COLECCIONABLE 281

Siglos DE HISTORIA

Coordinación de la serie: Yeye Romo Zozaya

Torreón 110 Aniversario

¿CÓMO SUCEDIÓ?

ING. ALEJANDRO AHUMADA

Investigador Histórico

PRIMERA PARTE

Cuando se aprobó el decreto de elevación a rango de ciudad a la villa de Torreón, en ese momento se convirtió en la séptima ciudad del estado de Coahuila.

Saltillo fue la primera en Coahuila en tener el rango de ciudad siendo el día 25 de julio de 1575 cuando fue nombrada Villa de Santiago del Saltillo, el 15 de agosto de 1827 fue elevada al rango de ciudad con el nombre de Leona Vicario y en 1869 cambió su nombre a Ciudad del Saltillo de Ramos Arizpe. Monclova se fundó el 8 de Diciembre de 1674 con el título de ciudad con el nombre de Nuestra Señora de Guadalupe que al poco tiempo fue destruida por los indios y se repobló al tiempo. El 13 de Agosto de 1689 se levantó un acta de erección con la misma denominación de ciudad pero ahora con el nombre de Santiago de la Monclova. La población de Parras el 18 de Febrero de 1592 fue nombrada como la Villa de Santa María de las Parras y es hasta el 10 de Enero de 1868 cuando se decretó ciudad y para perpetuar la memoria del Lic. Juan Antonio de la Fuente, ilustre ciudadano de esta población fue nombrada Parras de la Fuente.

Por otra parte la población de Zaragoza fue nombrada Villa de San Fernando de Asturias el primero de Febrero de 1753 y hasta el 27 de Febrero de 1868 fue elevada a ciudad de Zaragoza en memoria del General Ignacio Zaragoza.

La población de Piedras Negras, fundada en 1849 como Villa de Piedras Negras, fue nombrada Ciudad Porfirio Díaz el 29 de noviembre de 1888, pero el día 1 de Junio de 1911 con la caída de Díaz el gobernador del estado Venustiano Carranza decretó el cambio de nombre al original de Piedras Negras.

La misión de San Bernardino de la Candela en el año de 1693 se elevó de congregación a Villa conservando el mismo nombre. Para 1774, debido a los constantes ataques de indios, quedo abandonada, repoblándose al tiempo y fue nombrada San Carlos de la Candela. Hasta el 15 de Julio de 1890 fue elevada al rango de ciudad con el nombre de Romero Rubio,entonces secretario de gobernación en el gobierno de Porfirio Díaz. Para 1921, al término de la Revolución, retomó el nombre de Candela.

Los datos que fueron tomados por la legislatura estatal, refieren que en el caso del Rancho del Torreón desde 1887 se consideraba como una congregación y que el 24 de febrero de 1893 fue elevada al rango de Villa y cabecera del distrito. ,El periódico oficial hizo referencia que las poblaciones elevadas a ciudad para esas fechas tuvieron como fundamento algún recuerdo histórico, el cumplimiento de un deber de civismo para perpetuar la memoria de un gran hombre, el número de pobladores, así como los muchos años de haberse fundado. Torreón diferia completamente de las condiciones que a las ciudades antecesoras les habían dado el mérito para su elevación de rango. Su posición geográfica, sus propios elementos y el conjunto de hombres de actividad dedicados al trabajo en sus distintas manifestaciones, le dieron los elementos de progreso que la hicieron acreedora a recibir el rango de Ciudad con todo y su corta trayectoria entre congregación y su elevación a Villa.

Estacion del ferrocarril en Torreón.

¿Pero cómo comenzó todo? Si a la fecha en toda su historia nunca se ha celebrado el nacimiento de la ciudad!..¿Qué hizo a esta tierra ser merecedora del nombramiento como ciudad en tan pocos años ? Como ha sido anteriormente mencionado al momento de aprobar la elevación, la legislatura tomó en cuenta que para 1887 que Torreón ya era una congregación. En ese año por la Comarca ya pasaban las vías del primer ferrocarril que cruzó nuestra región, el Ferrocarril Central Mexicano, que tocó tierras laguneras cuatro años antes a que el Congreso tomara la decisión.

El Ferrocarril Central Mexicano llegó los primeros meses de 1883 a la Villa de Lerdo y poco después a las tierras del rancho del Torreón, al continuar el tendido de vías y la construcción del primer puente sobre el Nazas. Ambas poblaciones experimentaron diferentes condiciones. Para poder cruzar por la Villa de Lerdo el Central Mexicano hizo un contrato con Santiago Lavín, exitoso agricultor y comerciante, mientras que en el Rancho del Torreón el trato lo hizo con la Sra. María Luisa Ibarra viuda de Zuloaga, dueña de la propiedad. Ella atravesaba por el epílogo de varios años de fracasos desde que, a la muerte de su esposo, tuvo que tomar el control de los negocios. Uno de los puntos del contrato entre el ferrocarril y la Sra. de Zuloaga fue que habría que construir una estación completa donde se deberían poner de acuerdo ambos y decidir en qué parte del rancho de Torreón se haría. La Sra. de Zuloaga murió en el año de 1885 y en esas fechas ya había perdido la propiedad de sus tierras, puesto que años atrás habían quedado en prenda para un primer préstamo de dinero con la casa Purcell y después con la Casa Gutheil, los cuales no pudo pagar. Esa última compañía finalmente se quedó como dueña de las tierras. El Central no se puso nunca de acuerdo con la Sra. Zuloaga y construyó la estación a 20 kilómetros de distancia de la de Lerdo pero dentro de los límites del rancho del Torreón, siendo la primera estación para Coahuila. Este incumplimiento del contrato sería un factor importante en la llegada del segundo ferrocarril a la región en el año de 1887. El paso del central no provocó cambio alguno para el rancho del Torreón, pero se sumaría a otros factores determinantes para la unión con las vías del Internacional Mexicano.

