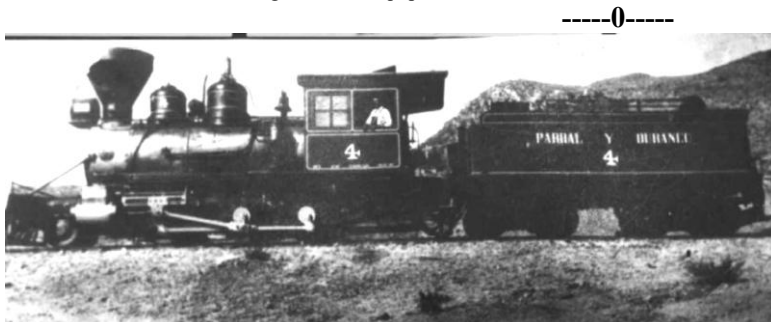


# El Siglo XX y Época de Bonanza en Parral

Era de las comunicaciones; Auge Minero, Equipamiento Urbano, Modernización de la Ciudad y el Ocaso del Porfirismo.



El 3 de enero de 1901 fue fundada en la ciudad de Parral, Chihuahua la empresa de transportes “Parral y Durango” propiedad de un grupo empresarial radicado en Pittsburg, Pensilvania Estados Unidos y de inversionistas locales. Tenía sus oficinas en una casona frente a la Plaza Juárez, cuyo solar ahora ocupa el edificio del Instituto Parralense.

El director General de la compañía Parral y Durango fue el señor Santiago Long, que administraba también el servicio de la estación central en la Calle Industrias y La Casa Redonda o Taller General de reparaciones en Villa Escobedo”.

Los trenes llamados de “El Piojito” constaban de siete locomotoras de vía angosta, que circularon desde Parral Chihuahua hasta Campo Nuevo Durango y viceversa pasando por Llanos de Cocina, lugar estratégico, que llamó la atención al Gobernador Miguel Ahumada, quien pretendió extender un nuevo ramal para unir a la red a Guadalupe y Calvo, Chihuahua, pero no consolidó el plan.

Ha quedado en el recuerdo de las personas, que las máquinas fueron popularmente llamadas “El Piojito”, porque eran negras, pequeñas y de estampa muy curiosa al serpentear entre las montañas, las cañadas y los valles; aunque a criterio de don Jesús Ramos, ex panadero de oficio y actual voceador de periódicos, el nombre de “El Piojito” proviene de la inicial “P” de Parral y Ojito, de la zona llamada Ojito, Estado de Durango. (P y Ojito)

En el Periódico oficial del Distrito Hidalgo de fecha tres de enero de 1901, se inserta el anuncio donde se hace del conocimiento público que a partir del 7 de enero de 1901, se pondrá en actividad el servicio de transporte de la empresa Parral y Durango, con el siguiente itinerario:

“Sale de Parral a las 6:20 horas y llega a Agua Caliente a las 10:15 horas de la mañana. Otra corrida sale de Minas Nuevas a las 6:15 horas de la mañana y tras hacer su recorrido tocando varias rancherías, regresa a Minas Nuevas a las 3:08 de la tarde.

Otra corrida sale de Agua Caliente a las 1:27 horas de la tarde y llega a Parral a las 3:15 de la tarde -y al calce de la información aparece una nota aclaratoria que dice así- Los

pasajeros de Parral a Agua Caliente, transbordarán en Estación Rincón, que está en donde se cruzan los trenes directos de Parral a Minas Nuevas y de Minas Nuevas a Agua Caliente. Dice don Baltasar Bautista, quien fuera “Fogonero Calificado” de la empresa, que las vías del Piojito, salían de la casa que está en el terreno trasero de las oficinas de la calle industrias y por en medio de las vías del tren estaban las vías angostas, por donde salía El Piojito de Parral hasta un entronque frente al barrio de La Peña, para continuar desde ahí su recorrido por vía y bordo propios.



Con la red nacional del ferrocarril y El Piojito, Parral entró en una época de Bonanza, con beneficios que robustecieron la economía, la industria, el comercio y las labores agropecuarias; favoreciendo el desarrollo social y material con inversiones oficiales y particulares en la instalación de servicios públicos urbanos, hermooseamiento de lugares públicos y construyendo fincas con estilo europeo.

