

Siglos DE HISTORIA

Coordinación de la serie:
Yeye Romo Zozaya

La Comarca Lagunera en el Porfiriato y el nacimiento de Gómez Palacio y Torreón

ALEJANDRO AHUMADA
INVESTIGADOR HISTÓRICO

PRIMERA PARTE

Un poco después de consumada la Conquista, la avanzada de los españoles se inició hacia el Norte del país en el año de 1521, y en ese período, las rutas elegidas hacia el norte fueron dando paso a los caminos reales, y durante su avance, se fueron fundando poblaciones, pero muchos de estos poblados fueron destruidos o atacados por tribus indígenas, y debido a estos feroces ataques desaparecieron, por ello se tuvieron que refundar en varias ocasiones.

Los ejemplos de esta situación fueron Aguascalientes que fue fundada en 1575, Saltillo en 1577, San Luis Potosí en 1592, Mapimi y Parras en 1598 pero estas últimas poblaciones, durante muchos años tuvieron en sus alrededores tierras inhóspitas y muy peligrosas debido a los ataques de las tribus indígenas que defendieron sus tierras. Esta lucha se terminó a finales del siglo XIX. Los españoles en nuestra región se fueron asentando poco a poco en la búsqueda de hierro, plata y plomo. Las pequeñas poblaciones y los señoríos se formaron como fue el del Marquésado de Aguayo de Francisco de Urdiñola con 6 millones de hectáreas; la historia agraria fue muy diferente a la del centro y sur del país. El ritmo de vida por más de tres siglos fue lento y pausado para regiones desérticas como el entorno de la Comarca Lagunera, la velocidad más rápida y de poca duración la daban los caballos limitados a su capacidad física dando como resultado unos viajes muy largos y muy peligrosos por la fiera de algunas tribus indias.

Por otro lado, el inicio de la Revolución Industrial comenzó en Inglaterra durante la segunda mitad del siglo XVIII y unas décadas después se extendió a gran parte de Europa occidental y Estados Unidos de América. El vertiginoso nacimiento de fábricas y elementos tecnológicos fue espectacular y costoso, muy ajeno a la economía incipiente y pobre de nuestro país, quien en ese siglo sufrió guerras e invasiones.

El símbolo del progreso fue el vapor y a partir de este elemento, junto con la transformación del metal se dio el crecimiento de las vías de comunicaciones y con el ferrocarril en los Estados Unidos se potencializó la expansión de la tecnología en cada uno de los lugares que tocó, en cuestión de pocos años la expansión ferrocarrilera llegó a las principales ciudades del noroeste de la Unión Americana y dirigió su camino hacia el oeste rumbo a las Californias iniciándose una de las obras más grandes para su época como fue el ferrocarril Trans continental, que en su



Aguila.

construcción fue detenido por desarrollarse la Guerra de Secesión y posterior a esto los ataques de las tribus indígenas por donde las vías cruzaban. En todos estos años la industria se desarrolló logrando una madurez importante gracias a ese capitalismo.

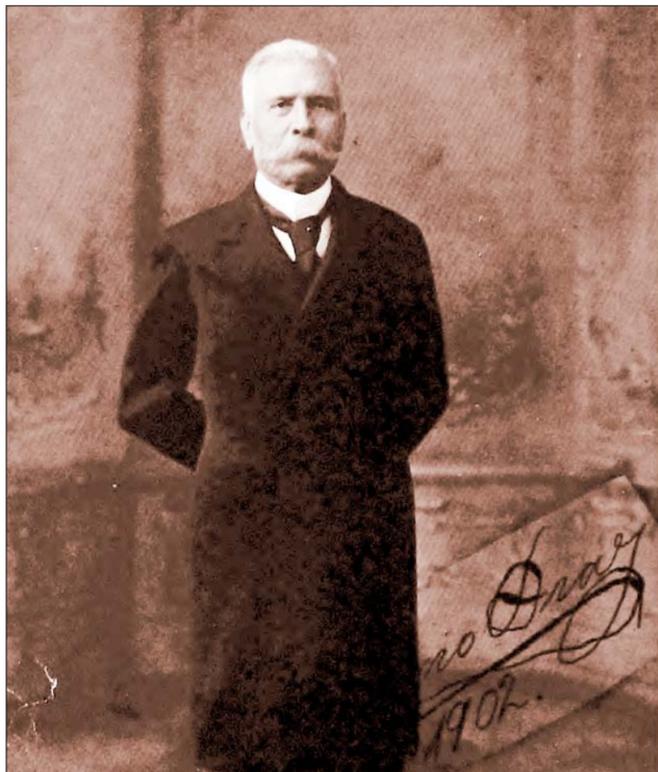
México mientras tanto, sufrió la carencia casi total de toda esta tecnología generada en los inicios de la Revolución Industrial por ser demasiada cara para la economía en esos momentos. Otro factor que afectó a nuestro país mediados del siglo XIX fue la invasión Norteamericana en 1847 lo cual empobreció más al país afectando a las políticas comerciales que entonces se dirigieron hacia Europa, Oriente y muy poco hacia los Estados Unidos.

