

**Durango, más de un siglo
sobre rieles**



ANTONIO ARREOLA VALENZUELA

PORTADA: Fotografía tomada a la altura
del Farjeo Sabatucha. Ciudad de Durango.

ABREVIATURAS:

ASCT (Archivo de la Secretaría
de Comunicaciones y Transportes).
AGN (Archivo General de la Nación).
ACE (Archivo del Congreso del Estado).
AMD (Archivo del Municipio de Durango).
AHGE (Archivo Histórico del Gobierno
del Estado).

D.R. del Instituto de Investigaciones Históricas
de la Universidad Juárez del Estado de Durango.
Negrete N° 800 Pte. C.P. 34000
Durango, Dgo., Méx.

Primera Edición: 1992
Impreso y hecho en México.
Printed and made in México.

AGRADECIMIENTOS PARA QUIENES APOYARON LA REALIZACIÓN DEL PRESENTE LIBRO

La idea de llevar a cabo este trabajo, nació de la cantidad de decretos mediante los cuales se aprobaban los contratos para la construcción de ferrocarriles, localizados en el Archivo General del Congreso del Estado, documentos que nos podrían permitir esclarecer algo, a nivel local, del gran interés que en la época del porfiriato, mostraban los empresarios del vecino país de los Estados Unidos por invertir en México, principalmente en petróleo y en la construcción de ferrocarriles, más que en otras ramas.

Con los primeros decretos, conformamos un primer trabajo que intitulamos "La Construcción del Sistema Ferroviario en Durango", que fuera presentado en el primer Congreso de Historiadores Duranguenses, organizado por el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Juárez, en esta Ciudad de Durango, en enero de 1985.

Por ser éste, uno de los temas más trascendentes en la Historia de México, particularmente para las regiones en que quedó establecido el sistema, y donde dió lugar a un importante desarrollo económico e incluso, al surgimiento de algunas ciudades inexistentes en la época, como en La Laguna, nos despertó el interés de llevar a cabo nuevas investigaciones en diversos archivos y fuentes bibliográficas para lograr un trabajo un poco más acabado en relación con el primero.

En esta tarea, y desde los primeros intentos debo agradecer el apoyo brindado por don Manuel Ramírez Martínez, q.e.p.d., quien fuera Contador de Hacienda del Congreso del Estado y erudito en la búsqueda de antecedentes legislativos; también se debe mi agradecimiento a los investigadores Sergio Domínguez Rojo (Durango) y a Gabriel Rivera García (México), que me auxiliaron en esta tarea.

El presente trabajo, cuyos derechos reservados son del Instituto de Investigaciones Históricas, conforme lo previsto en la Convocatoria del Concurso "100 Años de Ferrocarril en Durango", lanzada en ocasión del primer centenario de la llegada de este importante medio de transporte a la Capital de esta Entidad Federativa, y que se cumple durante el presente año, se debe al Lic. José Ramírez Gamero, Gobernador Constitucional del Estado, quien otorgó su apoyo para que se imprimiera y la edición se hiciese realidad.

A todos ellos reiteramos nuestros complidos agradecimientos.

Durango, Dgo., agosto de 1992.

El Autor.

PRESENTACION

El lector tiene ante sí, un trabajo que aunque breve, nos proporciona una visión de conjunto de un hecho trascendente en la historia del Estado de Durango. Antonio Arreola Valenzuela, preocupado por la difusión de los acontecimientos históricos que fueron conformando nuestra identidad duranguense, nos presenta con motivo de la conmemoración del centenario del arribo de las vías férreas a la ciudad de Durango, que se celebra el 16 de octubre del presente año, una panorámica abundante en datos sobre ese suceso.

Inicia su trabajo con una descripción del proceso de transformación de las relaciones de producción que dieron origen al capitalismo, determinado por el desarrollo de las fuerzas productivas, que propició como resultado de la expansión de mercados, generada por los descubrimientos y colonización del nuevo continente, la aplicación del conocimiento científico a la producción. De esta manera se abandona la actividad artesanal para manufacturar grandes cantidades de bienes. Ante la creciente demanda fue determinante en el desarrollo industrial la utilización del principio del vapor de agua, que logró mecanizar y de esta forma aumentar la producción. Así se desarrollaron industrias como la metalúrgica, la textil y la de transporte entre otras, que iniciaron el despegue, en el siglo XVIII, de un proceso que no termina y que en nuestros días se desarrolla en forma cada vez más vertiginosa: La Revolución Industrial.

En este contexto y derivado de la industria del transporte, surge el ferrocarril como medio para el traslado eficiente y rápido, por vía terrestre, de grandes volúmenes de materias primas para la producción y manufacturas para el mercado. Agilizando además el traslado de pasajeros, que ante la diversificación de intereses en una sociedad cada vez más compleja, requerían de un medio de transporte cómodo y seguro que sustituyera a los de tracción animal.

En seguida nos sitúa en una realidad cercana a la nuestra, cuyo desarrollo histórico ha estado inevitablemente ligado a México y las más de las veces de manera funesta, al vecino país de Estados Unidos de Norteamérica, el cual una vez consolidada su independencia inicia un movimiento de colonización y de expansión que de manera obvia,

para los grupos étnicos que habitaban el occidente norteamericano y a costo de pérdidas territoriales para Francia, España y en gran proporción para México, vino a configurar su enorme extensión. Esto llevó aparejado el tendido de vías férreas que atravesaron los Estados Unidos, en su vigoroso desarrollo, de este a oeste y de norte a sur. Estableciéndose de esta forma las condiciones para penetrar en el territorio vecino, bastante promisorio en recursos, al que las condiciones del desarrollo socioeconómico, el neocolonialismo, ya no veían con propósitos de conquista política, sino con otros más eficaces, que no menos sutiles, de expansión de capitales.

Ubicándonos ya en el ámbito nacional, el trabajo hace referencia a los antecedentes del establecimiento de los ferrocarriles en México, cuya etapa inicial que transcurrió lentamente —de 1837 a 1873—, unió dos importantes puntos de la república: el Puerto de Veracruz, principal acceso al resto del mundo desde la época de la conquista, y la Ciudad de México, capital del País y centro de confluencia de la actividad mercantil a partir del cual se realizaba la distribución comercial interna y externa.

Menciona que en el resto del territorio de México las vías de comunicación eran caminos para carretas y recuas, haciendo una descripción de las dificultades que complicaban los traslados de mercancías y personas —las inclemencias del tiempo, durante la mayor parte del año y los saqueadores de caminos, numerosos, dado las características del sistema socioeconómico que propiciaba extremos contrastes por la desigual distribución de la riqueza.

Así mismo nos señala la forma en que se construían los vehículos de tracción animal y como se formaron las compañías que prestaban el servicio de transporte en el Estado de Durango, en donde hacia mediados del siglo XIX ya existían dos importantes puntos a través de los cuales se conectaba con el resto del país: la Ciudad de Durango, capital de la entidad, con una actividad económica fundamentalmente comercial y en muy pequeña escala industrial; y la región del Río Nazas, en la que se hallaban importantes haciendas (San Juan de Casta y anexas, de Juan Nepomuceno Flores Alcalde; Santa Rosa, El Relámpago y Sacramento, de Juan Ignacio Jiménez), productoras de algodón que abastecían a destacados centros de industria textil en el país (Puebla y Veracruz).

Hasta el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada, los regímenes

liberales habían visto con muchas reservas la posibilidad de extender las líneas férreas hacia el norte del país, pues la historia era pródiga en hechos acerca de la voracidad que los Estados Unidos de Norteamérica manifestaban, tratándose de satisfacer sus intereses. Por esta razón, los gobiernos de México evitaban la posibilidad de otorgar concesiones a compañías ferroviarias norteamericanas que buscaban continuar su sistema de ferrocarril hacia territorio mexicano, con los consiguientes beneficios para su país.

Esta situación retrasó mucho la modernización del transporte, hasta que Porfirio Díaz asume el poder rodeado de un equipo de hombres de empresa visionarios, los Científicos, que sabedores de que la lógica imperialista no contemplaba la dominación política directa, sino ésta a través de un proceso de expansión económica, convencieron e influyeron en el gobernante para que concessionara la construcción del Sistema del Ferrocarril Central, lo que representaría un avance importante en los medios de transportación que contribuirían a desarrollar la industria al garantizar la obtención rápida y eficiente de materias primas y la distribución oportuna de grandes volúmenes de mercancías.

Arreola Valenzuela, nos menciona que en el trazo original del proyecto del Ferrocarril Central, estaba contemplado su paso por la Ciudad de Durango, sólo que estudios topográficos posteriores de la ruta, plantearon serias dificultades en lo referente a la inversión, que se podía reducir modificando el trazo. Esto implicaba que la Ciudad de Durango quedara fuera del trayecto, ya que se encuentra ubicada en el Valle del Guadiana, rodeado hacia el norte y sur por serranías de accidentado terreno, que hacen muy variable el nivel de pendiente, por lo que para corregir esta característica había que utilizar mayor cantidad de materiales, lo que aumentaba en gran medida el presupuesto programado.

Como medida alternativa se modificó el trazo, proyectándose dos líneas —la oriental y la occidental—, en el trayecto de la primera quedaba incluida la zona de la Laguna, que significaba menos dificultades por el escaso nivel de diferencia de pendiente, además de que ya desde mediados del siglo XIX la región del Río Nazas se destacaba por su elevada producción algodонера, razón por la cual era doblemente rentable el trazo de la línea de la capital de la República, hacia la frontera norte, pasando por la Laguna y dejando fuera a la Ciudad de Durango, considerada en el proyecto original.

Esta decisión de la compañía norteamericana concesionaria, provocó reacciones de inconformidad entre la sociedad de Durango, que a través del Gobierno del Estado, realizó gestiones ante la empresa y las instancias del gobierno federal,—la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio— para que se respetara el proyecto original, encontrándose con una negativa fundada en los argumentos antes mencionados. Por esta razón, el Gobernador del Estado, Lic. Francisco Gómez Palacio, llevó la demanda de los duranguenses ante el titular del Poder Ejecutivo Federal, Gral. Manuel González, para que intercediera ante la compañía concesionaria con el fin de que respetara el proyecto original.

Ante la tibia intervención del presidente González,—explicable si consideramos el hecho de que la ruta por la Laguna beneficiaba a la industria textil en Puebla y Veracruz, en la cual algunos miembros del gobierno federal participaban como socios— la compañía propuso al Gobierno del Estado de Durango, que éste subsidiara la construcción del proyecto original dentro de su territorio, de tal forma que se subsanara la diferencia en la inversión. Esta propuesta fue rechazada después de una consulta a los empresarios duranguenses,—que, por cierto, entonces como ahora manifestaban, en una concepción conservadora, su renuencia a participar en el establecimiento de la infraestructura necesaria para desarrollar sus poco rentables, pero desde su tradicional perspectiva, seguras actividades económicas (fundamentalmente comerciales), por su temor a invertir en operaciones riesgosas—

Se optó por seguir insistiendo en la fundamentación legal para hacer cumplir las condiciones del proyecto original, hasta que finalmente el Gobierno Federal ratificó la autorización para que la compañía ferroviaria construyera la Línea Central pasando por la Laguna, a través de la Estación Lerdo, frustrándose así las gestiones del Gobierno del Estado de Durango.

En los dos capítulos siguientes Antonio Arreola Valenzuela, nos describe de la manera más detallada posible, dadas las limitaciones de espacio que le plantea la extensión de su trabajo, la forma como se fueron desarrollando los trabajos de tendido de vías férreas, en etapas y por tramos que agilizaron la culminación de las obras, en poco más de tres años, para finalmente poner en servicio, el 2 de abril de 1884, el Ferrocarril Central Mexicano, que unía a la Ciudad de México en el

centro del país, con la frontera Ciudad Juárez, Chih., pasando por la Región Lagunera de Durango, a través de una línea de 1970 kilómetros de longitud.

También y en forma simultánea, se realizó el tendido de vías férreas de lo que sería el Ferrocarril Nacional Mexicano para comunicar el centro del país con Laredo. Esto posibilitó el entronque con las líneas ferrocarrileras norteamericanas que de esta forma tuvieron asegurado un medio eficaz para obtener recursos primarios y la ampliación del mercado para sus productos, hasta ese entonces restringido por la renuencia de los liberales radicales a establecer relaciones comerciales con un país que a través de la historia de sus relaciones con México, había demostrado ser poco escrupuloso en lo referente a la satisfacción de sus intereses.

Arreola nos menciona también, en esta parte de su trabajo, sobre la concesión a otra firma norteamericana para la construcción de una línea ferroviaria que uniría la ciudad fronteriza de Porfirio Díaz, —actualmente Piedras Negras— con la ciudad de Durango y que se prolongaría de acuerdo al proyecto original hasta el Puerto de Guaymas, Son. Como parte de este proyecto, que quedaría inconcluso en la línea Durango-Guaymas, se realizaron los trabajos de tendido de vía para comunicar la Ciudad de Durango con Tepehuanes, dentro del territorio de la Entidad. Posteriormente se ampliaría la concesión para construir los ramales de Velardeña y Tlahualilo, también en el Estado de Durango y más adelante, una vez inaugurado el tramo Laguna-Ciudad de Durango, se construirían ramales que en su mayoría quedarían inconclusos, pero que unirían importantes puntos económicos del interior del estado, por ejemplo: Cd. de Durango- El Salto, Pueblo Nuevo, y Estación de Durango- Cerro de Mercado, este último muy breve pero de fundamental importancia ya que dejaba claro que las intenciones reales de la introducción del ferrocarril a la Ciudad de Durango, eran de la extracción del hierro, recurso primario fundamental para el desarrollo de la industria acerera, que para fines del siglo XIX ya empezaba a despuntar en la economía nacional.

Es interesante apreciar en el trabajo, como Arreola hace un análisis somero de las relaciones sociales en el marco de las cuales se dio el proceso de construcción del ferrocarril, cuando nos menciona el hecho de la utilización de mano de obra negra, y nos señala con la narración de un hecho patético la convicción profundamente racista de los

norteamericanos, que encuentra un ambiente propicio en la sociedad porfiriana, que con la consigna de desarrollar la industria en el país proporcionaba todo el apoyo a los inversionistas, menoscabando los de por sí precarios derechos de la clase trabajadora, tanto obreros como campesinos. Más adelante volverá a insistir en este problema al referirnos la participación de Felipe Pescador en la lucha por la defensa de su ámbito de trabajo y la reivindicación de los derechos de los ferrocarrileros mexicanos.

Después de una breve, pero detallada descripción de los trámites y construcción del tramo de la línea del Ferrocarril Internacional, de la Laguna a la Ciudad de Durango, - para la que Arreola recurre a diversas fuentes documentales: concesiones, decretos, contratos oficiales, proyectos, planos, mapas, estudios topográficos y notas periodísticas de esa época; en lo que se pone de manifiesto el investigador acucioso y dedicado en la búsqueda constante de los datos que sustenten sus juicios - los lectores de esta interesante obra vamos a recrearnos en un pasaje que es, por cierto el que representa el motivo central del trabajo, el arribo del ferrocarril a Durango, hecho histórico que fue determinante para comunicar el interior de la entidad con el resto del país.

Los duranguenses de la época no veían el trasfondo económico que representaba el hecho de que el ferrocarril llegara por fin hasta su ciudad, para ellos simplemente el "progreso" arribaba por fin, luego de una larga serie de gestiones muchas veces infructuosas, en la forma de un descomunal e imponente aparato que se movía provocando un ruido ensordecedor y arrojando enormes bocanadas de humo. Nos dice Arreola que desde días anteriores al arribo de las cuadrillas de trabajo para el tendido de vías ferreas, y ante los reiterados anuncios de la prensa sobre el inminente y esperado acontecimiento, la gente hacía verdaderas romerías en el inmenso llano ubicado entre las orillas, al norte de la ciudad y las faldas del Cerro de Mercado, para presenciar el interesante espectáculo que de un tiempo atrás sacaba a la población de su rutina y monótona vida cotidiana.

Por fin, el 16 de octubre de 1892, llegó la primera locomotora arrastrando vagones de carga con durmientes, rieles, clavos, uniones y otros materiales necesarios para el tendido de vías. La imperturbable tranquilidad de la ciudad sería rota a partir de ese día con el estridente silbido del tren que anunció su llegada y que se incorporaría a las

tradiciones populares, más allá de su significación socioeconómica.

Con más de un mes de anticipación, se iniciaron los preparativos para iniciar la llegada oficial del primer viaje de pasajeros a esta ciudad, el 10 de noviembre de 1892. Se nombró una comisión para preparar los distintos eventos con que habría de celebrarse la inauguración oficial de la línea de ferrocarril. Se hermosearon las calles de la ciudad y se diseñó un atractivo programa de actividades festivas.

Es en esta parte del trabajo de Arreola Valenzuela, donde nos hace una interesante descripción de la vida cotidiana de la población, en el caso de la verificación de un evento festivo, que aún cuando era organizado por y para la clase acomodada, también, a su forma, era motivo de alegría para la gente del pueblo que participaba de manera espontánea en todo aquello que fuera novedoso y los sacara de su provinciana tranquilidad.

Esta parte anecdótica, - que va desde la llegada del primer tren de pasajeros, el día 10 de noviembre de 1892, y en el que arribaron personalidades tales como el representante del gobierno Federal, funcionarios de la empresa ferrocarrilera, entre otros muchos, hasta el cierre de las actividades festivas programadas, el 12 de noviembre de ese mismo año, resalta rica para el rescate del aspecto cotidiano en la reconstrucción del proceso histórico, puesto que proporciona elementos para reconocer la idiosincrasia de los duranguenses en lo que se refiere a forma de vida, manera de pensar, tradiciones, costumbres, formas de comportamiento social ante situaciones que alteran un patrón de vida, etc. De tal forma que Arreola, en su trabajo retoma la propuesta del historiador Luis González, en el sentido de que a partir de la historia de las localidades, se integra la historia regional y de las historias regionales se conforma la historia nacional o historia patria, como síntesis de la diversidad que configuran las historias que él llama "matrías" en sus obras "Invitación a la Microhistoria" y "Nueva Invitación a la Microhistoria".