La actividad transformadora en Parral empezó con el ferrocarril y se formalizó a principios del siglo XX, considerando también que, el primero de mayo de 1901 el Presidente del Ayuntamiento don Wenceslao Fuentes, inauguró el servicio público de Luz Eléctrica, que proporcionó la Compañía “The Power and Wather Co.”, que representada por el señor T.T. Lane, daba servicio a clientes hasta a 25 kilómetros a la redonda de Parral, esta compañía estuvo instalada en la zona de “Los Carrizos.”

En 1902 quedó en servicio la distribución de agua potable entubada y para 1904, la ciudad de Parral tenía dos compañías surtidoras de líquido, cada una con sus propios sistemas hidráulicos de extracción y de distribución. Una era la red del ayuntamiento y la otra la de la compañía “The Electric And Wather” que generó y proveyó la energía eléctrica que requirieron las actividades domésticas industriales y comerciales, así como Luz “de Arco” en plazas, calles y Jardines, así mismo fue la empresa iniciadora de la telefonía en Parral.

Ese mismo año la Mina La Palmilla continuaba en Bonanza y sostenía el reconocimiento internacional por el alto valor y la pureza de su plata; mientras su propietario Pedro Alvarado Torres sin límites compartía su riqueza con la gente y la ciudad, haciéndose totalmente cargo de la construcción de una capilla dedicada a la Virgen de Guadalupe;

reconstruyó la plaza de San Juan de Dios y rehabilitó el templo de Nuestra Señora de la Soledad y, para 1903 en espléndido acontecimiento, inauguró la inmensa casona que aun hoy se le conoce como “El Palacio de Pedro Alvarado.”

En Agosto de 1906 el Gobernador don Enrique C. Creel y el Jefe Político Rodolfo Valles, pusieron en servicio el Teatro Hidalgo que costó \$ 108,000.00 y por datos aportados por el historiador José Guadalupe Rocha Araiza se sabe que tenía 260 lunetas con 70 asientos; 26 plateas con 156 asientos; 14 palcos con 84 asientos y 600 asientos en galerías, se dice, que lleno sin aglomeración tuvo capacidad para mil 170 personas.

las oficinas de la calle industrias y por en medio de las vías del tren estaban las vías angostas, por donde salía El Piojito de Parral hasta un entronque frente al barrio de La Peña, para continuar desde ahí su recorrido por vía y bordo propios.



Con la red nacional del ferrocarril y El Piojito, Parral entró en una época de Bonanza, con beneficios que robustecieron la economía, la industria, el comercio y las labores agropecuarias; favoreciendo el desarrollo social y material con inversiones oficiales y particulares en la instalación de servicios públicos urbanos, heroseamiento de lugares públicos y construyendo fincas con estilo europeo.

La actividad transformadora en Parral empezó con el ferrocarril y se formalizó a principios del siglo XX, considerando también que, el primero de mayo de 1901 el Presidente del Ayuntamiento don Wenceslao Fuentes, inauguró el servicio público de Luz Eléctrica, que proporcionó la Compañía “ The Power and Wather Co.”, que representada por el señor T.T. Lane, daba servicio a clientes hasta a 25 kilómetros a la redonda de Parral, esta compañía estuvo instalada en la zona de “Los Carrizos.”

En 1902 quedó en servicio la distribución de agua potable entubada y para 1904, la ciudad de Parral tenía dos compañías surtidoras de líquido, cada una con sus propios sistemas hidráulicos de extracción y de distribución. Una era la red del ayuntamiento y la otra la de la compañía “The Electric And Wather” que generó y proveyó la energía eléctrica que requirieron las actividades domésticas industriales y comerciales, así como

Luz “de Arco” en plazas, calles y Jardines, así mismo fue la empresa iniciadora de la telefonía en Parral.

Ese mismo año la Mina La Palmilla continuaba en Bonanza y sostenía el reconocimiento internacional por el alto valor y la pureza de su plata; mientras su propietario Pedro Alvarado Torres sin límites compartía su riqueza con la gente y la ciudad, haciéndose totalmente cargo de la construcción de una capilla dedicada a la Virgen de Guadalupe; reconstruyó la plaza de San Juan de Dios y rehabilitó el templo de Nuestra Señora de la Soledad y, para 1903 en espléndido acontecimiento, inauguró la inmensa casona que aun hoy se le conoce como “El Palacio de Pedro Alvarado.”

