socialism and American Life. Princeton, Princeton University Press, 1952. 2 v. (Princeton Studies in American Civilization, 4). BA.
El primer volumen contiene 14 ensayos sobre las teorías y prácticas socialistas del mundo occidental, en relación al pueblo de los Estados Unidos. El segundo volumen contiene un extenso estudio bibliográfico sobre el tema.

- 72 HERTZLER, Joyce Oramel. The History of Utopian Thought. New York, Cooper Square Publishers, 1965. 321 p. BA.
Estudia el pensamiento utópico en los profetas de Israel, en Platón, los Evangelios, san Agustín, en el medioevo y en los pensadores modernos europeos y norteamericanos, hasta el siglo xix. Analiza el contenido social del pensamiento utópico, su contribución al pensamiento occidental y sus limitaciones.
- 73 HOLLOWAY, Mark. Heavens on Earth. Utopian Communities in America. 1680-1880, 2a ed. New York, Dover Publications Inc., 1966. 246 p. ilus maps. BA.
Contiene una introducción sobre el desarrollo del pensamiento utópico occidental, desde Platón. Estudia las principales comunidades utópicas norteamericanas, analiza su ideología y resultados prácticos. Se refiere a la colonia de Topolobampo como el último ensayo en gran escala del socialismo utópico norteamericano del siglo xix.
- 74 KENT, Alexander. "Co-operative Communities in the United States", Bulletin of the Department of Labor. 35, jul 1901 : 563-646. CSUL, BA.
Catálogo de las principales comunidades utópicas que existieron en los Estados Unidos a fines del siglo xviii y durante el xix, con la descripción de cada una. Entre ellas coloca la colonia de Topolobampo, cuya descripción contiene inexactitudes.
- 75 MENDOZA, Angélica. "Libre pensamiento y humanitarismo en los Estados Unidos", Cuadernos Americanos. 46(4) jul-ago 1949: 119-148. BDIH.
Trata el desarrollo del pensamiento social norteamericano durante el siglo xix. Clasifica a la colonia de Topolobampo en la corriente del "Social Gospel".
- 76 NELSON, Edward. The Company and the Community. Lawrence, University of Kansas, 1956. 433 p. ilus. UKL.
Historia del desarrollo de la ciudad de Enterprise, Kansas, en la segunda mitad del siglo xix y del papel que desempeñaron las empresas industriales de Christian Hoffman (padre). Contiene información sobre la vida, actividades empresariales y sociales de Christian B. Hoffman en la misma ciudad de Enterprise. Hace referencia a las actividades de Hoffman en Topolobampo.
- 77 NOYES, John Humphrey. History of American Socialisms. New York, Hillary House Publishers, 1961. 678 p. BA.
Obra escrita en 1869 por el líder de la comunidad de Oneida, una de las más importantes dentro del socialismo utópico nor

teamericano. Estudia las comunidades utópicas de los Estados Unidos entre 1750 y 1869, consigna su ideología, organización y resultados prácticos. Entre sus conclusiones señala que las comunidades apoyada en principios religiosos obtuvieron el mejor éxito.

- 78 SCHELLHOUS, Edwin J. Evil: its Cause and Remedy. San Francisco, Bacon and Company Book and Job Printers, 1885. 36 p. CSUL, BA.

Estudio de la sociedad norteamericana de ese tiempo, que pretende señalar los principales males y sus remedios. Algunos puntos tratados son: propiedad de la tierra, trabajo, sistema monetario, transportes, sistema electoral, impuestos, pago por servicios públicos, sistema político, alcoholismo, tiranía eclesiástica, estatutos penales, educación. El autor fue destacado colono de Topolobampo.

- 79 SCHELLHOUS, Edwin J. The New Republic. New York, John W. Lovell Company = 1888 = iv, 5, 345 p. cuads. LC, BA.