En la última parte de su trabajo Antonio Arreola Valenzuela, haciendo acopio de información documental: concesiones, proyectos, decretos, etc. nos refiere en forma exhaustiva, la forma en que se va extendiendo el ferrocarril en el interior del Estado de Durango, -siempre teniendo como fin, el propósito de llegar hasta las fuentes proveedoras de materias primas, fundamentalmente minerales, compañías agrícolas y

zonas boscosas- por parte de las compañías concesionarias, Ferrocarril Central y Ferrocarril Internacional, aunque muchos proyectos, finalmente no se realizaron por lo costoso de la inversión, y otras solo se hicieron parcialmente. El trabajo incluye mapas y un concentrado de los ramales y vías proyectados y no realizados, que nos permiten apreciar la importancia de los recursos que Durango podía proporcionar a la economía nacional, pero que por lo inabastante de la infraestructura para su extracción, determinado por lo accidentado de su relieve, entre otras causas, marcó desde entonces el rezago económico de la entidad en relación con el resto del país.

Dedicó un capítulo, para referir el problema de las contradicciones de clase que genera el desarrollo capitalista, ubicándolo en el proceso de consolidación del sistema ferroviario de México, para ello parte de la descripción de la lucha de un gremio de tradición combativa, que en la lucha constante por la reivindicación de sus derechos laborales, fue conformando su conciencia de clase, los ferrocarrileros mexicanos, que a partir de su lucha contra la discriminación laboral, ejercida por los extranjeros, fueron generando las condiciones, primero para la fusión del sistema ferroviario que dio origen a los Ferrocarriles Nacionales de México, y posteriormente a su nacionalización. Esto en base al proceso de lucha permanente encabezada por Felipe Pescador.

En el capítulo que denomina "La Revolución en Trenes", hace una breve introducción descriptiva de los altos costos sociales del progreso porfiriano, que propició una profunda desigualdad social basada en la distribución marcadamente inequitativa de la riqueza que propiciaba la concentración de capitales en unas cuantas manos, fundamentalmente inversionistas extranjeros- lo que originó resentimiento en la clase dominante y privilegiada del país, los grandes hacendados- y esta misma burguesía agraria que jugaría un papel protagónico en el proceso de la Revolución Mexicana, dejando en la más absoluta miseria a la inmensa mayoría de la población, que por si esto fuera poco carecía de los más elementales derechos y que finalmente llevaría sobre sus hombros la carga de la lucha. Una vez estallada la revolución, los ferrocarriles habrían de jugar un papel estratégico en la lucha armada, ya que serían utilizados por ambos bandos, gobiernistas y revolucionarios, como medio de transporte para la movilización rápida y eficiente de grandes contingentes de tropas, además como valioso recurso para realizar acciones militares decisivas.

El trabajo finaliza con un breve bosquejo de las dificultades entre los jefes revolucionarios en la etapa constitucionista, que no lograban establecer las bases para conformar un nuevo gobierno y después de los intentos de las Conferencias de Torreón y la Convención de Aguascalientes, se agudizaron las diferencias creándose los bandos de convencionistas, que desconocían al Primer Jefe Constitucionalista y nombraban como presidente provisional a Eudalio Gutiérrez- y constitucionistas, que defendían el gobierno del primer jefe, Venustiano Carranza- viéndose obligados, estos últimos, a abandonar la Ciudad de México y trasladarse a Veracruz, ante la llegada de los convencionistas. Este acontecimiento reviste singular importancia en la historia de los ferrocarriles, puesto que a la llegada de Carranza al Puerto de Veracruz, la gerencia del Ferrocarril Mexicano, que cubría la ruta México-Veracruz- suspendió el servicio en el territorio constitucionista. Para reanudarlo, Carranza decretó el 14 de diciembre de 1914 la incautación de las líneas de ferrocarriles del país, además de las telefónicas y las telegráficas, estableciendo la Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionistas, en la que Felipe Pescador ocupó el cargo de Superintendente General. Este sería el preámbulo para lo que algunos años más tarde en 1937, generaría la nacionalización del sistema ferroviario mexicano. Al triunfo del constitucionalismo, se inició la reconstrucción del deteriorado sistema, que había quedado parcialmente destruido por las acciones bélicas entre los bandos contendientes. En este contexto, Felipe Pescador logra hacer realidad la construcción del ramal Durango- Cañitas, -Hoy Felipe Pescador- que entronca con la línea México-Ciudad Juárez, dando salida directa de la Ciudad de Durango a la de México, haciendo de esta forma realidad, un sueño largo tiempo acariciado por la sociedad duranguense, desde la lucha legalista para hacer que se respetara el proyecto original del paso de la Línea Central por la Ciudad de Durango.

Esta es, en una vista panorámica, la interesante descripción histórica de un hecho relevante en el desarrollo socio-económico del Estado de Durango y su contexto nacional e internacional, por lo que invitamos a los lectores que han tenido la paciencia de leer estas líneas introductorias, a continuar con la amena obra del historiador Antonio Arreola Valentzuela "DURANGO, MAS DE UN SIGLO SOBRE RIELES".

Durango, Dgo. Octubre de 1992.

Jorge Isaac Piña Grützman.

PREAUMBULO.- EL INDUSTRIALISMO.- EL INVENTO DEL FERROCARRIL.- *Los rieles se extienden por toda la geografía mundial.- El ferrocarril, gran soporte para los industrializados.- la red estadounidense hacia el sur.*

La tendencia a la producción masiva, manifestada original y fundamentalmente en Inglaterra, transformó radicalmente las formas de trabajo y distribución. La fuerza de los hombres, en enorme porcentaje, fue substituida por la potencia de las máquinas impulsadas con energía de la presión del vapor. Los pequeños talleres medievales se convirtieron en grandes fábricas. Aparecieron los obreros y la dramática explotación de éstos.

Este gran impulso en la historia universal surge en las últimas décadas del siglo XVIII y primeras del XIX, precisamente en Inglaterra, donde tuvo lugar un importante fenómeno económico: la aceleración de la productividad, que generó un crecimiento continuo sobre todo en la producción agropecuaria e industrial. En este fenómeno tenía que ver también la explosión demográfica, el aumento de la demanda y la expansión sin precedentes del comercio; los medios financieros, aspectos monetarios novedosos y particularmente el transporte.

Pronto en Inglaterra y Europa se multiplicaron las fábricas; el humo generado por las máquinas de vapor anunció el advenimiento de una nueva era en la historia del mundo. Los industriales pagaban para que los genios y científicos buscaran la forma de producir más y a más bajo costo. Fue la época de los grandes inventos: Fulton aplicó la máquina de vapor a los barcos y Stephenson a la locomotora. Otros tiempos llegaron con los trenes, barcos y máquinas de vapor. "...Los diversos componentes del ferrocarril, tales como las vías, las locomotoras y los vagones, fueron inventados en épocas distintas y con objetivos distintos y no serán reunidos sino hasta inicios del siglo XIX, cuando Inglaterra estaba en plena Revolución Industrial, para satisfacer la necesidad urgente de encontrar un método eficaz para transportar grandes cantidades de mercancías...". (*)

(*) Lambert Mack.- "Historia del Transporte".- Impreso en España.- Ediciones VALLE.- 1984

El invento del ferrocarril es de los pocos que tuvieron gran resonancia en la historia, tanto así que en base a su influjo se transformaron las condiciones de vida del mundo contemporáneo. En 1825 comenzó la era del ferrocarril y rápido se llenaron de rieles las geografías de Europa, Asia y América. Ya iniciando el siglo XX, en 1920, Gran Bretaña tenía 32,700 Km. de vías; Alemania 11,500; Francia 9,400 y América 407,000, de los cuales 24,000 correspondían a México. (*)

Los ferrocarriles se convirtieron en el mejor medio para llevar progreso a las distintas regiones del planeta, pero por otro lado, también para reforzar un desarrollo industrial que sólo habría de favorecer a todos aquellos países que a costa de otros habían acumulado capital. Los que por circunstancias históricas no alcanzaron a acrecentar sus riquezas, bien por saqueo o por despilfarro, como lo fue el caso del virreinato en México, continuaron siendo zonas de sustentación de los países en franco desarrollo.

Una vez inaugurada en Inglaterra la ruta Stockton-Darlington, y puesto en marcha en Estados Unidos el experimento de Peter Cooper, la locomotora de vapor que recorrió de Baltimore hasta las Hilanderías de Ellicott, desde ese entonces rápido se ramificaron los rieles por la geografía estadounidense, importantes líneas troncales cruzaron en el Suroeste por tierras que habían sido de México "... Las agresivas empresas constructoras no deseaban detenerse en la nueva frontera, sino penetrar en las diversas zonas de abundante y barata riqueza natural para sus factorías..."

(*) PEREZ ELIAS ANTONIO.- "LOS FERROCARRILES".- Trabajo publicado en la Enciclopedia de México.- Tomo IV.- 1971.

DEL TRANSPORTE DE CARRETAS AL FERROCARRIL.- El antecedente más antiguo para construir un ferrocarril en México.- Toda una historia el Proyecto Veracruz-México.- El primer tramo de 13.6 Km.- Opinión de Santa Anna.- Inauguración del Ferrocarril Veracruz-México.- Salvo 650 Km. construidos al fin de la República Restaurada, todos los demás caminos eran de carretas y recuas.- Las carretas primitivas.- El nulo crecimiento demográfico en Durango.- La industria de las carretas en la Ciudad de Durango y en la Laguna.- Arrieros, recuas y diligencias.- Empresarios de la industria de las carretas.- Los caminos.- El comercio de importación y exportación.- Las travesías.- Conclusión.

Al tiempo en que las naciones europeas y Estados Unidos habían iniciado un poderoso arranque industrial, y en que el ferrocarril se convertía en el medio idóneo y fundamental para ese desarrollo, México se encontraba atrasado a lo sumo, debido a su pasado histórico de más de tres siglos de coloniaje y por su nacimiento república llena de vicisitudes. Durante los años treinta del siglo pasado, cuando se hicieron evidentes las grandes ventajas del ferrocarril, en nuestro país apenas empezaba a fluir la idea sobre esta necesidad.

El antecedente más antiguo y de esfuerzo propio que tenemos, es el de Francisco Arrillaga, comerciante veracruzano que fuera Ministro de Hacienda, expuesto en un impreso titulado PROYECTO DEL PRIMER CAMINO DE HIERRO DE LA REPUBLICA, DESDE EL PUERTO DE VERACRUZ A LA CAPITAL DE MEXICO, editado en 1837. Este Proyecto se basó en un estudio anónimo que se había publicado en Nueva York en 1833, denominado "OBSERVACIONES GENERALES SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE UN CAMINO DE HIERRO EN LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; SU UTILIDAD PUBLICA Y ADAPTACION AL PAIS..." (*) El Proyecto del Ferrocarril Veracruz-México, llena toda una página en la historia de México. Se inició en 1837, pero tardaría 36 largos años en terminarse. Recorrió una serie de problemas que iban a la par con los constantes cambios en los mundos del poder público. Varias concesiones, incluyendo la de Arrillaga, aún sin iniciarse, fueron canceladas. Desde el principio se siguió una política anómala en el otorgamiento de concesiones. El Estado en ocasiones se mostró benigno otorgando privilegios en exceso, en tanto que en otras imponía excesivas restricciones a los concesionarios. No será sino hasta fines de siglo, en

(*) PEREZ ELIAS ANTONIO.- Op. cit.

1859, cuando se expidió la Ley General de Ferrocarriles con la que por primera vez se reglamentó el otorgamiento de concesiones, sujetándose así a las compañías constructoras.

A partir de 1837, en que se dio la primera Concesión y hasta el 16 de septiembre de 1850 en que se inauguró el tramo Veracruz-El Molino, de 13.6 Km. Tardaron 8 años en terminarlo. El problema fundamental era la falta de dinero y vencer el difícil relieve geográfico. Fueron famosos inversionistas en este Proyecto los Escandón y hermanos Mosso.

Sin embargo, para mediados del siglo XIX, los norteamericanos mostraban particular interés en intervenir en la construcción de ferrocarriles en México, pero no convenían al equipo de liberales que tenían el control del poder. Unos eran conscientes del peligro que representaba el que se construyeran vías orientadas hacia la frontera del vecino del Norte; en tanto otros, desestaban esta postura como Santa Anna, que veía la cuestión con frío desatino, a él se le atribuye esta frase: —“Si construíamos ferrocarriles, ¿qué haremos de nuestros arrieros y de nuestras mulas?” (*)

Hasta fines de 1837, fecha en que se inauguró el ferrocarril Veracruz-México se habían construido 572 Km. de vía, de los cuales, 470 correspondían al Ferrocarril Mexicano y en 114 eran utilizadas mulas como fuerza motriz. En 1876, en que el Gral. Díaz asumió el poder, la cifra había ascendido a 640 Km. construidos.

Para el año de 1860 en que se inició de lleno la construcción masiva de rieles, México aún se encontraba resistiendo un período de más de medio siglo de adversidades y sumamente atrasado. Era un inmenso territorio despoblado, y con los caminos rudimentarios tradicionales. Salvo la inauguración del ferrocarril Veracruz-México en 1837, el tráfico lo hacían los arrieros en recuas, carretas y diligencias.

“... Los vehículos de *transportación por excelencia* eran las carretas primitivas: muchas con ruedas de pañoche, otras con ruedas de rayos sin llanta metálica; con la fuerza de tracción consistente en el larri buey que poco a poco se fue sustituyendo por la *transportación de carros de mulas*

(*) López Gallo Manuel. “Economía y Política de la Llanura de México”. Editorial El Caballito, México, D.F. 1982.

de tipo americano...” (*)

La escasa población en todo el Estado de Durango, era un obstáculo determinante para el aún incipiente desarrollo. En los dos primeros tercios del siglo, el crecimiento demográfico había sido nulo. En tanto el censo de 1810 arrojó la cantidad de 177,400 habitantes, medio siglo después, el de 1868 registró la suma de 173,900; ni siquiera se mantuvo la cifra, sino que decreció debido al influjo de las guerras internas y con el extranjero, epidemias, y las asoladoras incursiones de los bárbaros, que para la década 1867-1876, ya no eran tan intensas como 20 años atrás.

Los caminos por donde se hacía el tráfico del comercio eran cinco: el de NOMBRE DE DIOS, que conducía a Jalisco, San Luis Potosí, Guanajuato, Querétaro y Ciudad de México. Este era bueno, pero en tiempo de lluvias algunas partes se convertían en lodazales, sobre todo a la altura de El Arenal. El de EL CHORRO, por el que se iba hasta Pedriceña, de donde se tomaban dos rambos: uno hacia el Norte, pasando por las regiones de Nazas y San Pedro del Gallo; el otro, al Oriente, para ir a la Laguna. Este itinerario de ida y regreso lo transitó el Presidente Juárez, quien viajó en calesa cuando la intervención francesa, recorriendo de 4 a 6 leguas diarias. El camino era bueno pero en época de lluvias también se hacía cenagoso en algunas partes. El de CANATLAN, que llevaba al Partido de Santiago Papasquiaro, por lo general se encontraba en buenas condiciones. El de los REALES DE SAN DIMAS Y GAVILANES, cruzando por la Sierra se hallaba en buenas condiciones. Y, el de MAZATLAN, Este camino cuya construcción fuera decretada por el Presidente Antonio López de Santa Anna desde el 17 de mayo de 1843, y puesto en servicio hasta 1873, estaba en malas condiciones sobre todo y con frecuencia en los puntos de Río Chico, Arroyo de los Mimbres y Cuesta del Baluarte.

En esa época tenía suma importancia el trabajo de carroceros, principalmente en la Ciudad de Durango y en la Laguna; a mediados de siglo en la Ciudad Capital había tres talleres de carrocerías donde se construían carruajes y carretones. De Zacatecas, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey se traían los mejores carroceros, carpinteros y artesanos de otros oficios, para incorporarlos a los trabajos de construcción de carretas

(*) Guerra Eduarda. “Historia de la Laguna” Tomo II. Fondo Editorial Laguna. 1955.

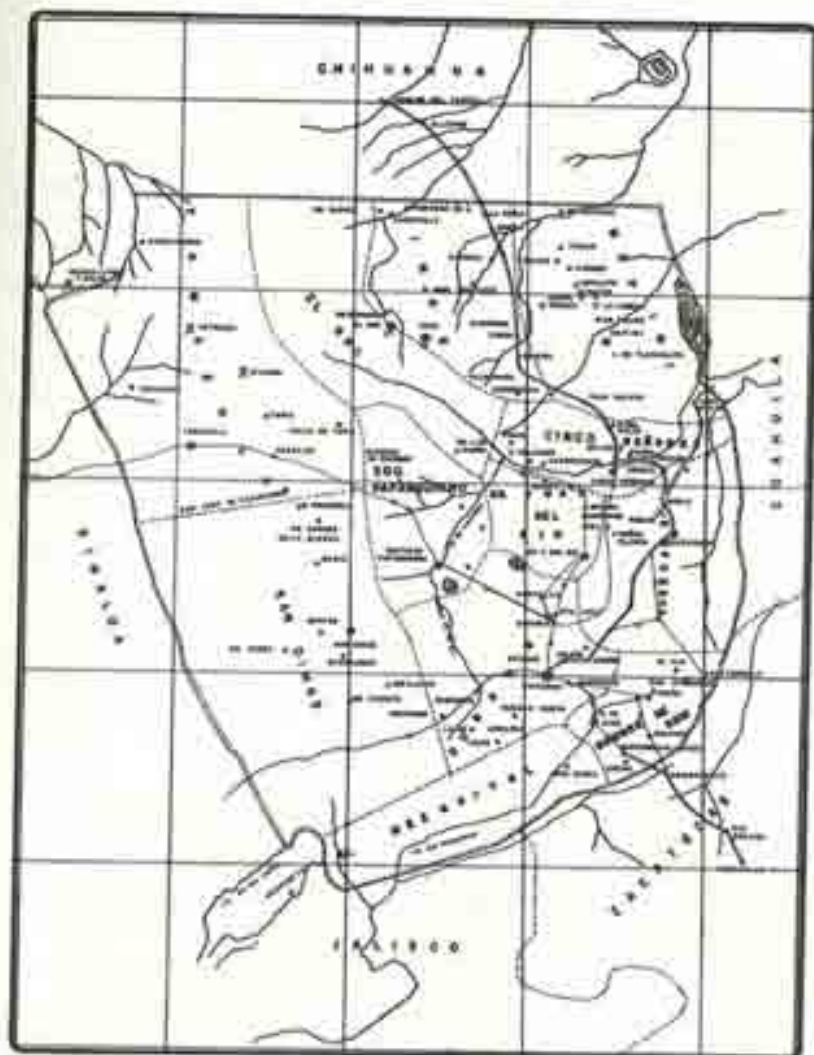
y carretones, ante la creciente demanda que se encontraba en cierta forma monopolizada. En la Laguna, la madera aún verde se consumía en cantidades considerables para hacer pértigos o lanzas, ejes, mazos y canas para las ruedas y "paradores" hoy comúnmente llamados redilas.