En Agosto de 1906 el Gobernador don Enrique C. Creel y el Jefe Político Rodolfo Valles, pusieron en servicio el Teatro Hidalgo que costó \$ 108,000.00 y por datos aportados por el historiador José Guadalupe Rocha Araiza se sabe que tenía 260 lunetas con 70 asientos; 26 plateas con 156 asientos; 14 palcos con 84 asientos y 600 asientos en galerías, se dice, que lleno sin aglomeración tuvo capacidad para mil 170 personas.

De la misma década data la colocación de los monumentos a: Licenciado don Benito Juárez Don Miguel Hidalgo y Costilla y don José María Morelos y Pavón; Como la construcción de fincas particulares de excelente arquitectura como: La Casa Griensen, La Casa Stallforth, El Hotel Hidalgo, El Teatro Hidalgo y las elegantes casonas que se encuentran entre la avenida del Centenario (Antigua Primera de los Rieles) y Calle Cristóbal Colón

Y para reafirmar el potencial económico de Parral, no obstante contar con el ferrocarril Nacional y el regional “El Piojito”, el domingo primero de marzo de 1908 fue inaugurado y puesto al servicio tren eléctrico sobre rieles llamado “El Tranvía Urbano.”

Vecino del Parral de aquella época fue don Joaquín Ponce Derat, un ciudadano apasionado por el orden en todos los aspectos, que tenía el hábito de poseer un diario personal, donde anotaba tanto los datos propios de su familia, como los del acontecer de la ciudad.

Los sucesores de don Joaquín conservaron los documentos que aun guardan y en los que se lee -entre otras cosas- que: “El domingo primero de marzo de 1908 fue inaugurado el tranvía y para el martes el primer maquinista ya estaba en la cárcel, por haber atropellado dos mulas de Jesús Pillado “El Mesero”.

Por otra parte y en torno al tema, encontramos un ejemplar del periódico oficial del Distrito Hidalgo, donde se anunciaba que la compañía del Ferrocarril Urbano del Parral S.A. era administrada por Adolfo Iwonsky y tenía un circuito de transporte colectivo abierto a todo el público, que iniciaba en la Plaza de San Juan de Dios (actual Guillermo Baca) y tras realizar el recorrido volvía a la terminal de donde salió.

El usuario tenía derechos de trasbordo a los carros de La Estación y los precios de los pasajes se clasificaron en 10 centavos en primera clase y cinco centavos en segunda clase.

Una corrida partía de La Estación al Barrio de San Francisco, con transborde al circuito y otra mas de San Francisco a La Estación: Las salidas de los trenes eran de la siguiente forma: Sale de la Plaza Porfirio Díaz a las 8:15 de la mañana por la ruta de la calle

Mercaderes y termina en el punto inicial a las 10:00 horas, haciéndose las corridas con intervalos de 20 minutos. Las Corridas del barrio de San Francisco a La Estación, sale de San Francisco a las ocho de la mañana por la plaza Hidalgo con intervalos de 10 minutos; De la Estación a San Francisco sale a las ocho diez de la mañana por la plaza Hidalgo con intervalos de diez minutos.

De las siete a las 10 de la noche tres carros corren por el circuito, subiendo uno a la estación y los domingos y días de fiesta cuatro de primera y dos de segunda correrán el circuito desde las cuatro PM hasta las 11 PM subiendo dos a la estación.”

La ciudad de Santa Bárbara que es la de más antigua población del Estado de Chihuahua también por medio del ferrocarril se integró al progreso. Por cierto, aun presumen los Santabarbarinos, que no existe en todo México una ciudad en donde el tren “entre de reversa” como sucede aquí, debido a que la localidad se encuentra dentro de “un cañón” entre la serranía y no hay espacios amplios para realizar cambios de vías.

Por eso a cinco kilómetros de distancia hay una Estación llamada Noriega, ahí el tren da la vuelta, para colocarse en sentido opuesto y entrar de reversa.

De esa primera década data la construcción de la torre del reloj público, que hoy, por hoy es uno de los monumentos que significan la imagen de la ciudad de Santa Bárbara; es la torre del reloj público, que sobresale en el caserío y sirve de orientación para las actividades cotidianas de los habitantes de la población más antigua del estado de Chihuahua.