Estudio sociopolítico del sistema norteamericano de la época. Contiene consideraciones históricas y observaciones críticas al sistema político imperante. Señala los graves problemas sociales y expone los principios sobre los que deberá establecerse la verdadera democracia. El libro fue escrito antes de 1883; su autor fue colono de Topolobampo.

- 80 SEARS, Charles. The North American Phalanx: an Historical and Descriptive Sketch. With an introduccion by Edward Howland. New York, The Credit Foncier Company = sf = 22 p. CSUL, BA.

Estudio descriptivo de la sociedad utópica "The North American Phalanx" inspirada en las ideas de Fourier, que funcionó en New Jersey entre 1843 y 1856. Este escrito influyó en Albert K. Owen para la elaboración del sistema de cooperación integral. (El ejemplar examinado está incompleto, falta una página de la introducción y 2 del texto).

- 81 UNGER, Irwin. The Greenback Era. A Social and Political History of American Finance, 1865-1879. Princeton, Princeton University Press, 1964. 464 p. cuads. BA.

Historia de los problemas financieros norteamericanos a raíz de la guerra civil. Trata por extenso el problema de la reedición de los "greenbacks" con sus implicaciones sociales y políticas. Incluye extensa bibliografía sobre el tema.

- 82 WILSON, Edmund. Hacia la estación de Finlandia. Ensayo sobre la forma de escribir y hacer historia. Madrid, Alianza Editorial, 1972. xii, 572 p. (El Libro de Bolsillo, 425). BA.

La segunda parte de esta obra contiene el estudio del pensamiento y realizaciones del socialismo occidental moderno, de Babeuf a Lenin. El capítulo 4 estudia el socialismo norteamericano del siglo xix.

El material historiográfico incluido en esta sección permite el estudio del pensamiento socialista norteamericano a lo largo del siglo XIX, de los numerosos ensayos utópicos realizados y de las luchas sociales del pueblo norteamericano ante el avance del sistema capitalista. Esta información es indispensable para la explicación histórica de la colonia de Topolobampo, ya que permite comprender el ambiente en que se formó la ideología de Albert K. Owen y la mentalidad que animó y sostuvo a millares de personas que directa o indirectamente participaron en la empresa colonizadora.

1.3.3 Relaciones diplomáticas y comerciales entre México y los Estados Unidos.

- 83 BERNSTEIN, Harry. Matías Romero. 1837-1898. México, Fondo de Cultura Económica, 1973. 351 p. (Sección de Obras de Historia). BA.
Biografía de Matías Romero, quien fuera ministro mexicano en Washington durante largo tiempo, bajo los gobiernos de Benito Juárez y Porfirio Díaz. A través de la vida del personaje, el autor aborda importantes temas sobre las relaciones diplomáticas entre México y Estados Unidos.
- 84 BOSCH García, Carlos. La base de la política exterior estado unidense. México, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, 1969. 166 p. (Ediciones de Filosofía y Letras, 72). BDIH, BA.
Estudio de los lineamientos básicos de la política exterior de los Estados Unidos en el siglo XIX y de sus efectos sobre tres principales zonas: México, el Caribe y el Pacífico.
Respecto a la influencia de la política norteamericana sobre México, el autor señala que el imperialismo presenta dos intereses principales: primero la posesión de territorios, después el control del comercio, las inversiones privadas y gubernamentales.