El transporte más común de objetos y gente, se hacía a lomo de bestia: mula o burro. Por estos medios se transportaban enormes lingotes de metal; fardos con algodón y en las famosas árguenas otros productos. A la vez que fué creciendo la necesidad de trasladar mayores volúmenes de producción y mercancías, en esa medida fueron apareciendo las recuas que se componían de varios centenares de bestias conducidas por arrieros.

Hubo grandes empresarios de la industria de las carretas, quienes periódicamente convenían en el traslado de la producción, fuese minera o agrícola. En la Laguna después de la industria agrícola la más importante era la de la transportación. El Sr. Evaristo Madero, fue uno de los grandes empresarios de este transporte. Era dueño de enormes trenes de carretas y carros. En la Ciudad de Durango, aún después de los años setentas del siglo pasado, el Gobierno del Estado estuvo subvencionando mensualmente y por varios años al Sr. Sinfiriano de Sistiéga, para el sostenimiento de su empresa de diligencias.

Hubo comercio de importación y exportación: Se traía ropa de todas clases, abarrotes y mercadería de la Ciudad de México, Jalisco, Querétaro, Nuevo León y del Puerto de Mazatlán, y se expendían no solamente en la Ciudad Capital sino en todo el Estado. En contrapartida, se exportaba producción de las fábricas de hilados y tejidos; productos de fierro del Cerro de Mercado en corta cantidad; y otros trabajos de lana de los obreros. Se exportaban también vaquetas, cordobanes, gamuzas y "algunas cargas de loza ordinaria", elaboradas por los artesanos.

... Los obstáculos de las largas travesías más comunes en la época de lluvias, eran el paso de los ríos o arroyos cuando iban crecidos y de tiempo en tiempo la dura lucha defensiva de las vidas y los intereses que tenían que trabarse con armas de fuego contra indios, asaltantes, forajidos o chinacos... Otro de los grandes obstáculos consistía en la frecuencia con que se rompían las ruedas de las carretas, carretones o carros que se desgajaban o de los ejes que se partían... En aquellos largos convoyes los contratiempos de una carreta eran motivo de retraso para toda la expedición, pues las reparaciones tomaban tiempo y no era el caso de



Estado de Durango Siglo XIX. Principales caminos para carretas y carretones. Mapa calcedo de la Colección del Ing. Antonio García Cobos, elaborado en 1952.

abandonar a su suerte a un carretero, aislándolo, porque la producción colectiva era indispensable ante los inminentes peligros de asaltos... Las jornadas máximas al día eran de cuatro a cinco leguas, de modo que un viaje a Querétaro o a México, tomaba alrededor de dos o tres meses en una sola dirección y el viaje redondo más del doble de tiempo..." (*).

Los caminos sobre tierra, las distancias, las lluvias, los arroyos y los ríos, así como la inseguridad por los asaltos, venían a constituir para el transporte de comercio y pasajeros una verdadera odisea. Con el incremento del cultivo del algodón en la Laguna, se desarrolló una enorme industria del transporte que conducía a diversas regiones de la república: "El abastecimiento de las fábricas de hilados y tejidos en el Norte no presentaba gran dificultad, dadas las cercanías de las distancias: Santiago Papasquiaro, Cuernavaca, Mapimi, Peñón Blanco, Durango, Parras, Saltillo, Monterrey y la región de Chihuahua... Lo que significaba una verdadera aventura año por año, era la transportación de las cosechas al interior del país, es decir a la zona de Querétaro, al Valle de México, a Puebla y a Veracruz, donde se había venido desarrollando considerablemente la industria hilandera y textil... Los importantes convoyes o caravanas, o trenes de carretas y carros se organizaban con partidas mínimas de treinta, cincuenta o cien vehículos y emprendían sus viajes provistos de todo el elemento material y humano de prevención para todas las emergencias de aquellas largas expediciones... Formados los convoyes con su cargamento de algodón, las expediciones se proveían con el competente personal de carpinteros, carroceros y escolteros con más las gentes que habían de abastecerlos de comestibles y de agua muchas veces escasa en los caminos..." (**). Estos convoyes siempre regresaban con otro tipo de mercancías y otros cargamentos de productos diversos que se distribuían no solo en la Ciudad Capital sino en todo el Estado.

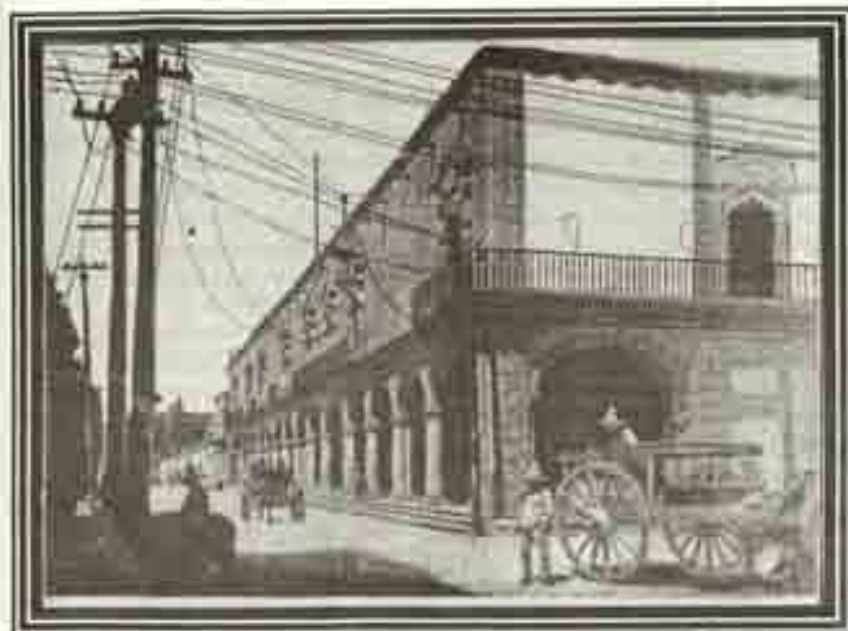
Con el cultivo del algodón y el apogeo de la industria textil, sin dejar de considerar otras ramas básicas, el transporte en sí, se fue orientando hacia otra actividad económica específica, o sea la industria del transporte, que luego registró un gran crecimiento paralelo al desarrollo de la producción en sus diversas ramas. Un ejemplo de este proceso se manifestó en la región de la Laguna, que se desarrolló enormemente con el cultivo del algodón, la actividad textil, la ganadería y la agricultura, para luego convertirse igualmente en una importante industria que manufacturaba las carretas y los carretones. La región también habría de transformarse en uno de los centros comerciales más pujantes de la república.

(*) Guerra Edwards, Op. Cit.

(**)

Este fue, a grandes rasgos, el panorama del transporte a través del siglo XIX, en el que se utilizaron la recua, la carreta y el carretón, para el traslado de la producción; y la calesa, para el transporte de pasajeros. Por estos medios se conducía hasta los lugares más alejados de las regiones y del país, resolviendo los problemas de la transportación, aunque siempre expuestos a las eventualidades que se han descrito.

La Construcción del sistema ferroviario, aparejado también a la construcción de tranvías en las principales ciudades de la república (en el Estado de Durango, los tranvías de la Ciudad Capital y los que iban de Lerdo a Torreón), y a la organización simultánea de los sistemas postal, telegráfico y telefónico, significó un cambio radical en las comunicaciones, y en el traslado de la producción y en el comercio, porque vino a substituir el tradicional medio de transportación rudimentario, basado en la fuerza de las bestias, por la fuerza de las máquinas impulsadas con la energía de la presión del vapor. Los grandes convoyes de carretas y carretones, remolcados por animales, desaparecieron radicalmente del escenario nacional y estatal en un tiempo muy corto, conservándose y utilizándose las unidades en labores agrícolas de las haciendas y los ranchos.



CARRETA. Transporte de dos ruedas de madera, remolcado por animal. Fotografía del Palacio de Gobierno. Ciudad de Durango.



CARRETON. Transporte de cuatro ruedas, remolcado por animales. Fotografía de la Fábrica de Vinos de la Cia. Vinícola Catalana. Distrito Federal. Epoca del Porfiriato.

EL PROYECTO DEL FERROCARRIL CENTRAL Y LAS GESTIONES DEL GOBERNADOR GÓMEZ PALACIO EN CUANTO AL TRAZO POR DURANGO. - El problema de la orientación de los rieles hacia la frontera del Norte. - Importante opinión del Gobierno de Francisco Gómez Palacio. - Diversos puntos de vista entre los liberales. - La disputa entre las potencias por el control y extracción de los recursos naturales de México. - El justo juicio de Sebastián Lerdo de Tejada. - La Política de concesiones del Gral. Porfirio Díaz. - La Concesión del Ferrocarril Central y la modificación del Proyecto original dejando de considerar su paso por la Ciudad de Durango. - Tenaz insistencia del Gobernador Gómez Palacio para que se cumpliera con el Proyecto original. - La defensa a través de la prensa. - Rechazo del Gobierno para subsidiar a la empresa. - Gómez Palacio a México. - El Superintendente D. B. Robinson presenta un Informe con dos Proyectos: el de la Línea Oriental y el de la Occidental. - Comparación de las pendientes. - Gómez Palacio continúa insistente. - Presentación de los planos y perfiles por parte de la empresa para su aprobación. - Aprobación del trazo por la Laguna. - Argumentos. - Contestación del Gobierno de Durango a esta determinación. - Gómez Palacio se retira a la vida privada.

La construcción de rieles orientados hacia la frontera del norte, entre ellos el Proyecto del Ferrocarril Central Mexicano (México-Ciudad Juárez), considerado el más importante, por lo costoso de su construcción y por lo estratégico de su trazo, fue causa de ondas polémicas entre los liberales de la época, unos sin meditar consecuencias tenían una fe ciega en la construcción de rieles para acabar con los rezagos históricos y entrar a una nueva era de progreso; en cambio otros, manifestaban sus reservas, tenían el enlace de los rieles mexicanos con el sistema ferroviario del creciente industrialismo norteamericano que demandaba abundante materia prima para sus fábricas. El Gobernador de Durango, Francisco Gómez Palacio, a través de sus voceros, manifestaba esa inconveniencia, decía que el ferrocarril debía ser ante todo un medio de tráfico interior en el país, que posibilitara el desarrollo de la producción local, regional y nacional antes que ser en exclusividad un medio rápido de exportación de recursos naturales para abastecer la industria de los Estados Unidos de Norteamérica, como así sucedería a partir de su inauguración y para la posteridad.

José María Vigil, jalisciense intelectual y político "...sostenía que antes que nada era urgente la hechura de caminos de hierro..." y Francisco Zarco Mateos, el cronista del constituyente del cincuenta y

siete, y abanderado de la libertad de imprenta y de la libre expresión, decía: "...decretemos ferrocarriles, caminos para comunicar espiritual y materialmente al país...". Por su parte el poblano Pablo M. Zamacona, que acompañara al Presidente Juárez por los desiertos del norte, afirmaba: "...Los caminos de hierro resolverán todas las cuestiones políticas, sociales y económicas que no han podido resolver la abnegación y la sangre de dos generaciones...", sin embargo, a Sebastián Lerdo de Tejada, más experimentado en los vaivenes de la política y con respecto a la construcción de rieles orientados hacia la frontera, se le atribuye esta frase: "...entre el débil y el coloso, el desierto...". Una frase coincidente con la postura del Gobernador de Durango.

Era la época en que Inglaterra, Francia y Estados Unidos se disputaban el control de regiones estratégicas para el abastecimiento de las recursos naturales que requerían sus fábricas: "...En el estado actual de la civilización del mundo, -le decía Napoleón III al Gral. Forey-, la prosperidad de la América no es indiferente a la Europa, porque aquella es la que alimenta nuestras fábricas y hace vivir nuestro comercio. Tenemos interés en que la República de los Estados Unidos sea poderosa y próspera, pero ninguno tenemos en que se apodere de todo el Golfo de México, domine desde allí las Antillas, así como la América del Sur, y sea la única distribuidora de los productos del nuevo mundo..." (*). Otro testimonio es el del Gral. Ulises Grant, que participara en la invasión norteamericana contra México, y fuera Presidente de los Estados Unidos entre 1869 y 1877. Como vocero de los capitalistas norteamericanos, afirmaba: "...Estados Unidos necesita importar productos tropicales (azúcar, café, tabaco), que exporta de Cuba y Brasil, adquiriéndolos al precio de 300'000,000 anuales. No tengo duda de que con la construcción de ferrocarriles podríamos adquirir de México esos productos, que, en vez de tenerlos de países antidemocráticos, esclavistas, de excesivos derechos aduanales, los tendríamos de un país republicano cuyos derechos de exportación son menores ya no al de nuestro dinero, sino al de nuestros productos (maquinaria, herramienta, artefactos), que remitiremos a cambio de frutos..." (**).

(*) Iglesias José María. "Revistas Históricas sobre la Intervención Francesa". Editorial Porrúa. México, D.F. 1966.

(**) MANCISIDOR JOSE. "HISTORIA DE LA REVOLUCION MEXICANA". Editoriales Unidos Mexicanos, S.A. 1977.

Durante el Gobierno del Presidente Sebastián Lerdo de Tejada, los Proyectos de los capitalistas norteamericanos para construir líneas férreas que quedaran unidas con la red estadounidense, habían sido invariablemente rechazados por el Congreso sobre el que Lerdo tenía marcada influencia, la razón era la ya descrita. El Presidente Lerdo no desconocía los beneficios y el progreso que traerían consigo los ferrocarriles, la preocupación que tenía era el trazo de los proyectos y el enlace directo con el creciente emporio industrial norteamericano, que exigía las riquezas naturales de México. A pesar de esto, los empresarios del vecino país no sólo lucharon que en 1875 el Congreso aprobara algunos proyectos.

Un año después, con respaldo en la Revolución de Tuxtepec, que provocó la caída de Sebastián Lerdo de Tejada y dió fin a los regímenes de la República Restaurada, el Gral. Porfirio Díaz asumió el control político de la nación, dando lugar a un nuevo estilo de gobierno. Díaz llegó a la presidencia en una situación extremadamente difícil para el país debido a los frecuentes cambios en los mandos del poder, provocados por los golpes de Estado, asonadas, revoluciones, intervenciones extranjeras que se habían sufrido en todo lo que iba del siglo; sin embargo, tuvo la suerte de llegar a tener el control político, en momentos en que los inversionistas norteamericanos, insistían y exigían penetrar en los diversos campos de la industria extractiva y en la construcción de ferrocarriles.

En principio Díaz se mostró reacio en cuanto a otorgar las concesiones que se le pedían, precisamente por la falta de reconocimiento a su Gobierno por parte del de Estados Unidos, quien lo consideraba como producto de un golpe de Estado. En los primeros cuatro años, las relaciones fueron difíciles. En cada uno de los Informes Presidenciales, que eran dos por año: en abril y septiembre, siempre abotó el tema dando una explicación. Alababa que naciones europeas hubiesen dado su reconocimiento y lamentaba que Estados Unidos no siguiera la conducta de los demás países amigos.

Antes de que se llegara a un acuerdo amistoso, las tensiones fueron en aumento y en ocasiones demasiado difíciles, tanto así que llegó el momento en que el Ministro de México en Washington comunicó al Presidente Díaz las intenciones intervencionistas de Estados Unidos. Le decía: "... Puede usted estar seguro que si no entran los rieles norteamericanos en México, entrarán las bayonetas..." (*).

(*) Mejía Zúñiga Raúl. "LA REVOLUCION MEXICANA". Editorial TIZOC, S.A. México, D.F. 1973.

Después de este tono amenazante transmitido por el Embajador, las relaciones se normalizaron. Fue en el Informe del 1° de abril de 1880, después de cuatro años de haber asumido el poder, cuando anunció un virtual mejoramiento: "Las relaciones con los Estados Unidos de América -dijo- son en la actualidad cordiales y satisfactorias...". El anuncio fue muy azueto pero luego en el Interin del Gral. Manuel González, de cuatro años, se abrió un amplio camino para que entrara a México y sin reserva alguna la inversión extranjera, principalmente norteamericana.

El Congreso en el que también tenía marcada influencia, dió amplias facultades al Gral. Díaz para llevar a cabo la construcción de un gran sistema ferroviario. En estas atribuciones se concedió una serie de privilegios para los concesionarios: el término de 99 años a su favor, subvenciones, tierras gratuitas para el tendido de los rieles, libertad para fijar la dirección y abundante trabajo forzado de campesinos, indígenas y presidiarios.

A estas condiciones expuestas con francas desventajas en perjuicio del Gobierno Mexicano, y a la nueva política sobre construcción de ferrocarriles e inversiones, respondieron de inmediato las compañías extranjeras, pero principalmente norteamericanas. Rudenko dice que "... desde entonces en México las vías férreas penetraron como en tierra de conquista...".

La nueva política de concesiones dió señalada preferencia al Proyecto del Ferrocarril Central Mexicano, el proyecto más costoso para la empresa, por la inversión, y para el Gobierno, por las subvenciones, ferrocarril que habría de constituirse en el canal principal por el que fluirían desde ese entonces enormes cantidades de recursos naturales sacados de México.

El Proyecto original del Ferrocarril Central que iba de la Ciudad de México hasta el Paso del Norte (hoy Cal. Juárez), comunicando a varias Ciudades intermedias, entre ellas la de Durango, fue aprobado el 8 de septiembre de 1880, pero por razones que convenían a la empresa constructora, meses después fue modificado y a partir de Fresnillo la línea seguiría no el rumbo de la Ciudad Durango, sino el de la Laguna, que en ese entonces eran inmensas llanuras semi-desérticas.

