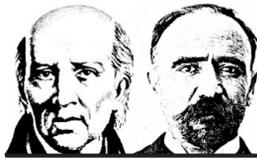


Ferrocarril Central Mexicano (1897) en el puente Santa Rosa.

El eje del desarrollo lo marcó el Ferrocarril Central Mexicano; la economía americana se enlazó con la insipiente mexicana



*Dos Siglos de Historia...*  
EN EL SIGLO DE TORREÓN

Coordinación de la serie:  
**Yeye Romo Zozaya**

La inauguración del tramo completo se dio en 1884, el Ferrocarril Central celebró con grandes festejos en la Ciudad de México

# SEBASTIÁN CAMACHO, RAPP SOMMER Y EL FERROCARRIL

POR ALEJANDRO AHUMADA

La Comarca Lagunera fue parte de los efectos de la economía del porfiriato y sufrió directa o indirectamente el crecimiento acelerado provocado por la llegada de nuevos negocios y oportunidades entre los años de 1880 hasta los inicios de la Revolución.

El eje del desarrollo lo marcó el Ferrocarril Central Mexicano, la economía americana se enlazó con la insipiente mexicana, quedando unida la ciudad fronteriza de Paso del Norte (Ciudad Juárez, Chihuahua) con la Ciudad de México, donde se formó una ruta comercial hacia el Norte, desplazando a la ruta comercial de Veracruz con la Ciudad de México, que por años había sido la más utilizada.

El Ferrocarril Central Mexicano comenzó en 1880 su construcción en dos frentes, en la frontera inició su construcción hacia el centro del país y los topógrafos fueron marcando el rumbo y el trazo que se debería seguir, mientras que en la Ciudad de México el rumbo lo marcaron los diferentes tramos ya construidos para ese momento, la concesión indicaba que la línea debería llegar a León y de ahí continuar a la ciudad de Durango y proseguir a la frontera. Pero en 1881 se logra una modificación y se le da la facultad de elegir el mejor rumbo a los constructores y dejaron a un lado a la ciudad de Durango.

Sebastián Camacho era el antiguo poseedor de la concesión original, y con la entrada de la Topeka Atchinson como nueva dueña, ésta integró a Camacho como representante de ellos, y en los años de la construcción desarrolló a la par un sinnúmero de negocios ideados por él o con la integración de oportunidades que se le fueron presentando en este puesto que ejerció como representante del Central y de diversas compañías ferrocarrileras que llegaron al país, además del círculo de amigos y empresarios cercanos al presidente Porfirio Díaz, que no dejaron pasar

oportunidad alguna.

La inauguración del tramo completo se dio en 1884, el Ferrocarril Central celebró con grandes festejos en la Ciudad de México, una magna cena con los personajes más influyentes del gobierno del presidente Díaz, y el mismo mandatario, los grandes empresarios americanos y de las comunidades europeas estuvieron presentes. Los negocios que Sebastián Camacho mantenía en ese momento se comenzaron a entrelazar con el tremendo potencial que el ferrocarril le comenzaba a ofrecer. Los nuevos polos comerciales se comenzaron a perfilar con el sustento de la conexión al centro del país y a toda la Unión Americana, pero esto sólo era el comienzo. Una pequeña población que en esta época era prácticamente desconocida, comenzó a ser el nuevo punto de atracción, el norte con el sur estaban unidos y las vías del Central ya estaban en la municipalidad de la Villa de Lerdo, en las tierras de Santiago Lavín. Sólo la Ciudad de México tenía confirmados un sinnúmero de líneas ferrocarrileras por ser el centro neurálgico del país, y un nuevo punto geográfico y económico se estaba formando de una forma natural en esta Villa de Lerdo, quien en 1882 ya había sido marcada como parte de una concesión ferrocarrilera que debería llegar a este punto procedente de Sinaloa y a esta misma villa otra procedente de Ciudad Porfirio Díaz (Piedras Negras).

Esta última línea era la del Ferrocarril Internacional Mexicano, que inició su construcción casi a la par del Central, pero detuvo su construcción en la ciudad de Monclova por quedarse sin recursos y continuar hasta



Ferrocarril Central, aproximadamente 1890. Librería del Congreso Estados Unidos.

1887 al contar nuevamente con capital y terminar como lo marcaba en la concesión en la Villa de Lerdo.

Una serie de eventos fortuitos hicieron que la suerte que vivía la Villa de Lerdo se viera afectada.

La llegada de las vías del Ferrocarril Central a las tierras de Santiago Lavín, en la municipalidad de la Villa de Lerdo, se dio en la forma más recta procedentes de Huejuquilla (Fresnillo) y el punto obligado para continuar hacia el sur lo fue el punto más estrecho del paso sobre el Río Nazas colindantes del lado de Coahuila con las tierras de la Hacienda del Torreón, la Sra. Zuloaga, dueña de la hacienda, realizó un contrato junto con su sobrino Andrés Aguayo para que las vías crucen por su propiedad, el Central Mexicano firmó y se comprometió a que a cambio de las tierras necesarias para el paso de las vías ellos construirían dentro de la hacienda una es-

tación completa para pasaje y carga y telégrafo como ambas partes lo habían acordado. El Central cumplió a medias y construyó la estación en los límites de la hacienda a unos 20 km de distancia de la estación de Lerdo llamándola Matamoros por estar en el camino de tierra que conducía a esta población.

Para estas fechas la situación financiera de la Sra. Zuloaga era casi de bancarrota y después de haber pedido préstamos a la Casa Purcell y a la Casa Gutheil finalmente perdería la propiedad y la casa alemana Gutheil sería la nueva dueña.

Gutheil, con sede en Hamburgo y oficinas en la Ciudad de México y algunas ciudades del país, era dueño de una hacienda en la línea más importante del país y lo acercaba más a Sebastián Camacho, con quien convivía en negocios y altas esferas sociales del porfiriato (ver artículo anterior), sin embargo no logra ver frutos de esta adqui-

sición al fallecer en Alemania un año después, la organización de la Casa Gutheil desde Alemania se reconstituye y la Casa Rapp Sommer igualmente desde este mismo país toma el control de negocios, sociedades y propiedades que tuvo Gutheil.

A la par de estos sucesos, el Ferrocarril Internacional Mexicano continuó con la construcción de la vía que debería llegar a la Villa de Lerdo y que esta intersección conectaría a este punto con prácticamente todo Estados Unidos, el Central ya con la ruta Sunset al este de Estados Unidos, al norte con Chicago y Nueva York y a las líneas que conectaban a la Florida.

Rapp Sommer al revisar el contrato con el Central Mexicano firmado por la Sra. Zuloaga y ver que éste no cumplió con lo establecido, entabló un juicio exigiendo la construcción de la estación de una nueva estación en el lugar que ellos y el ferrocarril acordaran. El juicio

fue ganado por la empresa alemana justo antes de que el Internacional Mexicano llegara a la Comarca Lagunera, repentinamente el punto de enlace del Internacional cambió de la Villa de Lerdo a la hacienda de la compañía Rapp Sommer.

La línea del Ferrocarril Central llevaba desde 1883 cuatro años en función y la unión de las vías para el Internacional se esperaba que fuera en la Villa de Lerdo, que contaba con una estación, la Hacienda del Torreón en su punto de unión no contaba con nada, el único antecedente lo fue la estrecha relación del representante del Central, Sebastián Camacho, y la presencia en los mismos círculos sociales, comerciales y empresariales de los alemanes Agustín Gutheil, Gustavo Sommer, Teodoro Rapp y Teodoro Larsen en los años más intensos y estrechos del desarrollo de la economía entre ellos en el porfiriato.