

282

COLECCIONABLE

## Siglos DE HISTORIA

Coordinación de la serie:  
Yeye Romo ZozayaTorreón 110  
Aniversario  
¿CÓMO SUCEDIÓ?

ING. ALEJANDRO AHUMADA

Investigador histórico

## SEGUNDA PARTE

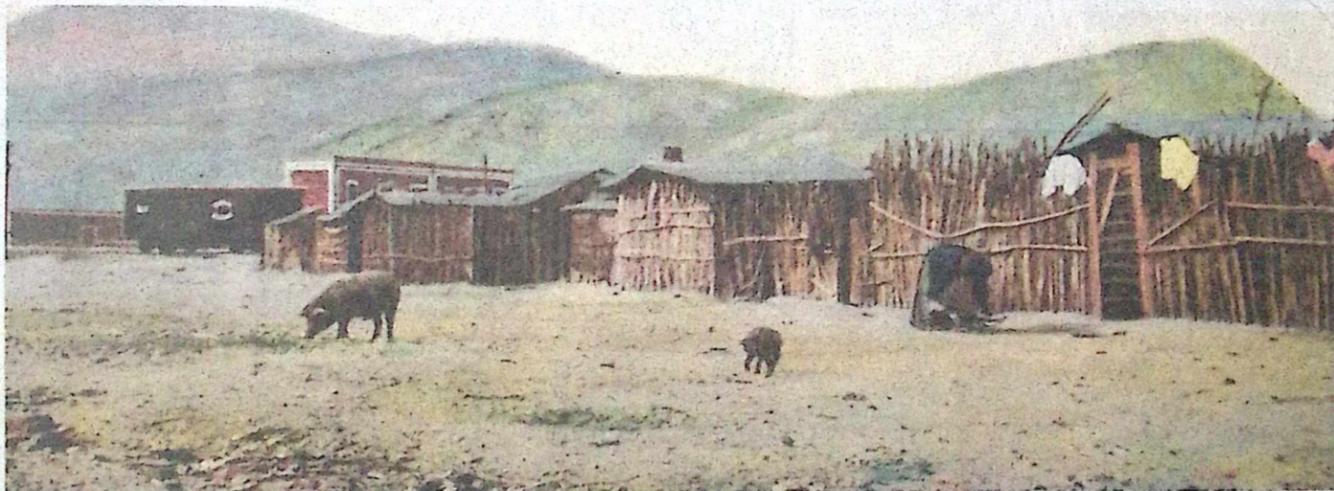
En lo local, este nuevo camino a la frontera y al centro del país hizo que todas las poblaciones aledañas tomaran a la Villa de Lerdo como eje en sus viajes y negocios, lugares como la ciudad de Durango conectaron a la villa de Lerdo con diligencias mientras se construía el ramal prometido años atrás. Aunque la Villa de Lerdo fue una de las pocas poblaciones en las vías de Central que no llegaron a la zona urbana en forma, se puede decir que éste llegó a los terrenos de Santiago Lavín dentro del área de la Villa de Lerdo, el tendido de vía mantuvo su trayectoria recta dirigida hacia el lugar más estrecho del río Nazas para así no tener que construir un puente más grande.

Los caminos reales cayeron en desuso, el tránsito de las mercancías y personas en su mayoría cambiaron de rumbos y a partir de ese momento la mayoría del comercio era por las vías del Central. Nuevas cosas, mercancías y elementos llegaron a la región modificando poco a poco las costumbres, la importación de maquinaria agrícola comenzó a llegar, la agricultura inició se modernizó y llegaron nuevas variedades de semillas. La minería comenzó a traer maquinaria y equipos que permitieron explotar a mayores profundidades. El progreso se notaba en la Villa de Lerdo y poblaciones mineras como Mapimi, San Pedro de las Colonias y Matamoros entre otras, solo era cuestión de tiempo el esperar la llegada de las vías del Internacional Mexicano para potencializar lo que el Central había iniciado con sus vías. El Internacional había llegado a la población de Frontera muy cercana a Monclova en febrero de 1884, un lugar que experimentó algo similar a la Villa de Lerdo y aunque a su distancia a la ciudad de Monclova la estación se llamó "Estación Monclova". Poco después de haber llegado a este lugar el Internacional Mexicano se quedó sin dinero y paró su tendido de vía hacia la Villa de Lerdo. Esta compañía no recibió apoyo gubernamental ni subvención alguna, su construcción era con dinero propio y hasta que tuvo nuevas reservas continuó su camino.

Mientras en el rancho del Torreón solo a distancia veía como la Villa de Lerdo crecía sin que nada le detuviera, pero en esos momentos en la ciudad de México la viuda de Guthheil, nueva dueña ya como socia de Rapp Sommer se daban cuenta que eran propietarios del predio que ella había heredado y que estaba a unos cuantos kilómetros de la población donde la unión de vías estaba estipulado.

Agustín Guthheil, la compañía Sommer Herman junto con otras empresas alemanas como casa Boker, tenían vínculos muy estrechos con el Porfiriato, tanto comerciales como políticos y sabían perfectamente lo que representaba esa unión de vías.