En la Concesión relativa se determinó un punto que tiene importancia para nuestro Estado porque en base a él el Gobernador Gómez Palacio abanderó su lucha: al texto: "...Primera.- Además de los derechos y obligaciones que corresponden a la compañía concesionaria... tendrá los siguientes: el Ferrocarril Central que, partiendo de esta Capital debe extenderse hasta la Ciudad de León, se prolongará hasta la de Durango..."

En esta cláusula, como se aprecia, se determina una obligación específica, la de construir la vía hasta la Ciudad de Durango; por otro lado, se autoriza, más no se obliga, para que se prolongue dicha vía hasta las Ciudades de Chihuahua y Paso del Norte; el Gobernador Gómez Palacio por su parte sostenía que se había establecido una obligación para la empresa en la cláusula primera la de pasar por Durango, así se asienta en el documento en el que presentan los planos y perfiles para su modificación.

Enterado el Gobernador Gómez Palacio del inminente cambio del Proyecto, de inmediato inició una tenaz insistencia ante el Presidente de la República, Gral. Manuel González, para que el trazo del ferrocarril se llevara a cabo como se había definido en principio, exponiendo diversos argumentos, sobre todo el de que se había establecido una obligación legal, independientemente de las ventajas que obtendría la empresa al interconectar una región como Durango, de enormes perspectivas en recursos naturales y de población considerable.

En esos años 1881, 1882 y 1883, diversos periódicos y revistas de Durango y de la Ciudad de México, expresaron el sentir de los duranguenses vinculados al medio político y los negocios, y apoyaban la postura de Gómez Palacio. Importantes puntos de vista quedaron escritos en "EL REGISTRO OFICIAL" (Durango), "SUMARIO" (Revista de la Ciudad de México), "PERIODICO OFICIAL DE DURANGO", "EL NACIONAL" (Periódico de México), "LA LIBERTAD" (México) y "LA GACETILLA" (de El Nacional de la Ciudad de México). Hubo un vehemente deseo de gestión y protesta.

TROZOS:

"... el Ferrocarril Central tiene que ser preeminentemente y sobre todo, un medio de comunicación y tráfico interior en el país, y cuyas bases legítimas son el desarrollo de la producción nacional en todos sus ramos, y el aumento indefinido del comercio interior..."; "... Por otra parte, ese ferrocarril, como medio de unir a México con los Estados Unidos, jamás

podría competir ni en brevedad ni en baratura con las líneas Palmer-Sullivan y Huntington, ya porque éstas tienen sus extremos más cercanos entre sí, ya porque una de ellas, como de vía angosta, es de mucho más barata construcción, ya porque la otra, no subvencionada, tiene mayor libertad en sus trazos y en sus tarifas...": "...una ruta que siguiera rectamente y sin desviación alguna la dirección geográfica de Zacatecas a Chihuahua, tendría que atravesar, en una extensión de por lo menos ciento cincuenta leguas, un desierto no solamente deshabitado hoy, sino inhabitable por todos los siglos..." (*).

"...la línea del Ferrocarril Central es por su trayecto, extensión, posición en el centro del país y demás condiciones, una línea destinada al tráfico interior de un Estado con otro, tanto o más que el tráfico del comercio exterior: atendida aquella circunstancia no debía ni debe esperarse que se eluda pasar por la Capital de uno de los Estados más céntricos de la República, como es el de Durango, dotado como él de tan ricos y abundantes elementos para las producciones agrícolas y mineras, circunstancia tan importante para el comercio interior como para el exterior o de exportación..." (**).

"...No debe ocultarse a la Empresa del Ferrocarril Central, que si el Gobierno General ha favorecido tan decididamente y con grandes sacrificios la construcción de dicha vía, ha sido contando con que ella debe ser un poderoso medio para el desarrollo agrícola y productor de todos los Estados del Centro y que esto no se conseguiría si se eludiese el paso por una de las que tienen mejores elementos para la agricultura..." (***)

En la mayor parte de los comentarios periodísticos se denota la existencia de un liberalismo nacionalista con conciencia del fenómeno económico del momento y lo valioso del ferrocarril en este desarrollo y progreso; hablan de sus aspectos positivos, pero también de las consecuencias contrarias tratándose de la conexión con la red ferroviaria del ya extenso sistema de rieles del acelerado emporio industrial

(*) "EL NACIONAL", No. 384.- Marzo 19-1882

(**) "LA GACETILLA" (del Nacional.- Diciembre 21-1882)

(***) Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango, Núm. 5, de 8 de enero de 1883.- Colección de Leyes, Decretos y Circulares del Gobierno del Estado de Durango.- 1983.- Imprenta de La Mariposa.- Durango.- AHGO

estadounidense; destacan los recursos naturales de la región y la importancia de abrir un comercio interno, regional o nacional, muy antes que el exportador; hacen comparaciones de las rutas y justifican con más y mejores argumentos la de Durango que la que pudiera determinarse por las tierras del rumbo de la Laguna.

Parece ser que hubo una propuesta por parte de la empresa constructora, consistente en un subsidio que debería aportar el Gobierno del Estado para continuar con el trazo del ferrocarril por el rumbo de la Ciudad de Durango, conforme al Proyecto y planos originales, pero que el Gobernador Gómez Palacio dió respuesta negativa, la que aparece en "La Gacetilla" del 21 de diciembre de 1882:

"...todo lo que importe un beneficio comprado con gravámenes onerosos para los habitantes del Estado, el Gobierno ha creído y cree de su deber no procurarlo, sino cuando fuera por una moción espontánea, que partiese de los mismos habitantes del Estado, manifestando su deseo o su disposición para que se comprase a su costa dicho beneficio; mereciendo tenerse en cuenta que los recursos normales del Estado no permiten, ni deben permitir extraordinarios desembolsos del Erario..."

Un mes anterior, el 17 de noviembre de 1882, la Legislatura del Estado había autorizado al Gobernador Gómez Palacio, para que se trasladase a la Capital de la República, con el objeto de arreglar varios negocios de interés del Estado, concediéndole para el efecto una licencia de dos meses. Esta autorización fue emitida en el Decreto N° 16, del 21 de noviembre de 1882. Entre los varios asuntos que llevaba en cartera el fundamental era el del trazo del ferrocarril por la Ciudad de Durango. El 23 de noviembre salió rumbo a la Capital del país, substituyéndolo el Diputado Lic. Juan Ignacio Zubirá, quien quedó como Gobernador Interino del Estado.

Los Diputados por Durango en el Congreso General, en su mayoría vinieron a encontrar a Gómez Palacio hasta León, Guanajuato; y no será sino hasta el 6 de diciembre, cuando llegue a la Ciudad de México, abocándose de inmediato al trámite de los asuntos que llevaba en cartera. Gómez Palacio tenía una gran pasión por Durango, y con hacer realidad el ferrocarril, habría de responder e interpretar el deseo de los hombres de empresa y en general de los duranguenses. Había empezado una lucha desigual no sólo contra los empresarios del más importante ferrocarril que

cruzaría el territorio nacional para enlazarse con el norte, sino contra el poderoso monopolio ferroviario norteamericano de la firma Harriman.

El Ing. Morley, era el profesional encargado de elaborar los estudios técnicos buscando el mejor trazo para el Ferrocarril Central, y parece ser que ya tenía todo concluido, cuando ocurrió su deceso. El Sr. D. B. Robinson, Superintendente General de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, fue quien en base al libro de notas del Ing. Morley y a conversaciones constantes que tuvo con él, elaboró un INFORME sobre la viabilidad del Proyecto, mismo que presentó a Thomas Mickerson, Presidente de la Compañía. Dicho Informe está suscrito en Paso del Norte, el 6 de enero de 1883. Conforme a esta información documental y oral, Morley proyectaba dos líneas: la Occidental y la Oriental. Ambas partían de Huejuquilla (hoy Jiménez, Chih.), para venir a encontrarse con la que a la vez avanzara de Fresnillo, Zac.

LA LINEA OCCIDENTAL.— Esta partiría de Huejuquilla para tocar los puntos siguientes: SAN PEDRO DEL GALLO, pueblo con 1,500 habitantes y terrenos propios para la ganadería; NAZAS, región esencialmente agrícola, donde se construiría en el río del mismo nombre, un puente de hierro de 2,000 pies de longitud y 20 pies de elevación, no señalándose en el Informe el punto preciso en el que se haría esta obra; PEDRÍCENA, donde a corta distancia se localiza Yelardeña, importante explotación minera; CUENCAME, población de 4,000 habitantes, con minería y terrenos para ganadería y agricultura de temporal.

De Cuencame el trazo seguiría hacia la CIMA DE SOMBRERETILLO y poco más allá pasar el RÍO SANTIAGO, que forma la línea divisoria entre los Estados de Durango y Zacatecas, en este río se construiría otro puente de hierro de 120 pies de longitud, y finalmente FRESNILLO, población de 15,000 habitantes, se decía que era una Ciudad minera que gozaba de buena reputación y presentaba apariencia de ser buen punto para los negocios. A partir de este lugar y en sentido contrario, también se iniciarían los trabajos del tendido de la vía hasta encontrarse con los procedentes del norte.

LA LINEA ORIENTAL.— También partiría de Huejuquilla para venir a encontrarse con la procedente de Fresnillo. Iría por el rumbo de la Laguna. Tocaría los puntos siguientes: DISTRITO MINERO DE PARRAL, con una población de 6,000 habitantes y explotación de unas veinte minas;

DISTRITO DE MAPIMI, también con 6,000 habitantes y considerado uno de los más importantes de la República; VILLA LERDO, con una población de 5,000 habitantes y situada en medio de varios pequeños pueblos que cultivaban en importancia granos y algodón. Aunque no lo cita, se entiende que el trazo seguiría por el rumbo de San Juan de Guadalupe y luego hacia Fresnillo. Según el Informe, la región que se conocía como país de las lagunas y con agua en abundancia, produjo en 1882, 6,000 toneladas de algodón muy fino; 500,000 fanegas de maíz; 70,000 fanegas de frijol; 100,000 fanegas de trigo y alguna cebada; tenía una población dispersa que fluctuaba entre 50,000 y 60,000 habitantes.

En el Informe, el Superintendente Robinson asienta que Morley estaba persuadido de que la Línea Oriental era la más indicada, y que las posibilidades de buen éxito eran superiores a las que ofrecía, en la época de su construcción, el Ferrocarril Atchinson que atraviesa Kansas y Nuevo México, afirmaba esto en base a las comparaciones de pendientes que hacía con respecto a la Occidental: Decía que mientras que en ésta se estimaba una pendiente de 52.8 pies por milla, en la Oriental el máximo no excedía de 26.4, juzgando poder obtener para todo un tramo una pendiente máxima que no excediera de 12 pies por milla. Por otra parte, aunque la distancia por la Occidental, o sea entre el Paso del Norte y Zacatecas, sería de 770 a 775 millas, por la Oriental serían 786 millas aproximadamente, es decir de 10 a 15 millas más larga, aunque ésta se realizaría a menos costo, menos tiempo y con un máximo menor de pendiente. Agrega otro dato: En ambas rutas no hacía falta el agua que era necesaria para el servicio de las máquinas.

Casi al tiempo en que quedaban concluidos los estudios y se descartaba la ruta por la Ciudad de Durango, Gómez Palacio continuaba su tenaz insistencia, ya perdida para esos días, aunque faltaba la aprobación del Gobierno Federal. La prensa daba la información siguiente:

"... Los trabajos del Sr. Gómez Palacio en México, acerca del contrato sobre el paso del ferrocarril por esta Ciudad, están pendientes para su resolución definitiva de la Junta Directiva del Ferrocarril Central que reside en Boston, a la cual se han comunicado los arreglos acordados entre apoderados en México por una parte, y el Sr. Presidente de la República y el Gobernador de Durango por la otra... Creemos que la resolución de la Junta Directiva no podrá de ninguna manera oponerse al paso del ferrocarril por la Capital de nuestro Estado, puesto que se le

han hecho conocer todas las razones que existen en ellos de conveniencia nacional y para los intereses mismos de la Empresa del Central, y también que el Sr. Presidente de la República hace parte común en este asunto, como era de esperarse, con nuestro Estado, lo que se debe a no dudarle a que es de opinión que el Ferrocarril Central debe estimarse principalmente como un medio para el tráfico interior de los Estados, y no como línea para el exclusivo servicio internacional, por no tener éste conveniencia práctica sino en el caso de quedar establecido con todas las poblaciones importantes de la República... (*)

Los apoderados de la Compañía en la Ciudad de México, Sres. S. Camacho y Ramón Guzmán, con base en el Informe del Superintendente Robinson, presentaron los planos y perfiles del nuevo trazo por la Laguna para su aprobación, a la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, según Ocurso del 21 de abril de 1883, mismos que eran el resultado de los reconocimientos practicados por los ingenieros de la Compañía. (**)

Síntesis del Documento:

1.- Mencionan que el trazo, muy a pesar del deseo de ellos, no pasaría por la Ciudad de Durango. Que esta es una explicación obligada por la solicitud expresa del Presidente de la República, a fin de que se estudiase la Línea pasando por dicha ciudad.

2.- Afirman que el paso por la Ciudad de Durango, había quedado resuelto por el propio Gobierno Federal en la Concesión General del 8 de septiembre de 1880; cuando al discutirse las bases hubo esa conformidad

(*) P.O. Núm. 5 del Gobierno del Pdo. de Durango, de 18 de enero de 1883.- Colocación de Leyes.

(**) NOTA ACLARATORIA.- El Informe del Superintendente Robinson, contiene dos Proyectos de Líneas. Una, la Occidental, que se ubica con los siguientes puntos: Hualajuilla-San Pedro del Gallo-Nazas-Camocumé-Fresnillo; y la otra, la Oriental, que se reconoce a través de la siguiente ruta: Hualajuilla-Purac-Mapimi-Lerdo-San Juan de Guadalupe-Fresnillo. Sin embargo, en el documento con que después se habrán de presentar los planos y perfiles, no considerarán la Línea Occidental de Robinson; en su lugar se propone el Proyecto de Línea Occidental elaborado por el Ing. Sweet, que sirviera de antecedente a los estudios de Morley en su trabajo original que tocaba a la Ciudad de Durango. Por lo que respecta a la Línea Oriental presentada con los planos y perfiles, para su autorización, si es la que corresponde a la del Informe de Robinson.

y que en la reunión, el Secretario de Fomento estuvo presente. (*)

3.- Problemas Técnicos de la Línea Occidental.- El relieve geográfico de las cordilleras que se desprenden de la Sierra Madre y que forman las vertientes de los desagües naturales, en temporadas invernales con nieves, que conforman un terreno accidentado que obligaría a construir curvas de poco radio; sería aparte una línea más larga, más costosa y sin tráfico.

4.- En cuanto a la distancia, en tratándose de la Línea Occidental, estiman que siguiendo la ruta de la Ciudad de Durango, aumentaría en 30 millas aproximadamente unos 120 km., lo que implicaría para el Gobierno Federal \$1'140,000.00 más de subvención; así como otra cantidad equivalente para la Compañía; y un incremento proporcional en los fletes de mercancías y pasaje; realidad que impediría el comercio con el extranjero. Este punto se contradice con la distancia que se maneja en el Informe de Robinson, de fecha 6 de enero de 1883.

5.- Argumentos a favor de la Línea Oriental.- Las curvaturas son más reducidas y las pendientes en todo el trayecto no pasan de medio por ciento, habiendo algunas partes en que sólo son de 60 céntimos por ciento, lo que quiere decir que una locomotora que pudiera arrastrar en esta línea 50 vagones, en la otra, o sea la Occidental, con igual potencia, apenas podría remolcar 15. Otro argumento a favor de la Oriental, es que por el rumbo de la Laguna la obra se terminaría en más corto tiempo; indican que si se llevara por la Occidental, tardarían 15 meses más, y más problemas económicos para el Erario de la República.

6.- Concluyen el documento con lo siguiente: "...Como no teniendo además por la Concesión, obligación alguna de tocar la Ciudad de Durango, suplicamos a usted que a la mayor brevedad posible se sirva recabar la aprobación del Sr. Presidente de la República a los planos de los 165 km. a que hemos venido haciendo referencia, mandando se nos devuelva el duplicado con la anotación correspondiente..."

(*) NOTA.- Consecuencia de interpretación jurídica, si se analiza la cláusula 1ª de la Concesión, transcrita al inicio de este tema, también se puede deducir que la empresa tiene la obligación de coordinar el paso del ferrocarril por la Ciudad de Durango, argumento legal que siempre abundó en su favor el Gobernador Gómez Palacios.

APROBACION DEL TRAZO DEL FERROCARRIL CENTRAL PASANDO POR LA REGION LAGUNERA.- (Remitido al Gobernador de Durango).- PARTE OFICIAL.- Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.- México.- Sección 3ª.- Número 6,762.- Hoy digo a los apoderados de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano:

"...Se ha recibido en esta Secretaría el Ocurso de udes. fecha 21 de abril próximo pasado al que acompañan los planos y perfiles por duplicado del trazo referente a 165 km. comprendidos entre el número 585 y 750 de la línea de Paso del Norte al Sur, exponiendo las razones que ha tenido esa Compañía para proponer ese trazo que una vez adoptado hará que la línea troncal no pase por la Capital del Estado de Durango...

"...Examinando el asunto debidamente y atendiendo el Presidente de la República a los fundamentos en que se apoyan udes. para solicitar la aprobación del indicado trazo y teniendo en cuenta igualmente las dificultades que se presentan para hacer pasar la línea troncal por dicha Capital, como lo solicitaba el Gobierno de aquel Estado y lo deseaba el Ejecutivo de la Unión, el mismo Primer Magistrado ha tenido a bien aprobar el referido trazo...

"...Lo que comunico a udes. en respuesta a su citado Ocurso devolviéndoles para los fines consiguientes un ejemplar de los planos y perfiles de que se trata, con la respectiva aprobación..."