Durante el siglo XIX la rotación presidencial fue muy intensa con muchos años de inestabilidad y no es sino hasta finales de este siglo cuando el país entra en un periodo de relativa calma, con la toma del poder del General Porfirio Díaz.

La expansión Norte Americana por el país provocó una población balanceada a lo largo de las múltiples líneas construidas por todos sus estados. Dentro de sus objetivos además de llegar a las Californias, tuvieron a México como un punto comercial importante para todos los productos y como abasto para sus recursos

naturales como fue el caso del carbón de Coahuila y de la madera de los bosques chihuahuenses.

La invasión Norte Americana a nuestro país era esperada, pero en esta ocasión lo fue en forma comercial e industrial. El General Porfirio Díaz casi desde el inicio de su mandato reafirmó e incentivó la construcción de vías en nuestro país por empresarios mexicanos pero sin ninguna respuesta favorable. La economía local no tenía la capacidad de construir y prácticamente se tendieron muy pocos kilómetros de vías. Solamente el ferrocarril mexicano entre México y Veracruz estaba en función después de muchos años de pausa en su tendido de vía y terminación. Con la presión de los norte americanos el General Díaz decide retomar de las múltiples concesiones otorgadas un proyecto entre la frontera norte y la Ciudad de México, lanzándose así la licitación para la construcción entre las ciudades de Paso del Norte (Ciudad Juárez) y la Ciudad de México, siendo tres compañías norte americanas quienes compitieron: El Ferrocarril Denver and Rio Grande del Sr. Palmer Sullivan; una compañía de Washington representada por el Sr. Nathiel Rancau, la Southern Pacific de Collins P. Huntington y el Ferrocarril Atchinson Topeka and Santa Fe que



Porfirio Díaz.

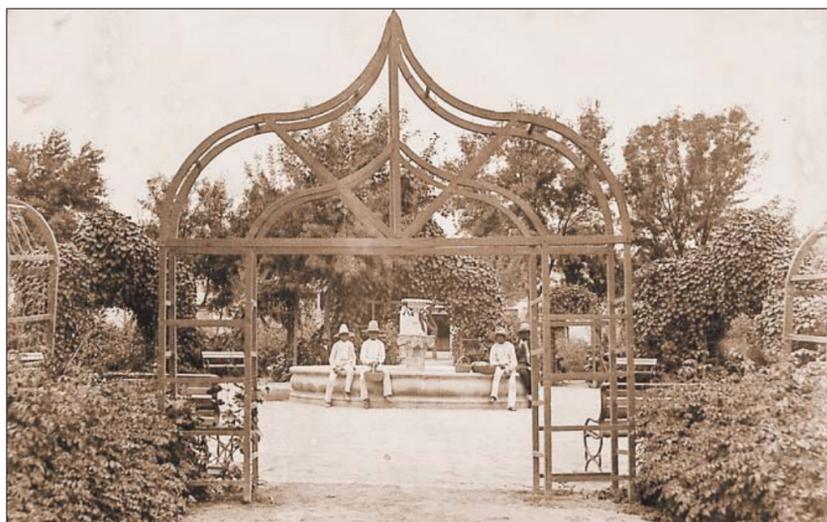
dando esta última como ganadora del proyecto debido a las gestiones de los Sres. Guzmán y Camacho que hicieron ante el Congreso. Ramón Guzmán y Sebastián Camacho fueron los dueños de esa concesión antes de la nueva licitación y ambos personajes estuvieron muy relacionados en las cuestiones ferrocarrileras en una forma muy estrecha con el gobierno del General Díaz.

Casi al mismo tiempo comenzó la licitación masiva por todo el país de otras rutas ferrocarrileras, pero la más importante fue la del Ferrocarril Central Mexicano; nombre otorgado a esta ruta por la Atchinson Topeka que fue la ganadora de la licitación y debido a la gran extensión de esta empresa el gobierno federal participó con una subvención para su construcción y por tan alto costo en su desarrollo, algunos de los lineamientos a seguir fueron el querer lograr el trazo más recto posible

y seguir el tendido de vías por los lugares con menos desniveles debido a la poca potencia de las locomotoras. Ambos motivos fueron tomando solidez y peso al comenzar su construcción en paso del Norte (Ciudad Juárez) con rumbo a la ciudad de México. El tendido de las vías fijó rumbo a la ciudad de Chihuahua y de ahí a Huejuquilla (Jiménez Chihuahua) llegando a este punto se evaluó la ruta a seguir por insistencia del gobernador de Durango que en ese tiempo era Francisco Gómez del Palacio quien pidió que se tomara en cuenta a la ciudad de Durango como punto de cruce y no hacia la Comarca Lagunera como se pretendía. Los ingenieros y topógrafos Morley y Kingman teniendo como base sus mediciones topográficas dictaminaron que el rumbo a seguir era el más indicado por la Comarca Lagunera, recibiendo el aval de la federación dándole la libertad para continuar por una línea recta hasta la Villa de Lerdo.



Lerdo 1884.



Plaza Lerdo.