85. COSIO VILLEGAS, Daniel. "El Porfiriato. La vida política exterior, parte segunda". Historia moderna de México, 2a ed. México, Editorial Hermes, 1974. 967 p. ilus. BDIH.
Historia de la política exterior mexicana durante la época porfirista. Trata las relaciones internacionales con los Estados Unidos, con España, Francia e Inglaterra.
86. DAVIDS, Jules. American Political and Economic Penetration of Mexico, 1877-1920. Dissertation. Washington, Georgetown University, 1947. 436 p. BA.
Estudio sobre el origen y desarrollo de la política de los Estados Unidos sobre México, 1821-1920. El punto medular del estudio es el gradual crecimiento de la penetración económica durante la época porfirista, la influencia del capital norteamericano en el desarrollo de México y sus relaciones con la revolución de 1910.
87. HANSEN, Roger D. La política del desarrollo mexicano, 4a ed. México, Siglo XXI Editores S.A., 1974. 340 p. cuads. (Sociología y Política). BDIH, BA.
Historia del desarrollo económico de México, de la Independencia a nuestros días. El capítulo 2 trata el desarrollo durante la época porfirista, con la información cuantitativa que ofrece la Historia moderna de México.
88. NICOLAU D'Oliver, Luis. "Las inversiones extranjeras". Daniel Cosío Villegas, Historia moderna de México. El Porfiriato: vida económica II. México, Editorial Hermes, 1965. p. 973-1185. cuads ilus. BDIH.
Estudio sobre las inversiones extranjeras, directas e indirectas, durante la época porfiriana. Trata las inversiones por sectores de la economía, por países inversionistas, por sectores y países conjuntamente. Concluye con el estudio de los efectos de las inversiones extranjeras sobre la economía mexicana.
89. PLETCHER, David M. American Capital and Technology in North west Mexico, 1876-1911. Dissertation. Chicago, University of Chicago, 1946. ii, 375 p. map cuads. UCL.
Estudia las inversiones norteamericanas en los siguientes ramos: ferrocarriles, minas, tierras, colonización, agricultura, industria y comercio. Trata brevemente la colonización de Topolobampo.
90. PLETCHER, David M. "México, campo de inversiones norteamericanas: 1867-1880". Historia mexicana. 4(II) abr-jun 1953: 564-574. BDIH.
Estudio de los factores y circunstancias que atrajeron y estimularon las inversiones norteamericanas en México. El autor considera que el período 1867-1880 fue el preludio del imperialismo norteamericano sobre México.

- 91 ROUX-LOPEZ, Francis. El surgimiento del imperialismo económico y los Estados Unidos. La penetración económica de México (1876-1910). Tesis profesional inédita. México, UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, 1963. 135 p. cuads. BCUNAM.

La primera parte trata el surgimiento de los Estados Unidos como potencia imperialista en el siglo xix. La segunda parte trata la penetración económica norteamericana en México durante la época porfirista. Aporta información cuantitativa sobre las inversiones norteamericanas y europeas.

- 92 SCHMITT, Karl M. Mexico and the United States, 1821-1973. Conflict and Coexistence. New York, London, Sydney, Toronto, John Wiley and Sons, Inc, 1974. 283 p. cuads. (America and the World). BA.

Historia de las relaciones diplomáticas entre México y los Estados Unidos en la época indicada, con especial atención a los puntos conflictivos. El capítulo iv trata las relaciones en la época porfirista y el establecimiento de la dependencia económica. Contiene un estudio bibliográfico sobre el tema.

VEANSE LAS CEDULAS: 6, 41 y 68.

Las obras historiográficas y fuentes primarias incluidas en este apartado permiten el estudio de la "penetración pacífica" o gran empresa del imperialismo norteamericano sobre México, desde los ángulos de las relaciones diplomáticas, opinión pública y aspectos propiamente económicos o políticos. El tema es necesario para el estudio de la colonización de Topolobampo porque las empresas de Albert K. Owen formaron parte del movimiento de "penetración pacífica".