"...Y tengo la honra de transcribirlo a ud. como resultado de su oficio fecha 24 de noviembre del año próximo pasado, acompañándole copia del Ocurso y anexo que la Compañía dirigió a esta Secretaría y dió margen a la preinserta resolución..."

"...Libertad y Constitución.- México, Mayo 7 de 1883.- Por ocupación del Secretario, M. Fernández, Oficial Mayor.- Al gobernador del Estado de Durango..."

El Gobernador Gómez Palacio había hablado personalmente con el Presidente Gral. Manuel González, externándole los deseos de los duranguenses y pidiéndole interviniera para que se cumpliera el compromiso contraído y el trazo del ferrocarril pasara por la Ciudad de Durango, pero no logró este propósito. A la notificación relativa le dió una respuesta escueta:

...REPUBLICA MEXICANA.- GOBIERNO DEL ESTADO DE DURANGO.- Sección de Fomento.- Núm. 389.- Por la respetable comunicación de ud. número 6,762 fecha 7 del actual y anexos relativos que se adjuntan a la misma queda impuesto el Gobierno de mi cargo de que fue aprobado el plano del Ferrocarril Central, según el cual no pasará dicho ferrocarril por Durango.- Libertad y Constitución.- Durango, Mayo 24 de 1883.- Francisco G. Palacio.- J. I. Briones, Secretario.- Al Secretario de Estado y del despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.- México.- Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano..."

Casi a la vez en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango Núm. 42, de fecha 27 de mayo de 1883, se producía una interesante respuesta a tal determinación:

"...Nuestra opinión en esta materia es que mientras los ferrocarriles en México se hagan por compañías americanas, sólo se han de llevar a efecto los que partiendo de algún punto de los Estados Unidos vayan a terminar a la Ciudad de México, de cuya línea han de procurar desviarse lo menos posible. Como que el objeto principal de estos ferrocarriles es servir intereses americanos, dando extensión en nuestro territorio a los sistemas de vías férreas americanas, de las que se consideran las nuestras ramales o dependencias, es natural que de toda preferencia se les destine al tráfico rigurosamente internacional, y que sólo sin perjuicio de éste, y en cuanto lo permita el más directo trayecto, servirán al tráfico nacional mexicano. Muy lejos estamos de desdeñar esta ventaja, accidental y muy secundaria en el concepto de los empresarios de ferrocarriles, antes cordialmente la celebramos: tratamos sólo de fijar el carácter que por ahora han de tener en nuestro país los ferrocarriles, que es el de rigurosamente internacionales..." (*)

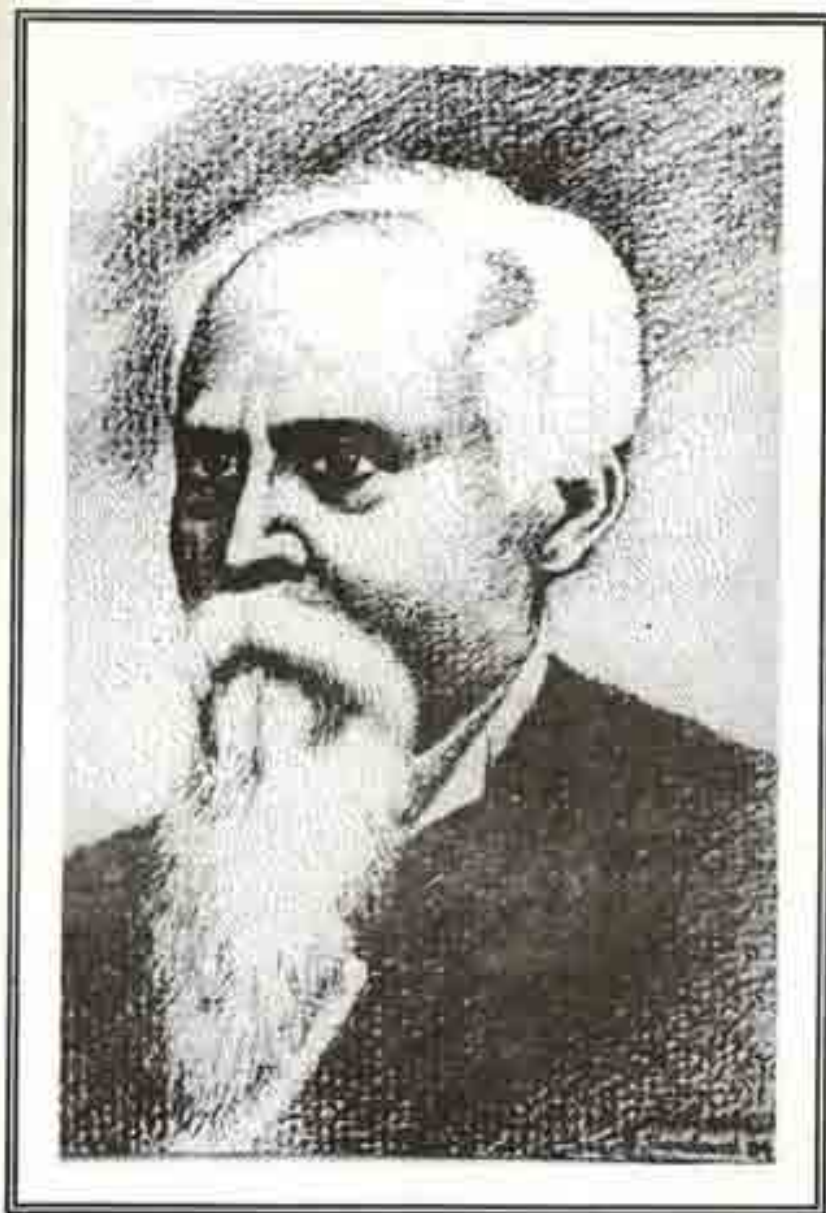
Gómez Palacio ya no regresó al Gobierno, se retiró a la vida privada y sin la satisfacción de haber logrado aquel objetivo; unos tres años después, el 27 de febrero de 1886, a la edad de 62 años falleció en esta Ciudad de Durango; el Gobierno del Estado emitió al tercer día de su deceso un Decreto mediante el cual declaraba duelo oficial en todo el Estado; un honor a uno de nuestros estadistas liberales más brillantes de

(*) P.O. Núm. 42 del Gob. del Edo. de Durango.- Mayo 27-1883.- Colección de Leyes citada.

la época de la Reforma. El Lic. José Ignacio Gallegos, con relación a la separación de Gómez Palacio, apunta lo siguiente:

"... Sea cual fuere la verdad, lo cierto es que el Lic. Gómez Palacio abandonaba la silla gubernamental del Estado de Durango con la frente muy alta y con la satisfacción del deber cumplido... Seguramente entonces tuvo lugar el anécdota que refiere Don Antonio Berdugo y Tébar, en los "Apuntes Biográficos" que escribiera sobre el Sr. Gómez Palacio a la muerte de éste... Cuenta que en una ocasión, una persona que tenía bastante confianza con el Sr. Gómez Palacio le dijo: "Tu clarísimo talento, tu sólida, tu variada instrucción, tu desinteresado patriotismo, tu acrisolada honradez, todo, todo, te lo ha reconocido el país, pero eres un niño y mientras seas niño en política jamás podrás hacer algo"... A lo que el Sr. Gómez Palacio contestó: "De niño o de honrado, así como de hacer el bien que está en mi posibilidad, es precisamente de lo que me jacto y es mi orgullo, pésele a quien le pesare"..." (*)

(*) GALLEGOS José Ignacio.- "Francisco Gómez Palacio, Patriota y Humanista". Seminario de Cultura Mexicana.- México, D.F.- 1982



Lic. Francisco Gómez Palacio

EL TRAZO DEL CENTRAL POR LA LAGUNA.- Las gestiones de Andrés Eppen.- Autorización de la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.- Llegada de las cuadrillas de trabajadores, la forma en que realizaban los trabajos y tendidos de los rieles.- Orientación de los rieles por la Laguna.- La llegada de las máquinas.- Anuncios periodísticos en México sobre la próxima inauguración del Central.- El Presidente Manuel González anuncia la inauguración.- Conclusión.

Un liberal juarista de origen alemán Andrés Eppen Ascherlioni, apoderado y socio de la Casa Bancaria Alemana Rapp Sommer Hermann y Cía., propietaria de grandes y prósperas haciendas de la Laguna, fue pieza clave en las negociaciones para que el Ferrocarril Central pasara por la Laguna. Desde que se conoció el Proyecto no cojó en ese empeño. Ofreció los terrenos necesarios con la condición de que al no utilizarse fuesen devueltos a sus dueños.

Así como se describió en el tomo anterior, después de la presentación de los planos y perfiles, fue autorizado el trazo por la Laguna, conforme se desprende de una transcripción que contiene el Oficio 6,762, de mayo 7 de 1883, girado al Gobernador Francisco Gómez Palacio por la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.

El 24 de agosto de 1883, se firmaron los contratos de cesión de terrenos entre los dueños y la Empresa. La Casa Rapp Sommer al través de su vocero el Sr. Eppen, había hecho el ofrecimiento, pero el contrato era suscrito por la propietaria Sra. Luisa Ibarra Vda. de Zuloaga, cuyos inmuebles: ranchos y haciendas estaban intervenidos por la Casa Rapp.

Un mes después de la formalización de lo convenido, ya se encontraban en la Laguna cuadrillas de trabajadores, negros en su mayoría. Las primeras labores fueron de deslinde de los terrenos y luego el aplanado de la terracería, aparte de ir tirando a los lados durmientes y rieles, así lo asienta en sus investigaciones un respetable lagunero:

"...Conforme las laboriosas cuadrillas, dirigidas todas por norteamericanos, iban tendiendo los rieles, iban apareciendo y avanzando los carros y trenes de la caravana de materiales, con todo un ejército de cuadrillas, negros en su mayoría y técnicos, ingenieros, topógrafos y ayudantes, quienes venían a toda prisa desmontando el terreno; deslindeando, emparejando, rellenando partes con piedra y aterrando,

apisonando, para ir tirando plomadas, cordones y niveles, por donde iban acostando los durmientes, mientras que ahí ya venían con los tramos de rieles y con muy precisa medida, con un aparato muy curioso les iban midiendo la distancia paralela y los iban acercando o retirando, para que otras cuadrillas fueran rápidamente claveteando, como marinetes humanos con muy exacta precisión, ante la gran admiración de las gentes, que se maravillaban de los obreros negros, con los martillos lanzados desde acá iban a dar precisamente en la cabeza del clavo, para seguir adelante en el nunca visto tendido de vías..." ()*

Por lo que corresponde a Durango, el tendido de rieles tomó la dirección siguiente: Procedente de Chihuahua entró al Estado a través de una extensa recta por medio de la cual se fijaron las Estaciones de Zavalza, Ceballos, Yermo, Bermejillo y al final la Estación Lerdo, ubicada en la Hacienda de Santa Rosa, propiedad de Santiago Lavín. De este lugar continuaba hasta la Estación de Torreón, ubicada en la Hacienda del mismo nombre. Entre ambas Estaciones el Río Nazas servía de linderero entre los Estados y donde quedó construido para 1883 un enorme puente de madera, mismo que dos años después, en 1885, fuera derrumbado por una fuerte crecida del Río. La Estación de Torreón era una "casucha de madera roja y tejabanos negros", ubicada hacia el sur del lugar que hoy se conoce como La Alianza (zona comercial). Continuando hacia el sur, el tendido de rieles entrará otra vez al Estado de Durango por donde quedó la Estación Picardías, para salir nuevamente y entrar al de Coahuila, siguiendo el riel en forma paralela con el Río Aguataval, que es linderero entre ambos Estados, para cruzar más allá la municipalidad de San Juan de Guadalupe, donde se fijaron las Estaciones siguientes: Acacio, Rivas y Simón; luego rumbo a Zacatecas.

La llegada del ferrocarril a la Laguna no fue como en las ciudades porque no había ciudad. La Laguna era un inmenso territorio de ranchos y enormes haciendas que producían algodón, granos e importante explotación pecuaria. Ante el asombro de los lugareños, rancheros y hacendados poco a poco fueron apareciendo los rieles y luego llegó el día, un 23 de septiembre de 1883, las máquinas, que acarrebaban el material a través de los propios rieles, que iban quedando debidamente armados, llegaron al Rancho del Torreón, la descripción siguiente nos da una idea:

(*) TERAN LIRA MANUEL. "HISTORIA DE TORREÓN". Editorial MACONDO. Torreón, Coah. 1989.

"... Ya instaladas por aquí las vías, la caravana fue desapareciendo y ante el asombro de las gentes, desde ese día, en la mañana, por la tarde o por la noche, ya pasaban de aquí para allá o de allá para acá, los trenes o las sorprendentes máquinas negras de ferrocarril, con sus espantosos plúidos que hacían que todo el mundo se estremeciera y se sobresaltara de emoción o de pavor..." ()*

En la Laguna, Andrés Eppen, vocero de los hacendados de la región, alcanzó su propósito. La gran producción, básicamente de materia prima contó con el medio de transportación rápida y en enormes cantidades para la exportación de la fibra del algodón, granos y ganado.

Al año siguiente, la revista "SUMARIO" de la Ciudad de México, fechada el 28 de febrero, comentaba con respecto al Ferrocarril Central Mexicano, que dentro de poco concluirían los trabajos de herradura y que sólo faltaba un espacio de menos de 50 km.; que la sección Norte pronto se enlazaría con la del Sur en Fresnillo; calculaba que estaría totalmente terminada para el 15 de marzo.

En la misma revista se informaba que el Superintendente Robinson había hecho un viaje de inspección y que ya formaba los itinerarios del tren expreso o trenes entre la Ciudad de México y Paso del Norte. Calculaban que el viaje entre estos dos puntos se haría en 52 horas, desplazándose a una velocidad de 25 millas o 40 km. por hora, incluyendo paradas. Los trenes saldrían de la Ciudad de México en la mañana para llegar a Paso del Norte en la mañana del tercer día. Ya en Paso del Norte (hoy Cd. Juárez), se enlazaría con los trenes del Atchison, Topeka y Santa Fe y con otras vías férreas de los Estados Unidos. El Presidente Manuel González, en su informe de Gobierno rendido ante el Congreso, el 1º de abril de 1884, en la parte relativa, dice:

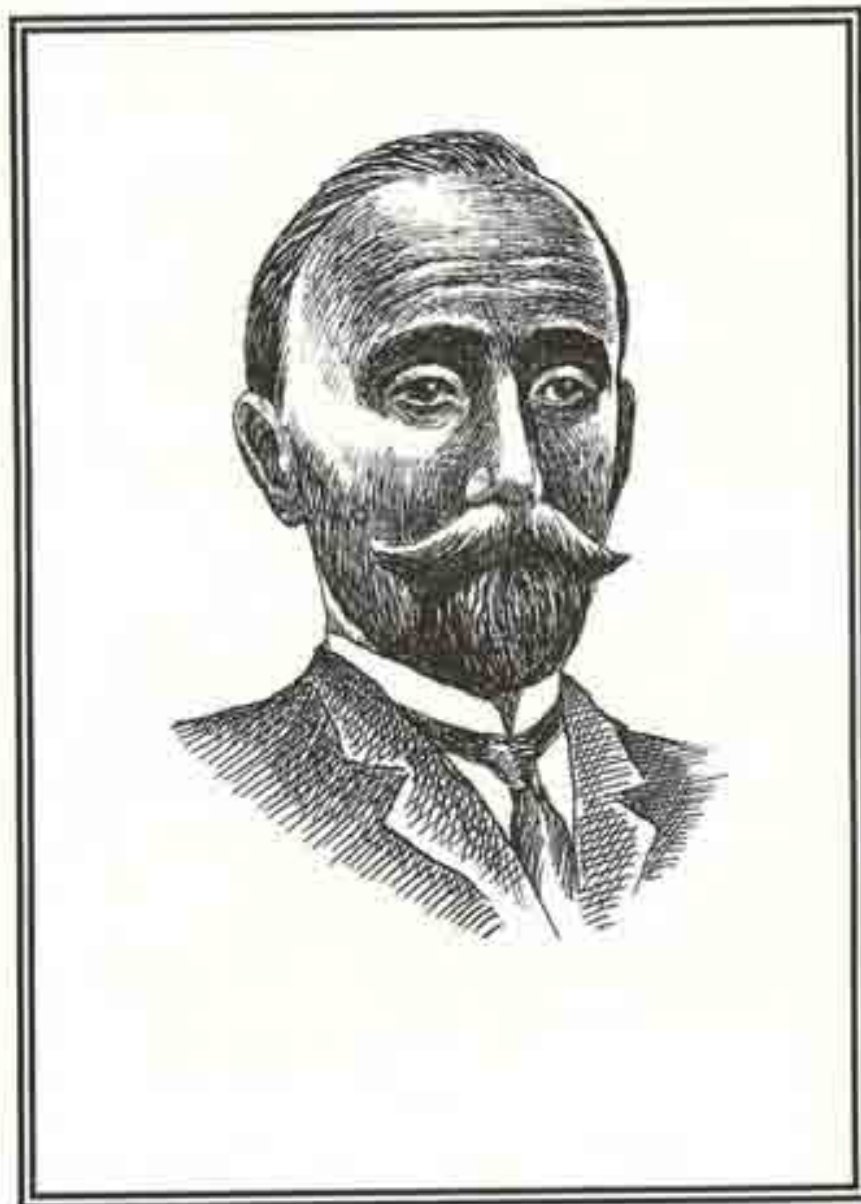
"... Los ferrocarriles han tenido tan notables progresos, que me cabe la satisfacción de anunciaros la terminación, el 8 de marzo último, de la Línea al Norte del Ferrocarril Central y su apertura al tráfico mañana mismo. Esta gran Línea de 1970 km. de longitud, ha sido construida en poco más de tres años, y al ligarse el Paso del Norte con los Estados Unidos, pone en rápida comunicación a la República con toda la parte septentrional del Continente y por su intermedio, con Europa. La misma

(*) Terán Lira Manuel. Op. cit.

Compañía que ha consumado tan notable obra, ha realizado también grandes adelantos en las líneas que van al Atlántico y al Pacífico, y que formarán una vía de comunicación interoceánica..." ()*

No escapó al Gral. González, el detalle de preparar la inauguración de ésta, la más importante vía férrea de la nación en un aniversario más de la gran victoria republicana del héroe del 2 de abril, Gral. Porfirio Díaz.