De los personajes del Porfiriato involucrados, estuvo Sebastián Camacho quien fue dueño de la concesión original que le fue otorgada como Central Mexicano a la Topoka Atchison y esta le invitó a participar ya como Ferrocarril Central Mexicano con el puesto de presidente desde el inicio de su construcción, este mismo personaje tuvo una relación personal y comercial muy estrecha con la firma Rapp Sommer en diferentes momentos, la firma alemana tenía la concesión de todas las aduanas marítimas del país en esas fechas y como importador trajo y vendió equi-



Casa de Obreros, Torreón, Coahuila.

po para el proyecto del Tajo de Nochistongo, era la construcción de un gran canal que evitaría las inundaciones que sufría la ciudad de México cada año, esta compañía financió la importación de grandes bombas para desaguar y en estos momentos Camacho era funcionario en la capital. En los festejos del cumpleaños de Porfirio Díaz, Sebastián Camacho los organizaba y en las listas de invitados con aportación económica para su desarrollo siempre estuvieron presentes los socios de Rapp Sommer y así como en este festejo tan especial, ellos tenían presencia en múltiples momentos personales y comerciales en grupos selectos Porfiristas.

Esta relación cercana estuvo presente entre los dueños del rancho del Torreón y el presidente del Central Mexicano justo cuando comenzaba a acercarse a la Comarca Lagunera el Internacional Mexicano para unir sus vías en la boyante Villa de Lerdo, lugar estipulado en la concesión cuando le fue otorgada.

La decisión se tenía que tomar ya, para así provocar el cambio de la ruta planeada del Internacional en su unión de vías con el Central, la velocidad del ferrocarril y la distancia del rancho del Torreón con la ciudad de México era muy grande, las noticias de la prensa nacional mencionaban la próxima unión de vías en la Villa de Lerdo. Rapp Sommer revisó el contrato hecho en su momento, entre el Central Mexicano y la Sra. Zuloaga en vida a su llegada a la Comarca Lagunera de este, en una de sus cláusulas el Central mexicano no la cumplió, siendo el apartado donde claramente decía que la estación se debería construir en el lugar elegido en mutuo acuerdo y no se hizo así, el Central la construyó en el punto

más lejano de la propiedad pero dentro de esta, aparentando haber cumplido así esa cláusula, la razón técnica del momento era que las estaciones deberían estar a un promedio de 20 kilómetros entre estas para tener ahí siempre agua y carbón, desde que entro en funciones esta estación se le nombró estación Matamoros, por estar en el camino usual de la gente que transitaba hacia esa población.

Rapp Sommer entabló un juicio y el punto central fue ese incumplimiento al mutuo acuerdo para construir la estación, el juicio se llevó a cabo y la resolución fue tajante donde la resolución mandaba una pronta construcción de la estación donde Rapp Sommer decidiera, el Internacional Mexicano ante este hecho cambió sus planes y fijó como nuevo punto de unión de vías en el Rancho del Torreón junto a la nueva estación ordenada en el juicio de las vías del Central, dejando así a un lado a la boyante Villa de Lerdo que tenía toda la infraestructura y una gran población para recibir la unión de vías. Un nacimiento anticipado e inesperado se dio y a unos kilómetros de este lugar el futuro de la Villa de Lerdo se truncó justo en el último martilleo dado al último clavo de esta unión de vías el 12 de enero de 1888, donde los constructores y representantes de ambas compañías ferrocarrileras brindaron por ello.

Tres estaciones al mismo tiempo y en la misma propiedad cambiaron la historia de aquel lugar que años atrás conoció el topógrafo del Central Lewis Kingman, quien decidiera que la vía tenía que cruzar por la comarca Lagunera y en el año de 1884 al cruzar el Nazas al llegar al Rancho del Torreón viera el jacal del pastor de chivas, varios matorrales y mu-



Lewis Kingman.

chos árboles de mezquites, tal cual lo expresó y dejó escrito en sus memorias.

La estación original del Central llamada Matamoros al poco tiempo cambio su nombre al de Mieleras y las dos nuevas estaciones que se construyeron por parte del Central y del Internacional Mexicano formaron el eje de un lugar que nadie imaginó.

Tras ganar el juicio Rapp Sommer contactó al Ingeniero y arquitecto Federico Wulff pidiéndole que hiciera el plano de lo que sería un desarrollo poblacional, siendo este, el primer plano urbano cuyo trazo siguió paralelo al de las vías del Internacional Mexicano hasta

el punto de su unión con el Central. Rapp Sommer inició la venta de lotes, realizándose esta con buena aceptación, al paso del tiempo desapareció toda influencia de esta firma alemana en la región. Como anteriormente se mencionó, Rapp Sommer tuvo una cercanía muy estrecha con Sebastián Camacho, realmente se pelarían en el juicio con el Central o habrá sido un trato más como los muchos que realizaron entre ellos. Su aportación y presencia en cada año para la realización los festejos del cumpleaños de Porfirio Díaz era puntual y se celebraba cada 15 de septiembre.

alejandroahumada@torreon@gmail.com