1.3.4 Ferrocarril de Topolobampo y política ferroviaria mexicana

- 93 ANDERSON, Alex D. The Topolobampo Pacific Railway. Washington, Gibson Brothers, 1882. 88 p. cuads maps ilus. CSUL, BA.
Folleto de promoción para atraer inversionistas. Trata las ventajas del ferrocarril propuesto por Albert K. Owen, en especial las referentes al comercio de Oriente, a la minería y otras riquezas mexicanas de la región servida por el ferrocarril. Incluye datos estadísticos sobre la región.
- 94 ANDERSON, Alex D. The American and Mexican Pacific Railway or Transcontinental Short Line. Washington, Gibson Brothers, 1883. 80 p. cuads maps. CSUL, BA.
Segunda edición del folleto The Topolobampo Pacific Railway (cédula 93), sin apreciables modificaciones.
- 95 CALDERON, Francisco R. "Los ferrocarriles". Daniel Cosío Villegas. Historia moderna de México. El Porfiriato, vida económica I. México, Editorial Hermes, 1974. p 483-634. cuads maps. BDIH.
Estudia la política ferroviaria del régimen porfirista, sus problemas y sus logros. Trata brevemente la colonización de Topolobampo y la construcción del ferrocarril Texas-Topolobampo con información tomada de Mario Gill. (Cédula 14).
- 96 COATSWORTH, John H. Crecimiento contra desarrollo. El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. México, Secretaría de Educación Pública, 1976. 2 v. cuads grafs maps. (Sep Setentas, 271-272). BDIH.
Trata el problema de los transportes en la época porfiriana y la política adoptada por el régimen en esta materia. Analiza el efecto de los ferrocarriles sobre la economía nacional, las consecuencias de que fueran construidos por empresas extranjeras y el efecto sobre la concentración de la tierra.
Contiene un apéndice metodológico y aporta información cuantitativa sobre el tema.
- 97 FLORESCANO, Enrique y Alejandra MORENO. El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910). México, Departamento de Investigaciones Históricas INAH, 1973. 62 p. (Cuadernos de Trabajo, 1). BDIH, BA.
La última parte de este ensayo analiza los efectos del ferrocarril en la organización espacial y regional de México durante la época porfiriana. Destaca los efectos económicos y políticos, en especial la vinculación de la economía mexicana con los Estados Unidos.

- 98 KERR, John Leeds with Frank DONOVAN. Destination Topolobampo. San Marino, Golden West Books, 1973. 270 p. cuads maps plans. BA.
Historia de la construcción del ferrocarril de Topolobampo . Brevemente se refiere a Albert K. Owen como primer promotor. Trata por extenso la etapa correspondiente a "Kansas-City Mexico and Oriente Railroad Company". Contiene información sobre el ferrocarril Chihuahua al Pacífico.
- 99 LE DUC, William G. Report of a Trip of Observation Over the Proposed Line of the American and Mexican Pacific Railway. Washington, Gibson Brothers, 1883. 24 p. CSUL, BA.
Informe de la exploración de la ruta Alamos-Mazatlán, como ramal del ferrocarril de Topolobampo. Contiene información sobre: agricultura, recursos minerales, recursos forestales, mano de obra y posibilidades de construir la línea.
- 100 MC NEELY, John H. "The Railways of Mexico". Southern Studies 1(II) spring 1964: 2-56. fots maps. CSUL, BA.
Historia del desarrollo ferroviario de México entre 1837 y 1963. Estudia la política gubernamental, la construcción de las vías férreas y el proceso de nacionalización. Incluye amplia bibliografía sobre el tema.
- 101 MOSK, Sanford A. "A Railroad to Utopia". The Southwestern Social Science Quarterly. 3(XX) dic 1939: 243-259. CSUL, BA.
Breve historia de las gestiones de Albert K. Owen en la construcción del ferrocarril Texas-Topolobampo. Trata brevemente de la colonización y de los trabajos posteriores en la construcción de la vía férrea.
- 102 OWEN, Albert K. The Great Southern Trans-oceanic and International Air-Line, Asia to Europe via Mexico and the Southern States. (With supplement). Chester, spi, 1874. 13 p. CSUL, BA.
Folleto para impulsar la solicitud presentada por el autor ante el Congreso de los Estados Unidos, para el reconocimiento de la ruta ferroviaria Norfolk-Topolobampo. Propone el financiamiento del ferrocarril por medio de una emisión de bonos de la Tesorería.
- 103 OWEN, Albert K. The Austin-Topolobampo Pacific Railroad Route. Washington, spi, 1875. 69 p. map. CSUL, BA.
Contiene la información acumulada para el dictamen del Consejo de Ingenieros de la Secretaría de Guerra de los Estados Unidos, sobre el proyecto de ferrocarril Norfolk-Topolobampo.