El sistema ferrocarrilero en México no se construyó con miras a desarrollar las diferentes regiones económicas del país, no obstante la gran aportación subsidiaria del Gobierno Federal, sino fundamentalmente para el transporte rápido de recursos naturales que requería en grandes cantidades el creciente emporio industrial del vecino país; así está el trazo de las más importantes vías férreas y sus ramales y sobre todo las del Ferrocarril Central, que va de México a Ciudad Juárez; y el Ferrocarril Nacional Mexicano, que comunica al centro del país con Laredo. Al ponerse en funcionamiento estas rutas, sobre todo la del Central, la mayor parte de la carga que se transportaba por el Puerto de Veracruz, ahora sencillamente se remitía por el Ferrocarril Central, directamente a la frontera.



ANDRES EPPEN

EL FERROCARRIL INTERNACIONAL.- Las Concesiones.- Gestiones del Gobernador Juan Manuel Flores.- Gestiones del Sr. Eppen buscando asegurar el paso por la Laguna.- Inicio de los trabajos en Ciudad Porfirio Díaz.- Avance de los trabajos hasta Torreón.- Contrato para la construcción y explotación del tramo Torreón-Durango.- Bastantes y diversas noticias y nada en concreto.- Representantes de la Empresa negocian con el Gobierno Federal para evitar otra Concesión.- Representantes de la Empresa tratan en Durango la adquisición de terrenos.- Inicio de los trabajos.- Puntos que seguiría la Línea.

La firma Huntington, logró suscribir con el Gobierno Federal concesiones para construir un ferrocarril que uniese las Ciudades de Porfirio Díaz (hoy Piedras Negras) con la de Durango; y otra para conectar Durango con Tepehuanes; expidiéndose estas Concesiones el 7 de julio de 1881 y el 22 de agosto de 1882. Después se ampliaría la autorización para construir los ramales, por lo que corresponde a Durango, el de Velardeña y el de Tlahuafilo. Esta línea troncal tiene de característico que fue la primera que se construyó sin subvención del Gobierno Federal. En principio el Proyecto era Piedras Negras-Durango-Guaymas.

Entrado de este Proyecto el Gral. Juan Manuel Flores, Gobernador de Durango, y como vocero de los hombres de empresas y negocios, y en general de los duranguenses, reforzó este Proyecto con sus gestiones ante el Presidente Porfirio Díaz. En la Laguna, también habiendo recibido la noticia del nuevo Proyecto del Ferrocarril Internacional, de inmediato tanto hacendados como comerciantes y hombres de negocios, teniendo como vocero al Sr. Andrés Eppen, hicieron proposiciones a la Compañía para que esta ruta pasara también por la Laguna, ofreciéndole todas las facilidades para el empalme con el Ferrocarril Central, como así aconteció.

Para marzo de 1883, la Compañía "Constructora Internacional" ya había comenzado sus trabajos en Ciudad Piedras Negras, estando bastante adelantados los del puente sobre el Río Bravo, que habría de substituir al provisional. Para septiembre del mismo año ya estaba terminada esta obra y además construidos 117 km. en territorio mexicano. En abril de 1887 se calculaba que para fin de año la línea se enlazaría con el Ferrocarril Central en la Laguna, sin embargo, la terminación del tramo fue hasta el mes de marzo del año siguiente. El Presidente Díaz, en su Informe a la Nación del 1º de abril de 1888, en la parte relativa, dice:

"...Terminada la construcción del Ferrocarril Internacional Mexicano, que une la población fronteriza de Piedras Negras con el Central, en la Hacienda de Torreón, se abrió al tráfico aquel camino el 1º de marzo último, estableciéndose con él una nueva línea para las fronteras del Norte y el exterior..." ()*

Por lo que correspondía a Durango, el 27 de abril de 1886, se había firmado el contrato para la construcción y explotación del Ferrocarril Internacional, interviniendo el Gral. Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento y el Gobernador del Estado, Gral. Juan Manuel Flores, contrato que fue aprobado por la Legislatura del Estado, el 26 de mayo siguiente. Este mismo instrumento jurídico sufrió algunas modificaciones el 6 de julio de 1889, dando la explotación a algunas empresas extranjeras, primero a un sindicato inglés y después al empresario Septimus Hedgoc, sin embargo, los trabajos no se llevaron a cabo sino hasta después de dos años.

Una vez que en Durango se conoció el Proyecto del Internacional y su paso por la Ciudad-Capital, los duranguenses siempre estuvieron al tanto de los pasos que se fueron dando, sobre todo del tramo Torreón-Durango. A principios de abril de 1891, se tuvo la noticia de la compra-venta de rieles y gran cantidad de durmientes para cubrir 250 km. que tendría la vía entre ambos puntos y que a más tardar en un mes se iniciarían los trabajos. Estas informaciones se conocían por lo común a través de las casas comerciales de la localidad, debido a sus actividades que tenían contacto con otros puntos de la República.

Desde que en Durango hizo revuelo el Proyecto hasta el momento en que estaban por iniciarse los trabajos (abril de 1891), habían transcurrido cinco años, razón por la que los ciudadanos se encontraban incrédulos, se recibían muchas noticias pero nada de hechos, decían que sentían "defraudadas sus esperanzas". Otra noticia recibida a mediados de mayo desde la Ciudad de México, fue que agentes de la firma Huntington, en principio habían propuesto al Gobierno General, comenzar en julio (1891) la construcción del tramo Torreón-Durango, con la condición de que en quince años no se diera otra concesión; pero que por su parte el Gobierno lo que les ofrecía era no dar otra en cinco años; que luego la Compañía ya

no les discutía el plazo de quince, sino uno de diez; que en fin, parecía que se vislumbraba un arreglo.

A mediados de junio se encontraba en la Ciudad de Durango el Sr. Jas. A. Mac. Naught, agente del internacional, a fin de contratar con el Gobierno del Estado, la adquisición de los terrenos por donde debería pasar la vía, habiendo tenido algunas dificultades en esta encomienda... Quince días después, para el 1º de julio había llegado a la Ciudad de Durango otro enviado, el Sr. J. B. Johnson, representante de la Empresa, con el mismo objeto, adquirir los terrenos necesarios para el tendido de la vía; encontrando a los propietarios en mejor disposición.

Pero no fue sino hasta en septiembre siguiente cuando gran cantidad de operarios ya se ocupaban de la construcción del riel, divididos en cuatro secciones. Esta noticia se recibió con demasiada alegría y entusiasmo. De acuerdo a los estudios, planos y perfiles, los puntos principales que tocaría la vía, a partir de Torreón, serían los siguientes: Lerdo, Avilés, La Loma, Pedriceña, Pasaje, Tanque, Yerbanis, Tapias, Porfias, San Gabriel, Chorro, Calera y San Ignacio.

La Estación en la Ciudad de Durango, se establecería hacia el Norte de la propia Ciudad en el Llano de Guadalupe, desde el punto de Buena Vista hasta el rancho denominado La Esperanza, abarcando una extensión de un kilómetro de Oriente a Poniente, por 400 m. de Norte a Sur. El Ayuntamiento de Durango cedió todos los terrenos municipales que se localizaban dentro de este perímetro.

Una primera noticia de los avances era que el contratista J. M. Robertson traía alrededor de 300 operarios entre los cuales había un gran número de ingenieros encargados de la dirección de la obra; que según se hiciese necesario se iría aumentando el número. Para fines de octubre (1891), la obra de medición y de desmonte, había llegado hasta la Hacienda de La Loma, municipalidad de Lerdo.

Para fines de año 1891, la vía se encontraba herrada hasta el Puerto de Huarache y la terracería concluida hasta La Loma, ambos puntos de la municipalidad de Lerdo; los trabajos de brecha se encontraban en Huarachi, de la municipalidad de Cuencarné; más de 300 trabajadores colocaban durmientes y rieles. Para el 13 de abril de 1892 las cuadrillas de trabajadores y el tendido de la vía habían avanzado hasta Pedriceña, municipalidad de

(*) Informe Presidencial 1821-1984.- Op. Cit.

Cuencamé; de Pedriceña posteriormente se desprendió un ramal hasta la explotación minera de Velardeña; a fines de este mismo mes, la parte de vía herrada ya había pasado el Tanque, también de la municipalidad de Cuencamé. El 1° de julio, el avance estaba en Yerbanis, municipalidad de Peñón Blanco; este punto viene siendo el intermedio entre la Lagana y la Ciudad de Durango, y la estación de embarque del negocio ganadero de Atotonilco por una parte y por la otra de las hilanderías de La Concha, Belém y Guadalupe de Peñón Blanco.

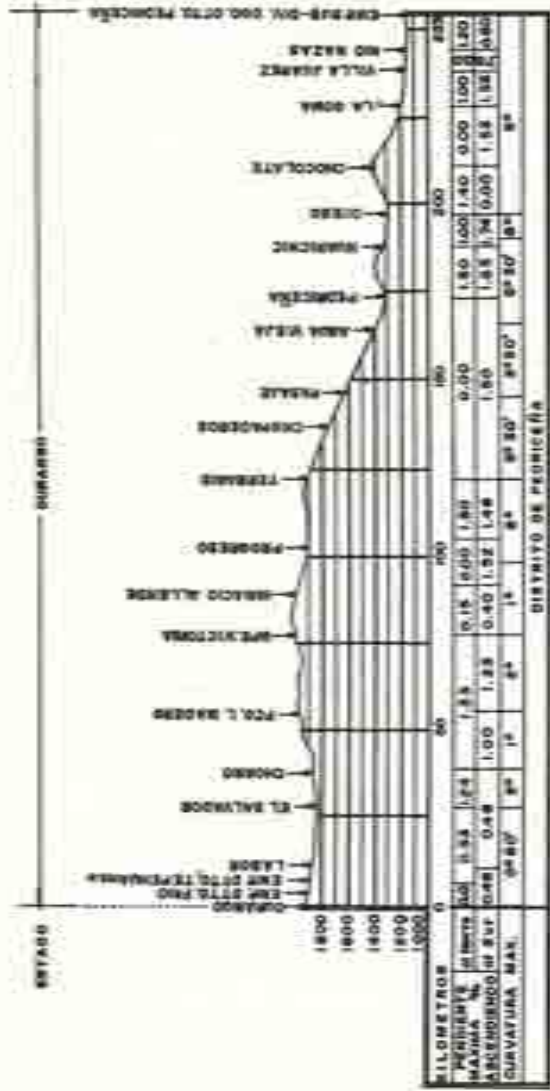
Entre Yerbanis y La Calera, este punto ya inmediato a la Ciudad de Durango, se encontraban repartidos campamentos de operarios, de 200 hombres cada uno y uno más de 500. Para el 4 de julio (1892) ya habían llegado a la Hacienda La Tapona (hoy Guadalupe Victoria), habiéndose puesto hasta este lugar en explotación, y el 10 de agosto a San Gabriel (hoy Francisco I. Madero) km. 56, municipalidad de Pánuco de Coronado, hasta donde también se puso en explotación, punto que dista 14 leguas de la Ciudad de Durango. Para los primeros días de septiembre la vía herrada había pasado la Hacienda El Charro, municipalidad de Durango; a mediados de septiembre los trabajos de construcción de la vía ya llegaban a La Calera, rancho que dista 4 leguas de la Ciudad de Durango; para luego concluir en la Ciudad Capital el 16 de octubre (1892).

Boletín Municipal.

FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO
 ITINERARIO NUMERO 13.
 DE LOS TRENES ENTRE TORREON Y DURANGO,
 A partir de la 1. 15 P. M. del Domingo 16 de Octubre de 1892,
 Hasta Nueva Orden.

LA HORA DE IRSE POR LA DE LA CIUDAD DE DURANGO.

DURANGO AL NORTE		Distancia en Kilómetros	Distancia en Leguas	ESTACIONES	Distancia en Kilómetros	Distancia en Leguas	DURANGO AL SUR	
H	M						H	M
7.00 A.M.	1.07 P.M.						1.00 P.M.	7.00 P.M.
7.10	1.17	101.25	101.25	101.25	101.25	101.25	11.45	8.30
7.40	1.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	11.25	8.00
8.00	2.20	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	11.00 P.M.	7.45
8.30	2.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	10.40 A.M.	7.15
9.00	3.20	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	10.20	6.45
9.30	3.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	10.00	6.15
10.00	4.20	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	9.40	5.45
10.30	4.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	9.20	5.15
11.00	5.20	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	9.00	4.45
11.30	5.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.40	4.15
12.00	6.20	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.20	3.45
12.30	6.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.00	3.15
1.00	7.20	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.40	2.45
1.30	7.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.20	2.15
2.00	8.20	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.00	1.45
2.30	8.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.40	1.15
3.00	9.20	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.20	8.45
3.30	9.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.00	8.15
4.00	10.20	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.40	7.45
4.30	10.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.20	7.15
5.00	11.20	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.00	6.45
5.30	11.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.40	6.15
6.00	12.20	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.20	5.45
6.30	12.50	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.00	5.15
7.00	1.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.40	4.45
7.30	1.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.20	4.15
8.00	2.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.00	3.45
8.30	2.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.40	3.15
9.00	3.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.20	2.45
9.30	3.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.00	2.15
10.00	4.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.40	1.45
10.30	4.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.20	1.15
11.00	5.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.00	8.45
11.30	5.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.20	8.15
12.00	6.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.00	7.45
12.30	6.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.40	7.15
1.00	7.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.20	6.45
1.30	7.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.00	6.15
2.00	8.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.40	5.45
2.30	8.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.20	5.15
3.00	9.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.00	4.45
3.30	9.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.40	4.15
4.00	10.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.20	3.45
4.30	10.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.00	3.15
5.00	11.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.40	2.45
5.30	11.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.20	2.15
6.00	12.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.00	1.45
6.30	12.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.40	1.15
7.00	1.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.20	8.45
7.30	1.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.00	8.15
8.00	2.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.40	7.45
8.30	2.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.20	7.15
9.00	3.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.00	6.45
9.30	3.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.40	6.15
10.00	4.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.20	5.45
10.30	4.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.00	5.15
11.00	5.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.40	4.45
11.30	5.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.20	4.15
12.00	6.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.00	3.45
12.30	6.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.40	3.15
1.00	7.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.20	2.45
1.30	7.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.00	2.15
2.00	8.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.40	1.45
2.30	8.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.20	1.15
3.00	9.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.00	8.45
3.30	9.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.40	8.15
4.00	10.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.20	7.45
4.30	10.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.00	7.15
5.00	11.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.40	6.45
5.30	11.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.20	6.15
6.00	12.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.00	5.45
6.30	12.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.40	5.15
7.00	1.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.20	4.45
7.30	1.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.00	4.15
8.00	2.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.40	3.45
8.30	2.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.20	3.15
9.00	3.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.00	2.45
9.30	3.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.40	2.15
10.00	4.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.20	1.45
10.30	4.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.00	1.15
11.00	5.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.40	8.45
11.30	5.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.20	8.15
12.00	6.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.00	7.45
12.30	6.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.40	7.15
1.00	7.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.20	6.45
1.30	7.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	7.00	6.15
2.00	8.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.40	5.45
2.30	8.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.20	5.15
3.00	9.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	6.00	4.45
3.30	9.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.40	4.15
4.00	10.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.20	3.45
4.30	10.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	5.00	3.15
5.00	11.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.40	2.45
5.30	11.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.20	2.15
6.00	12.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	4.00	1.45
6.30	12.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.40	1.15
7.00	1.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.20	8.45
7.30	1.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	3.00	8.15
8.00	2.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.40	7.45
8.30	2.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.20	7.15
9.00	3.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	2.00	6.45
9.30	3.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.40	6.15
10.00	4.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.20	5.45
10.30	4.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	1.00	5.15
11.00	5.00	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.40	4.45
11.30	5.30	102.00	102.00	102.00	102.00	102.00	8.20	4.15
12.00	6.00	102.00	102.					



Gráfica con kilometraje, pendientes y curvaturas del tramo LAGUNA-DURANGO.
 Proporciónada por la Sub-División Durango de los
 Ferrocarriles Nacionales de México.



GRAL. JUAN MANUEL FLORES

LLEGADA DEL FERROCARRIL A LA CIUDAD DE DURANGO.- *Preparativos.- Programa.- Llegada de la primera locomotora.- Llegada del primer tren de pasajeros.- Llegada del ferrocarril el día de la inauguración oficial.- Traslado de la Comitiva.- Recorrido por los arcos triunfales.- Sesión del Cabildo.- Recepción en el Congreso y banquete.- El baile.- Ceremonia en el Colegio de Abogados.- La Prensa.- Retorno de la Comitiva.*

Para los primeros días de septiembre (1892), el Gobierno del Estado había nombrado una comisión que elaborara un programa para la inauguración del Ferrocarril Internacional de Durango, integrada por los señores Teniente Coronel Wenceslao González, Carlos Bracho, Antonio de Juambelz, P. Emilio Stahlknocht, Cipriano Barrero, Francisco G. Palacio y D. F. Ambrosio Sánchez, mismo que quedó definido el 2 de noviembre.

Con anticipación se empezaron los trabajos de aseo y arreglo de las calles y de los edificios públicos con el objeto de que la Ciudad presentara un aspecto agradable. En la sociedad duranguense existía una indescriptible animosidad para celebrar las fiestas de este grandioso acontecimiento. Cuando se iniciaron estos preparativos, los trabajos de herradura se encontraban a la altura de la Hacienda "El Chorro", ya en la municipalidad de Durango.

Un mes antes de la publicación de este programa, el 1º de octubre de 1892, había llegado a la Ciudad de Durango la primera locomotora del Ferrocarril Internacional Mexicano, cargando durmientes, rieles y demás implementos de construcción. En esa ocasión se reunieron miles de gentes en la Estación construída en los llanos de Guadalupe, hacia el norte de la Ciudad de Durango.

El 16 de octubre de 1892, arribó a la Ciudad Capital de Durango, el primer tren de pasajeros, hecho que también reunió gran cantidad de espectadores. Nadie quería quedarse sin presenciar el novedoso medio de transporte. Toda la gente quería conocer los carros por dentro y por fuera, así como aquella imponente máquina llamada "Caballo de Acero".