Por el boletín oficial del Distrito Hidalgo, fundado por el Jefe Político Rodolfo Valles el primero de abril de 1908, nos llega la noticia publicada sobre el inicio de la construcción del reloj que aun es orgullo de los vecinos de la minera ciudad.

En el número 115 del citado periódico, del año III y fechado en Parral el 7 de junio de 1908, fue publicada el acta de la colocación de la piedra angular de la torre del reloj en Santa Bárbara. Por lo que para mayor identificación se transcribe el documento donde se escribe lo siguientes:

"Jefatura Municipal de Santa Bárbara.- Distrito Hidalgo, Estado de Chihuahua."

"En la villa de Santa Bárbara a las diez y media de la mañana del día 30 de mayo de 1908; siendo Presidente de la república el señor General de División don Porfirio Díaz, Gobernador Constitucional del Estado de Chihuahua el señor don Enrique C. Creel e interino el señor don José María Sánchez, Jefe Político del Distrito el señor don Rodolfo Valles y Jefe Municipal de esta villa el señor don Agustín Páez, en presencia de las personas que suscriben, se procedió a la colocación de la piedra angular de la torre que sustentará el reloj público; y estando en el sitio designado para tal objeto, depositaron un ejemplar de esta acta en un tubo de metal, preparado al efecto, y éste a su vez en la cantera que acababa de colocarse; actos que se verificaron con la debida solemnidad. Y para constancia se levanta la presente acta que, como antes se dice, firman las siguientes personas: Rodolfo Valles, Antonio Mena, Cruz López, Alberto López, Manuel G. Martínez, Julio Santiesteban, Florencio Villegas, Miguel D. Lazos, L. Lozano, Teodosio Gándara, Prudencio Ruiz, Federico I. Russek, Salomé Duarte, Guillermo Baca, Pedro L.

Orona, Francisco M. Sandoval, Andrés Vázquez, Manuel Ayala, Francisco Galván, Daniel Guerra Espinoza, S. Derat, Arnulfo Martínez, Eugenio Rodríguez, Francisco Saldaña, Antonio Rodríguez, D. Silva, Manuel Gómez Salas, Agustín Páez, José San Martín .- Rúbricas".

La anterior transcripción es copia fiel tomada de su original la que certifico y firmo.- El jefe Municipal, Agustín Páez.

Como se puede apreciar por las firmas de los asistentes al solemne acto, existe la constancia de los ciudadanos más importantes en la primera década del siglo y que radicaban en Santa Bárbara y en Parral, que como cabecera del Distrito influía en las decisiones y actos públicos.

Inclusive -y es cierto- que en la actualidad, el ferrocarril circula en la zona sur de Chihuahua, únicamente, para recoger la producción minera que genera el valioso subsuelo de Santa Bárbara.

En 1907 las autoridades del Distrito Hidalgo inauguraron en Santa Bárbara el reloj público que aun existe, el cual recientemente lo modificaron con ingenioso sistema, para que en lugar del tañer “”El Angelus, las campanas dejan escapar las notas de la melodía “Amor Perdido”, que es en si la canción que por varias generaciones identifica a la comunidad.

Debido al progreso que trajo el ferrocarril a las ciudades mineras del sur de Chihuahua, hubo una gran inmigración de personas, que de distintos estados de la República Mexicana y del extranjero llegaron y formaron colonias, tantas así, que hubo núcleos debidamente identificadas por sus hábitos y costumbres, entre ellos destacaron los Arabes, Libaneses, Chinos, Alemanes, Norteamericanos e ingleses, entre otros.

La luminosidad de la opulencia que emanaba la sociedad afrancesada de los años de bonanza de las familias beneficiadas del progreso, chocaba con las deplorables condiciones en las que desenvolvía el grueso del pueblo.

No obstante, México contaba con un poderoso instrumento de progreso consistente en los sistemas ferroviarios de las empresas Ferrocarriles Nacionales de México y Líneas Administradas S.A. que conformaron el conjunto de transporte más extenso y de mayor importancia en nuestro país y aún de la América Latina; la ramificación de vías estándar fue a principios del siglo XX de 11 mil 350 kilómetros y las de vía angosta dos mil 125 kilómetros, en total 13 mil 475 kilómetros.