- 104 OWEN, Albert K. The Austin-Topolovampo Pacific Highway. = Washington = spi, 1876. 8 p. LC, BA.
Informe a la comisión de ferrocarriles del Senado de los Estados Unidos sobre la solicitud para la exploración de la ruta ferroviaria Austin-Topolobampo.
- 105 OWEN, Albert K. The Austin-Topolovampo Pacific Survey. Philadelphia, Henry Carey Baird and Company, 1877. 31 p. LC, BA.
Argumentación de Albert K. Owen en la Casa de Representantes en apoyo al proyecto del ferrocarril Austin-Topolobampo.
- 106 OWEN, Albert K. The Topolovampo Pacific. sl, spi, = 1878 = 26 p. CSUL, BA.
Folleto de propaganda para la promoción del ferrocarril de Topolobampo. Contiene artículos periodísticos y correspondencia sobre el tema. Lo más interesante es una carta del cónsul norteamericano en la Paz, sobre la bahía de Topolobampo y el propuesto ferrocarril.
- 107 OWEN, Albert K. The Austin-Topolovampo Pacific Survey, for Commercial and Scientific Purposes. = Washington, spi, 1878 = 16 p. cuads. LC, BA.
Folleto escrito para información del Senado de los Estados Unidos sobre el proyecto de ferrocarril transcontinental. Desarrolla los siguientes puntos: el ferrocarril propuesto es la ruta más corta entre Europa y Asia, es necesario prolongar los ferrocarriles norteamericanos en territorio mexicano con objeto de incrementar el comercio, es conveniente incrementar las relaciones con México. Contiene un apéndice con información sobre ferrocarriles mexicanos.
- 108 OWEN, Albert K. The Texcoco-Huehuetoca Canal. Proposed as a Basis to Issue Treasury Money, and to Inaugurate a National System, to Multiply and to Diversify Home Industries. Philadelphia, Henry Carey Baird and Company, 1880. 120 p. LC, BA.
Colección de cartas al general Porfirio Díaz y a otras personas, a propósito de la construcción del desagüe del valle de México. Propone el financiamiento de la obra por medio de la emisión de moneda de la Tesorería.
- 109 OWEN, Albert K. The Military, Postal and Commercial Highways of Mexico and the United States. Philadelphia, Henry Carey Baird and Company, 1880. 99 p. CSUL, BA.
Colección de cartas de Albert K. Owen a Porfirio Díaz y a otras personas, sobre el tema de construcción de ferrocarriles con financiamiento de la Tesorería de la Nación. Incluye un artículo sobre el comercio entre los aztecas, y otro sobre el modo de garantizar el respeto del sufragio en las votaciones públicas.