La presencia del ferrocarril en la Ciudad de Durango, fue un acontecimiento sin precedente en su historia; y así como en otras ciudades a donde había llegado, se organizaron grandes fiestas... Conforme al

programa previsto, el 10 de noviembre de 1892, fecha del inicio de las fiestas, desde temprana hora la gente se empezó a congregarse en la Estación del Ferrocarril, que desde ese día llevaría el nombre de "Estación del Ferrocarril Internacional", ubicada en el llano de Guadalupe, llamado así porque en aquellos días no existía el caserío del Samsario ni los "Tapiales del Factor", solamente los solares de la avenida Felipe Pescador. Calculan observadores de la época que serían alrededor de diez mil ciudadanos los que se dieron cita hacia el norte de la Ciudad.

Serían alrededor de las 5 de la tarde, cuando a la distancia se empezó a ver la columna de humo que arrojaba la locomotora, y poco a poco se fue acercando hasta llegar a los andenes de la Estación. La gran máquina de hierro anunció su llegada con estridentes silbidos y la campana que no cesaba de repicar. Al momento de la llegada se produjeron estruendos aplausos, a la vez que tocaba la banda de música del 13º Regimiento.

Toda la tripulación era norteamericana, desde el maquinista, fogonero, conductor hasta los garroteros. En el Carro Pullman viajaba Mr. Huntington, principal accionista del Ferrocarril Internacional y en los carros especiales, los funcionarios e invitados, todos atendidos por negros.

Para recibir a la Comitiva estaban, el Gral. Juan Manuel Flores, Gobernador del Estado, acompañado de diputados de la Legislatura, funcionarios del Poder Judicial, de la Jefatura Política y del Municipio, así como militares y otros funcionarios federales. Todos ellos se encontraban reunidos en la Estación, que se había convertido en el centro de aquella colosal concentración.

Del tren empezaron a descender: "...el Lic. Ireneo Paz, Presidente de la Prensa Asociada de México; Ignacio Mariscal y su Comitiva; Julio Linantour, Sr. Tomás Morán, Dip. Rafael Salcido, Lic. Jesús F. Nieto, Sr. Francisco de la Fuente Ruiz, Ministro de la República Dominicana; Sr. José P. Jiménez, Sr. Felipe López Romano, Sr. Ignacio Borda, Lic. Faustino Michel, Lic. Pedro Lascorain, Sr. Carlos Ricayo, Sr. Tomás de la Torre, Sr. Julián de la Barra, Sr. Francisco P. Gochicoa, Administrador General de Correos de la República; Sr. Romero Montiel, Sr. Estandisao Veldáquez, Dr. Salinas Carbó, Sr. José I. Icaza, Sr. Antonio de Juambetz, Sr. Siforino de Sistiéga, Sr. Luis Alvarez, Sr. José María Lavista, Sres. Huntington, Johnson, Makenzie y otros..." (*)

(*) Alonso Vera Victoriano.- "Desde hace 67 años Durango tiene Ferrocarril". Trabajo publicado en "El Sol de Durango" - 1959.- Biblioteca Central de Durango.

PROGRAMA
DE LAS FIESTAS QUE SE CELEBRARÁN EN ESTA CIUDAD
LOS DÍAS 10, 11 Y 12 DEL PRESENTE,
CON EL OBJETO DE CELEBRAR
EL ESTABLECIMIENTO
DE LA LÍNEA DEL FERROCARRIL
INTERNACIONAL MEXICANO
ENTRE EL TORREÓN
Y LA CAPITAL DE DURANGO

DÍA 10.

1.º Una comisión nombrada por el C. Gobernador del Estado recibirá y dará la bienvenida en la estación de San Crisótopo al C. Representante del Primer Magistrado de la Nación y a la comitiva oficial.

2.º En la estación del Internacional Mexicano en esta ciudad, el C. Gobernador, acompañado del Ayuntamiento y autoridades civiles y militares del Estado y de la Federación, hará la recepción oficial del expresado Representante y demás invitados. Este acto se celebrará con repiques en los templos, y músicas que recorrerán las calles de la ciudad.

3.º Concluido el acto de la recepción, las comisiones designadas para alojar a los invitados se encargarán de desempeñar su cometido.

4.º A las nueve de la noche el Ayuntamiento recibirá en el Palacio Municipal a los Poderes del Estado, comitiva oficial, autoridades civiles y militares del Estado y de la Federación y demás invitados.

5.º De las ocho y media a las once de la noche, serenata en la Plaza de la Constitución; y a las diez de la noche, fuegos artificiales en la 5.ª calle Mayor.

DÍA 11.

1.º A las diez y media de la mañana, las autoridades civiles y militares del Estado y de la Federación y el Ayuntamiento pasarán al Palacio de Gobierno a presentar sus respetos al C. Representante del Presidente de la República.

2.º A la una de la tarde, banquete oficial en el Palacio de Gobierno.

3.º De las cuatro á las seis de la tarde, música en la Alameda Principal; y de las seis á las once de la noche, serenata en la Plaza de la Constitución.

DÍA 12.

1.º A las diez de la mañana se verificará, en la Alameda Principal, una rifa de varios objetos entre los niños pobres de la ciudad.

2.º A las cuatro de la tarde el C. Gobernador, en unión de las personas que él designe, acompañará al C. Representante del Primer Magistrado de la República á visitar los edificios públicos de la ciudad.

3.º De las cuatro á las seis de la tarde, música en la Alameda Principal; y de las seis á las once de la noche, serenata en la Plaza de la Constitución.

4.º A las diez de la noche, baile de invitación en el Palacio de Gobierno.

El Ayuntamiento ayudado de la Jefatura Política, se encargará de que los edificios públicos y plazas estén adornados é iluminados convenientemente, é invitará á los habitantes de la ciudad á que adornen é iluminen el frente de sus casas.

Durango, Noviembre 2 de 1892.

Enilio Saldarriaga. Antonio de Jaramilla.
Wenceslao González. Francisco G. Polanco.
Ulpiano Guerrero. Andrés Sánchez.

Programa de las fiestas organizadas con motivo de la llegada del Ferrocarril á la Ciudad de Durango, los días 10, 11 y 12 de Nov. de 1892. Boletín Municipal N° 19, del 11 de Nov. de 1892.

Como primer acto simbólico de la inauguración oficial, el Gral. Juan Manuel Flores, Gobernador del Estado puso el último clavo en la vía (*), martillándolo personalmente. Enseguida las personalidades se encaminaron á tomar asiento en las elegantes carretelas que se encontraban adecuadamente dispuestas en la Estación, para llevarlos á los alojamientos... La Comitiva se trasladó por la calle de Constitución, espléndidamente adornada con banderas, cortinas y festones. Al través de este recorrido pasaron por cuatro fastuosos arcos triunfales, que le dieron una imponente fisonomía á la recepción.

El primer Arco, de orden jónico, se había levantado frente á la Estación (al empezar la séptima calle de Constitución). Sus dos columnas estrididas, remataban en artísticas almenas, con banderas mexicanas; el águila nacional en su parte superior entre banderas nacionales y norteamericanas. A un lado se leía la siguiente inscripción: "A LA HONORABLE COMITIVA MEXICANA Y AMERICANA"; y por el otro, otra inscripción: "10 DE NOVIEMBRE DE 1892". El arreglo de este Arco se había encomendado á la Jefatura Política del Partido.

El siguiente Arco estaba entre la plazuela y el atrio de Santa Ana; sus columnas se encontraban adornadas con banderas de todas las naciones, colocadas bajo escudos de seda roja bordada de oro, dispuestas de dos en dos y en cruz, y colocados artísticamente entre ellas con letras de oro los nombres de los Estados de la República; así como de algunos notables duranguenses como Guadalupe Victoria, Francisco Zarco, Santiago Baca Ortíz, José María Patoni y Francisco Gómez Palacio; y en la parte superior la siguiente inscripción: "EL AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONALISTA SALUDA A SUS ILUSTRES HUESPEDES"; una columna tenía escudos de fondo rojo y letras de oro que decían: "CONSTITUCION DE 1857"; y en la otra: "CONSTITUCION DE 1824"; una columna tenía el retrato de Benito Juárez y la otra el de Ignacio Allende.

Un tercer Arco se localizaba entre la tercera y cuarta calle de Constitución se veía desde lejos ondular por debajo y colgadas á sus columnas, en forma de cortinajes, banderas americanas y mexicanas, y por sobre el arco un puente que atravesaba un tren de ferrocarril en miniatura,

(* El clavo era de plata pura. Se había resuelto fundir para esa fin.

con la inscripción siguiente: "BIENVENIDO SEA EL INTERNACIONAL." Este arco fue erigido por la colonia americana establecida en esta Ciudad de Durango.

El cuarto y último Arco, muy sencillo y elegante, se encontraba a un costado de la Catedral. Pendían de sus dos columnas blancas, escudos azules con instrumentos de trabajo de las artesanías, en su parte superior se leía la siguiente inscripción: "LOS HIJOS DEL TRABAJO SALUDAN AL PROGRESO"; este Arco fue levantado por la Sociedad de Artesanos Unidos.

Después de transitar por este recorrido, las autoridades fueron trasladadas a sus alojamientos ubicados en diversas partes del centro de la Ciudad Capital, e invitadas a los actos conforme al programa elaborado. Ese mismo día, a las nueve de la noche, tuvo lugar la Sesión Solemne de Cabildos, para dar la bienvenida al Lic. Mariscal, Secretario de Relaciones Exteriores y representante personal del Presidente de la República, Gral. Porfirio Díaz.

Este Acto se llevó a cabo en el Salón de Sesiones o Salón de Cabildos del Palacio Municipal, ubicado éste al frente de la Plaza de la Constitución. Para el efecto, el inmueble fue debidamente arreglado y decorado; los jardines se encontraban iluminados con focos eléctricos y faroles de colores; cada una de las puertas se encontraba adornada con arcos de flores.

Una vez que arribó el Lic. Mariscal acompañado de un conjunto de damas, se dió inicio a la memorable Sesión del I. Ayuntamiento de Durango, estando presidida por el Lic. Alberto Cincúnegui; en este acto de bienvenida y recibimiento, se sirvieron cervezas, helados y champagne; a la vez que se distribuía una elegante tarjeta con los siguientes motivos: el antiguo escudo de Durango, y estas inscripciones: "Recuerdo del 10 de noviembre de 1892"; "El Ayuntamiento de la Municipalidad da la más cordial bienvenida a sus honorables huéspedes"; así como una vista fotográfica de la fachada del Palacio Municipal, recientemente construido a iniciativa del Sr. Francisco Alvarez, Jefe Político, quien se encontraba presente. En esta misma Sesión, se distribuyó el "Boletín Municipal" N° 19, de 11 de noviembre de 1892, dedicado a la inauguración del ferrocarril y a la visita del representante del Presidente. Por la fecha la edición fue adelantada.

BOLETIN MUNICIPAL

ORGANO DEL I. AYUNTAMIENTO.

DE LA CIUDAD DE DURANGO, ESTADO DE DURANGO, MEXICO

Excmo. Sr. Don Sr. D. E. Alvarez

EL AYUNTAMIENTO

ESTA MUNICIPALIDAD,
EN NOMBRE DE SUS HABITANTES,

SALUDA MUY RESPETUOSAMENTE

AL SEÑOR LICENCIADO MARISCAL

SECRETARIO DE RELACIONES

EXTERIORES Y REPRESENTANTE

DE LAS FIESTAS CON QUE CELEBRA ESTA CIUDAD LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

INTERNACIONAL MEXICANO,

Y A SU VEZ INVITA A TODOS

DEBEMOS UNA GRATA PRESENCIA EN ELA

Y QUELLEN LOS MEJORES RECUERDOS DE LOS SEÑORES DE ESTA CIUDAD

QUIENES A SU VEZ CONSERVARAN SIEMPRE

CON SATISFACCION

LOS NOMBRES DE SUS HONORABLES HUESPEDES,

EN OCHO LA TORRE DEL AYUNTAMIENTO DEL FERROCARRIL.

Al día siguiente, viernes 11 de 1892, a las 10:30 horas, tuvo lugar una Reunión del Congreso en el Salón de Sesiones ubicado en la planta alta del Palacio de Gobierno, para el saludo y recepción de los visitantes, conforme a lo previsto en el programa. Para ese día las paredes del Salón estaban elegantemente tapizadas con papel rojo oscuro y flores de oro. Al momento del arribo del Lic. Mariscal, se escuchó el Himno Nacional, ejecutado por la Orquesta del ilustre músico Manuel Herrera. El Lic. Mariscal se colocó en el lugar de la Presidencia de la Legislatura y a un lado el Gral. Manuel Flores, Gobernador del Estado. El acto se inició con una obertura y luego tomó la palabra el Sr. Ignacio Michel, quien habló en representación de la diputación local en los siguientes términos:

"...La H. Legislatura del Estado, justa apreciadora de vuestros eminentes méritos personales y de la alta presentación de que os halláis investido, tuvo a bien nombrarme en comisión especial para presentarnos a su nombre, como tenemos el honor de hacerlo: sus respetos, afectos y consideraciones, deseando que vuestra permanencia en esta tierra os sea grata y que al volver a la Capital de la República manifestéis a vuestro ilustre representado todo el afecto que éste mismo H. Cuerpo le profesa por lo que ha hecho, por lo que hace y por lo que se espera haga en favor de este Estado y en los demás pueblos de la República que felizmente gobierna..." ()*

Después Rafael Pescador, Promotor Fiscal del Estado, habló a nombre de los empleados federales; al final, el Lic. Mariscal contestó cada uno de los dos discursos, terminándose así la solemnidad del Acto... Continuaron ofreciendo sus respetos las comisiones nombradas: Supremo Tribunal de Justicia, Ayuntamiento, Cuerpo Militar, Instituto Juárez, etc.

Después de la Sesión de recepción del Congreso, tuvo lugar el banquete, que se ofreció en honor del representante del Presidente en el Patio del Palacio de Gobierno, debidamente decorado. A cada lado de la puerta de entrada se colocaron dos grandes mesas y la de honor al pie de la escalera para subir al segundo piso. En la mesa de honor se sentaron: el Gral. Juan Manuel Flores, teniendo a su derecha al Lic. Mariscal y a su izquierda al representante de la República Dominicana; seguían: Sr. Huntington, Sr. Juan de la Fuente Ruiz, Sr. G. C. Maccaubgan, Sr. Emilio

(*) "Boletín Municipal" Núm. 20.- Noviembre 21-1892.- AMD

Stallnecht, Sr. Francisco de la P. Gochicoa, Sr. G. S. Machic, Sr. L. M. Johnson, Sr. Teniente Coronel Wensealao González, Sr. Lic. Esteban Fernández. En las otras mesas las demás personalidades e invitados.

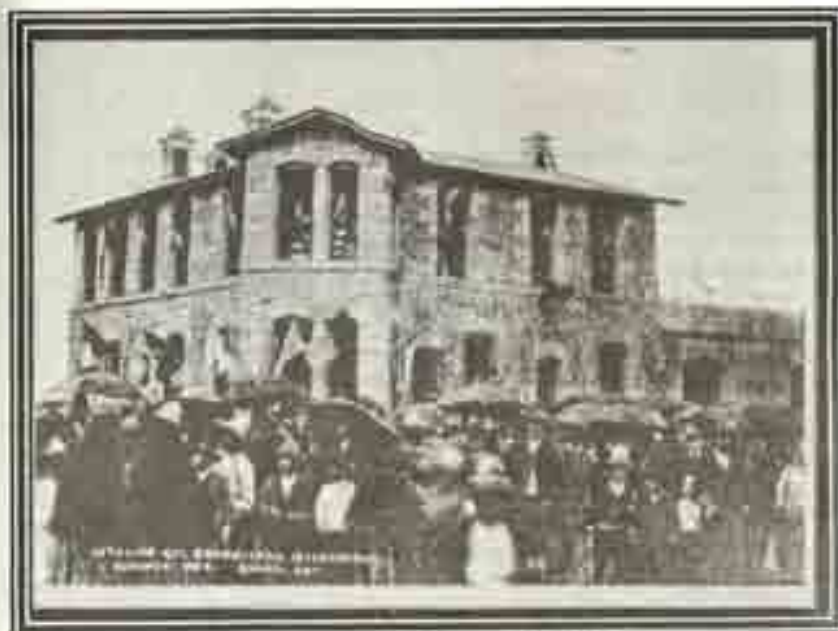
"...El menú estaba presentado en elegantes tarjetas, escrito con letras rojas: Ors d'ouvez- Bourre, Olives, Jambon, Anchois. Potage Consomé a la Royale Poisson Turbot Sauce Hollandaise. Entre- Vol-au-vent aux huitres Paté de faisgras a la Bellevue-Fillet de Bœuf a la Périgueux-Poulet aux pointes d'aspergues-Punch a la Romaine-Roti Rpsbeef a la Anglaise Dessert Cerises Cremé Anglais-Gâteaux-Café-Vins Blanco amontillado Victoria-Bourgoums-Champagne V. Cléocout-Roelzerer..." ()*

El banquete dió principio a las dos de la tarde y durante el tiempo que duró reinó el orden y la cordialidad. Amenizaban alternándose la Orquesta de Manuel Herrera y la Banda del 13º Regimiento, siendo muy aplaudidas. A la hora del Brindis, el Lic. Esteban Fernández, Secretario de Gobierno, habló a nombre del Gobernador, aludiendo al gran acontecimiento que se celebraba; el Lic. Mariscal contestó aquel Brindis y después de enaltecer las virtudes del Presidente Porfirio Díaz, saludó al Sr. Gobernador y al Sr. Huntington. Luego los aplausos y el Himno Nacional. Al final brindó Huntington, en inglés; y el Sr. Rondolph en español. El banquete concluyó alrededor de las cinco de la tarde.