Sobre la vía troncal de México a Ciudad Juárez, correspondió a Chihuahua quedar comunicada de Torreón Coahuila a Ciudad Jiménez Chihuahua, siguiendo por Santa Rosalía, pasando por la Ciudad de Chihuahua y terminando en la fronteriza Ciudad Juárez enlazada con El Paso Texas E.U.A.

La Ruta A.- México a Ciudad Juárez, Chihuahua y El Paso  
Cuenta con una extensión que toca la Ciudad de Parral Chihuahua con destino a Rosario Durango que benefició a la industria y el comercio de las poblaciones mineras de Santa Bárbara y San Francisco del Chihuahua. En tanto los ferrocarriles de servicio regional eran autónomos, como: Que se nombre una comisión de huelga y... “que el presidente de la

comisión la dirigirá y evitará que se formen grupos de trabajadores o no trabajadores y se acerquen a las instalaciones de la empresa; el primer vocal cuidara del giro que tome el movimiento y se mantendrá informado de todo lo que suceda y el segundo vocal cuidara la llegada y salida de trenes para guardar el mayor orden.” Y antes de firmar escribe el lema Unión y Progreso”.

Amparán estaba en funciones de interino porque el Secretario General Silvino E. Rodríguez, recorría uniones y agrupaciones obreras solicitando apoyo y explicando los fundamentos de la Huelga.

Un día después los cocheros de los tranvías de Chihuahua se declararon en huelga apoyando a los mecánicos del ferrocarril y haciendo propias las propuestas para su gremio; no bien se daba la noticia de ello, cuando la Unión de Carpinteros del Central Mexicano hacía lo mismo y hasta los trabajadores de la fábrica de galletas La Estrella de Chihuahua, los siguieron, pero en esta última empresa el gerente Jesús Sáenz Aguilar ocupó gente nueva, dejando a un lado a los huelguistas.

Esa misma semana La Confederación Mutualista Mexicana de Chihuahua citó a reunión urgente en el Teatro Coronado y ahí todas las sociedades de obreros mutualistas dieron su apoyo a los ferrocarrileros y entre ellos se menciona al líder del mutualismo Chihuahuense Angel Delgado; al licenciado Gregorio Prieto de la Sociedad Mutualista Juárez de Obreros un líder de apellido Machado habló a nombre de la Sociedad Morelos; por la sociedad Zaragoza de Sastres y al final cada agrupación mutualista hizo una aportación económica para los ferrocarrileros y su movimiento.

**Investigación Documental:** José C. Valadez, “El Porfiriato, Historia de un régimen. Página 300 Editorial Patria, México 1948. Bajando la Frontera. Paco Ignacio Taibo II; Chihuahua Textos de su Historia. Graciela Altamirano y Gpe. Villa; Periódico El Siglo de Torreón. Edición especial Diciembre 1999; Monografía de Jiménez. Francisco Almada; <http://redescolarilse.edu.mx> publicados en el periódico El Heraldo de Chihuahua Pág. 6-a 22 marzo 2006; El Padre Padilla 01-nov-1911

Le ruego respetar y en caso de publicar, que otorgue los créditos a los propietarios de las fotografías, que con amabilidad me las proporcionaron



Copia proporcionada por el señor Vicente “Chente” Vela (fallecido) comerciante de la calle Jesús García para una publicación en el periódico El Sol de Parral (1984) Y publicada por segunda ocasión en el libro “100 años del ferrocarril en el sur de Chihuahua” Primera edición año 2005 y Segunda edición año 2012(Edición apoyada por PACMIC)



Copia proporcionada por el señor Ingeniero Jesús Alvarez Chávez, para ser publicada en el libro “100 años del ferrocarril en el sur de Chihuahua” Primera edición año 2005 y Segunda edición año 2012(Edición apoyada por PACMIC)



Fotografía proporcionada por el señor Vidal Rodríguez, para su publicación en el libro “100 años del ferrocarril en el sur de Chihuahua” Primera edición año 2005 y Segunda edición año 2012. (Edición apoyada por PACMIC)

NOTA.- Por razones de seguimiento del historial de los trabajos realizados, le ruego me envíe acuse de recibo con: fecha de recibido-

C.c.p. En constancia como testimonio al sr Roberto Baca Soto, Encargado y Cuidador del Archivo Histórico Municipal de H. del Parral, Chihuahua, del Centro de documentación y Archivo municipal