En muchas poblaciones antiguas no se pueden tener datos preciso de sus primeros años, de la primer piedra, de las causas para haber elegido donde nacer, de las circunstancias, etc.

Sin embargo aquí en la región, siguiendo la historia de los constructores del ferrocarril Central descubrimos datos que nos llevan a esos primeros momentos donde se gestó todo. El Central Mexicano fue el primer ferrocarril que llegó a la comarca y aportó datos importantes de los momentos de avance en el tendido de vía y fueron dejando memoria cuando al momento de llegar al rancho del Torreón no había casi habitantes. El Central obtuvo su concesión en el año de 1880 para unir Paso del Norte (Juárez)y la ciudad de México y por ser un trayecto enorme, tenía la consigna de realizar el trazo más recto posible, donde la orografía fue el factor fundamental para decidir el trazo apoyados siempre por el dictamen de los Ingenieros y Topógrafos del Central, quienes pertenecían a un círculo selecto quienes en su mayoría habían trazado miles de millas en los principales ferrocarriles en Estados Unidos, dos de los más importantes lo fueron W. R. Morley y Lewis Kingman, el primero recorrió la Laguna en los primeros años del tendido de vía y al llegar las vías a Huejuquilla (Jiménez) murió y todos sus apuntes topográficos los retomó Kingman y el mismo en su memorias dejo escritas sus impresiones al conocer por primera vez al Rancho del Torreón. Diciendo lo siguiente

"Yo recomendé la línea este con un ramal a Parral y Durango Indicando esa línea principal y dos ramales pudiéndose construir más barato que la vía principal por Durango. Mi sugerencia fue tomada y el camino construido y pienso que la compañía ferrocarrilera nunca se lamentó de esa decisión. Un punto fuerte que hice en ese momento fue que el condado de la Laguna en años buenos producía 30,000 pacas de algodón de 300 libras, las cuales la mayoría eran enviadas por carros de mulas a la ciudad de México. Cuando las vías fueron colocadas sobre el río Nazas fui al río cruzando hacia el lado sur donde Torreón esta y donde en su tiempo solo el jacal o choza del pastor de cabras y nasa más que arbustos y árboles de Mesquite. Cuando el Ferrocarril Internacional llegó en 1887 un pueblo pronto surgió ahí, soportado por el distrito de la Laguna, donde los dueños de tierras hicieron dinero fácil cosechando algodón."

Kingman continuó su trabajo dentro de la compañía del Central, construyendo y supervisando miles de kilómetros que se construyeron en México hasta su muerte y junto a otros documentos de esa época fueron dejando testimonio de este trascendental momento donde se formó la semilla de un futuro inesperado en el rancho del Torreón.

El día 12 de enero de 1888 se puso el último clavo de las vías del Internacional Mexicano en el Rancho del Torreón con las vías del Central Mexicano. No hubo festejo alguno, solo un pequeño brindis y vivas a los estados Unidos y México, funcionarios del Central Mexicano y trabajadores del Internacional Mexicano estuvieron reunidos en ese momento donde Lewis Kingman fue uno de los presentes, algunos periódicos a nivel nacional dieron la noticia y mencionaban la importancia de este momento y la trascendencia que este lugar daría a México por ser el mejor punto de conexión a las principales ciudades de Estados Unidos.

Pero que sucedió si la Villa de Lerdo era la población a la que debería llegar y unir sus vías? En el año de 1881 el Ferrocarril Internacional obtuvo su concesión y la villa de Lerdo era su destino final proveniente de la Ciudad Porfirio Díaz, en ese mismo año del 81 otro ferrocarril recibió concesión donde mencionaba que de un punto de Sinaloa vía Durango llegaría igualmente a esta población. Todo apuntaba que la Villa de Lerdo no sería la misma población con la llegada de estas tres vías y solo la ciudad de México tenía un número mayor de vías hacia todo el país.

El Ferrocarril Internacional inició su construcción en la ciudad Porfirio Díaz en noviembre de 1882 y se esperaba su llegada para 1885 a la Villa de Lerdo. En ese año el rancho del Torreón experimentó su peor momento, cuando la Sra. Zuloaga perdió la propiedad al no poder pagar el préstamo que le fue otorgado años atrás sumandole su fallecimiento unos meses después. Agustín Gutheil el prestamista y nuevo dueño del rancho del Torreón murió igualmente ese mismo año del 85 y todos sus bienes pasaron a manos de su viuda. Ese mismo año la viuda de Gutheil fue invitada a formar parte de una nueva sociedad con la compañía igualmente alemana Sommer Herman y con su integración tomó como razón Social el nombre de Rapp Sommer. Mientras todo esto sucedía en el entorno del rancho del Torreón , la Villa de Lerdo sufría una transformación importante, de ser una pequeña población alejada de los principales caminos Reales , paso a ser una estación importante en el servicio del Central, su punto geográfico provocó que en esta estación se abriera un comedor para dar servicio a los viajeros como un lugar intermedio entre la frontera y la ciudad de México.

alejandroahumadatorreon@gmail.com