- 110 = OWEN, Albert K. = Interesting Data Concerning the Harbor of Topolobampo and the State of Sinaloa, Mexico. Washington, Gibson Brothers Printers, 1883. 35 p. cuads. LC, BA.
Folleto de propaganda para la construcción del ferrocarril Norfolk-Topolobampo. Contiene información sobre los propuestos ramales a Mazatlán y Alamos, sobre el movimiento comercial del citado puerto, y la descripción geográfica y etnográfica de Sinaloa.
- 111 OWEN, Albert K., W. K. ROGERS et al. Reports and Letters Relating to Topolobampo Harbor, Sinaloa, Mexico. Supplement to "The Credit Foncier of Sinaloa" No. 2. Washington, spi, 1886. 44 p. CSUL, BA.
Folleto de propaganda. Contiene informes y correspondencia que describen el valle del río Fuerte y sus alrededores. Trata de manera optimista la potencialidad productiva de la región. Contiene un suplemento con la ley de colonización vigente en la República Mexicana.
- 112 OWEN, Albert K. The Mexican-Western Railroad Company. Letters, Reports, etc. sl, spi, 1892. 35 p. CSUL, BA.
Folleto de propaganda. Colección de reportes y correspondencia referente al ferrocarril Texas-Topolobampo. Trata de mostrar la factibilidad del ferrocarril y sus ventajas comerciales.
- 113 OWEN, Albert K. The Problems of the Hour. New York, The Humboldt Library, 1897. 37 p. LC, BA.
Colección de 9 estudios sobre temas monetarios. Afirma el autor que la moneda con base oro es opresiva al pueblo porque lo pone en manos de los financieros. Propone una moneda regaldada por las verdaderas riquezas de una nación, esto es, el trabajo y los recursos naturales.
- 114 SECRETARIA DE FOMENTO. Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro. Arreglada en el archivo de la Secretaría de Fomento. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1882 - 1888. 6 t. BDIH, BCUNAM.
Contiene los documentos citados para el período 1824-1882. El tomo 6 es el índice cronológico y alfabético de la colección; está encuadernado junto con el tomo 5.
- 115 SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS. Memoria de la construcción del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. México, Secretaría de Obras Públicas, 1963. 246 p. cuads maps graf's plans. BDIH.
Se refiere a los aspectos técnicos de la construcción del ferrocarril. Trata en detalle las obras realizadas por el gobierno federal mexicano. La introducción histórica es muy breve y contiene inexactitudes.

- 116 SIMMONS, Geo. W. Jr., Benjamin R. CARMAN et al. The Texas, Topolobampo and Pacific Railroad and Telegraph Company. Reports upon the Route of a Railroad from Topolobampo Bay ... to Piedras Negras. Boston, Press of Rockwell and Churchill, 1881. 48 p. CSUL, BA.

Informes de las exploraciones hechas en Topolobampo y su región, a propósito de la construcción del citado ferrocarril. El informe de Simmons es el más completo; aporta datos sobre la adquisición de terrenos para la especulación.

VEANSE LAS CEDULAS: 6, 7, 14, 40, 41, 44, 45, 64, 65, 66 y 89.

Este apartado comprende la folletería publicada por Albert K. Owen para la promoción publicitaria del ferrocarril Norfolk-Topolobampo. Se incluyen los folletos indicados en las cédulas: 108, 109 y 113, que aunque no tratan directamente del ferrocarril, se publicaron como parte de la campaña publicitaria.

Se encuentran también las obras historiográficas y fuentes primarias que permiten el estudio de la política y realizaciones del gobierno mexicano en asuntos ferroviarios.

2.- FUENTES NO LOCALIZADAS

Para completar el panorama sobre las fuentes para el estudio de la colonia de Topolobampo, es necesario señalar las más sensibles ausencias, que si por el momento no ha sido posible su consulta, permanecen como una meta anhelada por los historiográficos de Topolobampo. Las principales fuentes no localizadas son las siguientes:

2.1 Archivos de las empresas CFCo y KSICo que deben encontrarse - si existen - en las ciudades de Nueva York y Enterprise respectivamente, lugar de asiento de las oficinas generales de dichas empresas. Estos archivos proporcionarán la indispensable información cuantitativa para el estudio económico de la colonización.

El profesor Ray Reynolds, investigador a quien debemos el descubrimiento, compilación y conservación de las principales fuentes norteamericanas, no aporta información sobre tan importantes archivos.

2.2 Archivo de la Secretaría de Fomento, 1880-1900. Es sin duda la fuente principal para el estudio de los fenómenos de colonización, deslinde y adjudicación de baldíos, y en particular de las empresas de Topolobampo, desde el punto de vista mexicano. Numerosos investigadores mexicanos y extranjeros han buscado afanosamente este archivo sin poder localizarlo.

2.3 Expedientes de los litigios entre CFCo y KSICo. Deben encontrarse en algún archivo judicial de el Fuerte, Culiacán, Mazatlán o Ciudad de México. Por razones de orden práctico no ha sido posible localizar este material informativo.

La ausencia de estas fuentes constituye una considerable laguna, que sólo en parte se cubre con la información de las fuentes reseñadas.