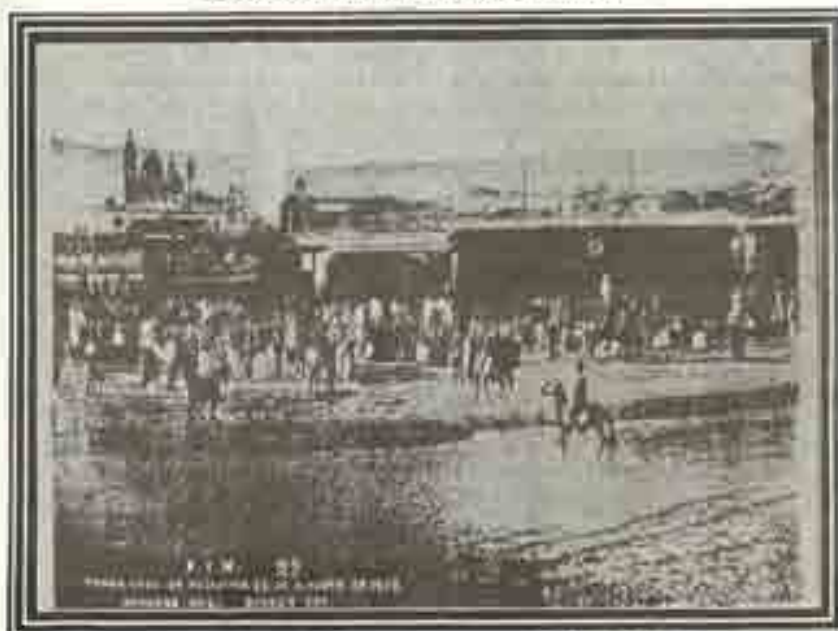
Salvo la recepción de personajes en la Estación que fue un acto espectacular y esencialmente popular, los demás eventos fueron al sabor de la usanza, de refinado trato aristocrático. Al oscurecer el mismo patio principal del Palacio, donde fue la comida, se había transformado, se quitaron las mesas y presentaba otro aspecto, estaba elegantemente decorado. Ahí mismo tendría lugar el baile en honor de los ilustres visitantes. Victoriano Alonso Vara, describe en detalle los arreglos:

"...El extenso patio de la casa de Gobierno estaba tapizado de blanco; de todas sus columnas pendían grandes lunas de Sain Gobain, sobre cada una de las cuales se veían artísticamente colocadas banderas de todas las naciones. El arco de la galería del Norte estaba cubierto en toda su extensión con un inmenso corinaje rojo y oro en cuyo centro se

(*) Alonso Vara Vicariato - Op. Cit.



ANTIGUA ESTACION DEL FERROCARRIL.



FERROCARRIL. Primer tren de pasajeros que arribó a la Ciudad de Durango. Octubre 16 de 1892. La inauguración fué después, el 10 de noviembre del mismo año.

destacaba un magnífico retrato al óleo del señor General Porfirio Díaz y este hermoso tema en grandes letras de oro: "Pax at labor". A cada uno de los lados de la gran cortina y fuera del recinto del salón, dos hermosas grutas cubiertas de tupido follaje y de flores de cuyo centro brotaba el agua constantemente reflejando los colores del Iris, recordaba con su aspecto mágico las ilusiones de un cuento de hadas. En el centro y partiendo de una alta cúpula de festones de pinabete y de flores naturales, pendía una lámpara de diez globos incandescentes que con la multitud de focos eléctricos distribuidos por todas las galerías derramaban una luz como la del día. Como lugar distinguido en el salón fue designado el arco de la galería Poniente en cuyas columnas se ostentaban hermosas flores naturales y saturaban de perfume aquella atmósfera tibia y embriagadora..." ()*

El baile se inició a las diez de la noche, del día 11, conforme estaba programado, en honor de los visitantes y de acuerdo a la costumbre, la cuadrilla de honor estuvo formada por el Lic. Mariscal y Sra. Angela F. de Flores; Sr. Gobernador y Sra. Clara M. de Limantour; Sr. Francisco Alvarez y Srita. Rosa Flores; Sr. Emilio Stahlknecht y Sra. de Huntington; los Santamaría e Isabel P. de Stahlknecht; Estebán Fernández y Srita. Josefa Ostolaza. Las cuadrillas eran un baile colectivo en donde se formaban al inicio por un lado y en fila los hombres, y frente a éstos, también en fila las mujeres, y al ritmo de melodías como la mazorca o la polka se desarrollaba el baile que podría llamarse de conjunto. Según los comentaristas de la época, fue un baile de resonancia. Transcurrió en orden y los invitados, sobre todo el Representante del Presidente Porfirio Díaz y Mr. Huntington, quedaron muy complacidos. A media noche se sirvió la cena y terminada ésta, los concurrentes se empezaron a retirar, aunque hubo grupos de invitados que permanecieron hasta el amanecer.

Al día siguiente, sábado 12, el Lic. Ignacio Mariscal asistió a una ceremonia que en su honor organizaba el Colegio de Abogados. Este evento tuvo lugar en la casa del Lic. Rafael Pescador. En la ceremonia hablaron el Lic. Luis Fernández, Rector del Colegio. Hubo otros oradores. Al final tomó la palabra el Lic. Ignacio Mariscal, intervención con la que se puso fin al acto. Este fue el último evento de las fiestas con las que se conmemoró oficialmente la llegada del Ferrocarril Internacional a la

(*) Alonso Vaz Victoriano.- Op. Cit.

Ciudad de Durango.

El mismo día, 12 de noviembre, a las cinco y media de la tarde, el Lic. Ignacio Mariscal, Representante del Presidente Díaz, así como los demás funcionarios e invitados que lo acompañaron, salieron de regreso en tren especial. Ese mismo día en la noche asistirían a un baile que se les ofrecía en Villa Lerdo.

Después de haber concluido las fiestas que se organizaron con motivo de la llegada del Ferrocarril Internacional Mexicano, el domingo 13 de noviembre de 1892, a las 11:00 hrs., se reunieron los periodistas que para reseñar este acontecimiento habían llegado de la Capital de la República, así como periodistas de la localidad. Esta reunión tuvo lugar en el Hotel Victoria, donde se dieron cita el Lic. Ireneo Paz, Presidente de la Prensa Asociada de México; el Lic. Juan Antuna, Oficial Mayor de la Secretaría de Gobierno; Lic. Alberto Cincúnegui, Presidente del Cabildo; Lic. Julián Bermúdez, Lic. Emiliano G. Saravia, Lic. Enrique G. Saravia, Sr. Juan Guerra y Carpio, Reportero de "El Universal"; el Lic. Pedro Marín, Corresponsal de los Periódicos "El Partido Liberal" y "El Combate"; los Directivos del "Periódico Oficial", "Boletín Municipal", "El Globo", "La República" y "El Comercio de Durango". Este evento tuvo como objeto nombrar la Directiva de la sucursal en esta localidad de la Prensa Asociada.



Gral. Porfirio Díaz

LA POLÍTICA DE CONCESIONES Y LA IMPORTANCIA ESTRATEGICA DE LOS RAMALES. - *La política de las concesiones. LOS RAMALES DEL FERROCARRIL CENTRAL: La Estación de Lerdo (hoy Gómez Palacio). Ramal a Dinamita. A Ojuela. A Minas "La Descubridora". A Rosario y Campo Nuevo. LOS RAMALES DEL FERROCARRIL INTERNACIONAL: La Vía hacia la Compañía Agrícola Limitada de Tlahualilo. Ramal de Pedriceña a Velardeña. Una vía al Cerro de Mercado. Prolongación del ferrocarril a Tepehuanes. Prolongación hacia la Sierra. Concentrado de vías y ramales proyectados y no realizados.*

Para propiciar la inversión local en la construcción de vías y ramales, el Gobierno Federal adoptó la política de otorgar concesiones a los Gobiernos Estatales. La mayoría correspondía a vías que jamás se construyeron, mismas que se revocaron después de haber concluido los términos legales acordados. De este tipo de concesiones se adjunta al final de este capítulo un concentrado.

Se empleó un mecanismo especial para involucrar a los inversionistas. En principio los Gobernadores solicitaban al Gobierno Federal las concesiones relativas, siendo éste el primer paso para interesar a los capitalistas locales en la realización de los proyectos. Ya comprometido el capital suficiente, se formaba una Compañía encargada de realizar la construcción, y una vez emprendida esta acción, la concesión se transfería en caso de no haberse determinado lo contrario. Cuando se producía alguna demora, se pedía una prórroga en cuanto a los términos. En la mayoría de los casos, el Gobierno accedía, salvo casos no justificados, entonces procedía la cancelación respectiva. Independientemente de las concesiones federales, los Gobiernos de los Estados otorgaban concesiones para líneas menores, incluidos los sistemas de tranvías urbanos. En Durango esta política se intensificó a fines y principios de siglo.

Los ramales que se construyeron a través de las dos grandes vías que en una u otra forma cruzan el Estado, tienen suma importancia porque vienen a ser los canales o venas que en cada caso alimentan al troncal y a la vez al sistema de inversión y de la industria principalmente extractiva. Más que el costo del pasaje, lo redituable para las empresas, era la transportación voluminosa de las materias primas. Cada ramal está directamente conectado con un importante punto de abundante explotación minera, agropecuaria o forestal, agregando en menor cantidad la producción

de las factorías que empezaron a tener auge en el porfiriato.

La Estación Lerdo (hoy Gómez Palacio), se hallaba ubicada en el corazón de grandes Haciendas y bien organizados Ranchos. Esta Estación se convirtió en importante centro de embarque, sobre todo de algodón, cuyo cultivo se había vuelto autosuficiente tanto regional como nacionalmente, exportándose en grandes cantidades. La industria textil también financiada con capital extranjero creció considerablemente, sirviéndose del nuevo sistema de transporte, que permitía llevar grandes volúmenes al mercado nacional y extranjero. Este punto cobró tal importancia que en el lugar equidistante se construyó a principios de siglo la famosa Casa Redonda, que funcionó por mucho tiempo hasta los años de 1957 y 1958 en que quedó totalmente destruida por la gran explosión que provocó la colisión entre una locomotora y camiones cargados de dinamita. Posteriormente en 1962 la construyeron nuevamente, pero en la Ciudad de Torreón, Coah.

Hacia el Norte, en la Estación Brittingham, llamada así en homenaje al norteamericano John F. Brittingham, fundador de la fábrica de aceites y jabones de la Laguna y de la fábrica de explosivos de dinamita, salía un ramal de 37 Km. de longitud hasta tal punto, donde estaba la fábrica de explosivos que funcionaba empleando glicerina extraída de la semilla del algodón. Esta empresa, de importancia internacional, estaba asociada con la "Dupont" que tenía el control del mercado nacional y extranjero. Este ramal fue levantado entre 1959 y 1960.

Luego, de la Estación Bermejillo, se derivó otro ramal que iba a la población de Mapimí y de este lugar, una vía angosta hasta el mineral de OJUELA, considerado a fines del siglo XIX como uno de los más importantes. Para ascender a la mina, el Ingeniero alemán Santiago Minbguin, construyó en 1892, el famoso puente colgante, de 326 m. de longitud y una cremallera para subir. Este mineral era explotado por la Compañía de Peñoles. Había una gran planta de fundición, que tiempo después, al agotarse la mina, sería trasladada a Torreón. Estos rieles también fueron levantados hace más de 20 años, tínicamente quedó la base de terracería.

De la Estación Conejos (municipio de Mapimí), Km. 1225, se proyectó un ramal hacia Indé y El Oro. Para tal efecto, mediante Decreto Núm. 67, de diciembre 3 de 1901, la Legislatura aprobó contrato celebrado

entre el Ejecutivo del Estado y David Ough, para construir el ferrocarril de este lugar a los minerales de Hornillos, Indé y El Oro, que no se realizó luego, por virtud de una prórroga al mismo, autorizada mediante Decreto Núm. 31, de abril 12 de 1905. Al ejecutarse el Proyecto sólo habrían de construirse 51 Km. que llegaron a las minas de referencia, explotadas por la Compañía Minera "La Descubridora". "Hornillos" era una importante formación metalífera, cuya riqueza había propiciado fundamentalmente la construcción de este ramal, que tiempo después dejaría de funcionar por el abandono de los trabajos extractivos. Esta vía también fue retirada entre 1959 y 1960.

De la Estación Jiménez, ya en el Estado de Chihuahua, se derivó otro ramal que penetró al Estado de Durango por el norte, precisamente a Rosario, municipio de Ocampo, Dgo. fue inaugurado el 9 de octubre de 1898 y un año después, el Ejecutivo del Estado, celebró contrato con el Lic. Pablo Martínez del Río, apoderado de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, para prolongar esta vía hasta el mineral de Guanaceví (Decreto No. 46 de octubre 24 de 1899). Este Proyecto orientado a comunicar una zona minera, ganadera y forestal de suma importancia, jamás se llevó a cabo. El tramo llegó hasta Estación Rosario. En la actualidad continúa funcionando y prestando servicio de pasajeros. Otro ramal procedente de Escobedo, también del Estado de Chihuahua, entró al Estado hasta un campamento maderero llamado "Campo Nuevo", con una longitud de 100Km. Fue inaugurado el 27 de junio de 1900. Este riel fue levantado totalmente en 1948.

Por lo que corresponde al FERROCARRIL INTERNACIONAL, el ramal trazado desde la Estación Lerdo hasta la famosa Compañía Agrícola Limitada de Tlahualilo, construida en 1888, está estrechamente vinculado con la organización y producción agrícola y pecuaria de exportación. El propósito fundamental, antes que hablar de servicio a pasajeros, fue la exportación agropecuaria en términos de la gran producción, Tlahualilo en esa época carecía del pasaje redituable, por otra parte, no se explica una empresa de producción de esta magnitud si no se tenía el medio de transporte masivo y rápido.

Un aspecto de la política económica del porfiriato era el deslinde y entrega de grandes extensiones de tierra a nacionales y extranjeros, sobre todo en zonas inmediatas y de fácil acceso al sistema ferroviario en construcción, las más de las veces a costa del despojo de pequeños

propietarios y comunidades. Don Francisco I. Madero, miembro de una familia de propietarios, cuyas tierras se localizaban en la parte baja del Río Nazas, resultaron afectados por la concesión del Tlahualilo, a toda luces arbitraria. El Presidente Díaz, con el afán de propiciar la gran industria de exportación, no se midió en sus determinaciones; Francisco Bulnes, Diputado del Partido de los Científicos, comentaría después sobre esta concesión:

"... En materia de aguas, el Dictador cometió una tontería brutalmente cacical, olvidando su ineludible deber de respetar la forma de gobierno constitucional. Otorgó la célebre y funesta concesión del Tlahualilo, que en mi concepto, fue la principal causa para que la administración del Presidente Taft, escandalosa en la política del dólar, protegiera la Revolución Maderista de 1911. No solamente el Dictador carecía de facultades constitucionales para otorgar la concesión del Tlahualilo, sino de facultades racionales, pues declaró e hizo declarar al Congreso, que un río torrencial de aguas intermitentes irregulares, era vía de comunicación general comercial de la República. El objeto de ese atentado, fue despojar a los ribereños del Río Nazas de las aguas a que tenían derecho, para que los propietarios del Tlahualilo que era un desierto, regaran veintisiete sitios de ganado mayor, situados a sesenta kilómetros del río..." ()*

La penetración de capitales estadounidenses en México, trajo progreso en los diferentes campos de producción, pero también mostró su terrible fisonomía sangrienta en las explotaciones del henequén en Mérida, en las plantaciones de tabaco en Valle Nacional, lugares donde se practicó la más denigrante esclavitud, o en el exterminio de los indios yaquis de Sonora.

De la región de la Laguna reseñamos un hecho muy propio de un capitalismo voraz: La Compañía de Tlahualilo, por el año de 1895, mandó traer de Estados Unidos jornaleros para las labores de cultivo del algodón. Al llegar el ferrocarril con 700 negros, resultó que casi todos venían enfermos de la viruela maligna. Los carros venían convertidos en horribles hacinaamientos humanos. Más de la mitad venía en agonía y los ya muertos fueron arrojados en las zanjas que cavaron a un lado de la vía. A la Estación iba la gente caritativa con algo de comida y medicamentos. Menos de 50

(*) López Gallo Manuel: Op. Cit.

que quedaron sanos fueron remitidos a Tlahualilo; el resto muy enfermos y previa determinación del cónsul, fueron regresados a Estados Unidos. En la frontera las autoridades sanitarias prohibieron terminantemente la entrada de los trenes con los jornaleros negros enfermos, quedando dichos carros detenidos en los patios de la Estación de Ciudad Juárez. Un incendio acabó con estos carros y con la vida de aquellos negros jornaleros. También quedó solucionado un problema generado entre el tráfico de trabajadores.

Otro ramal de 10 Km. es el que se desprende de la Estación Pedriceña para llegar a la importante explotación minera de Velardeña, en el municipio de Cuernavaca. Ahí operaba la Fundición ASARCO (American Smelting and Refining Co.). En este mismo lugar, para la construcción de una vía adicional, la Legislatura autorizó al Ejecutivo del Estado, el contrato que había celebrado con el Lic. Angel López Negrete, representante de "The Velardeña Mining and Smelting Co.", para construir un ferrocarril de vía angosta en una distancia de 27.3 Km., de Velardeña a la mina llamada "The Cooper Queen", ubicada en la Sierra de San Lorenzo. Este riel se comenzó en diciembre de 1902 y se terminó en septiembre de 1903. El 15 de octubre siguiente se aprobaron las tarifas y se autorizó la explotación del ferrocarril, previo dictamen del Ing. Carlos Patoni, nombrado para inspeccionar esta vía. La industria minera se transformó radicalmente con la inversión de capital extranjero. Modernizó sus métodos con nuevos procesos técnicos, es decir, construyó una nueva industria de fundición a partir de cero. Desde la construcción de este ramal se han estado extrayendo y beneficiando minerales que importan incalculable riqueza.

La llegada del Ferrocarril Internacional a la Ciudad de Durango fue un acontecimiento sin precedente en su historia. Puede decirse que arribó a un importante objetivo: El Cerro de Mercado. Al respecto Ochoa Reyna expresa el siguiente criterio:

"... La prolongación del Ferrocarril Internacional desde la Ciudad de Torreón a la de Durango, no fue tampoco una obra que promoviera el gobierno del estado, y ni siquiera el federal. En 1890 se había formado una compañía para la explotación del hierro del Cerro de Mercado, que se denominó Steel and Iron Company (Compañía de Acero y Hierro) y que adquirió la propiedad de este negocio de manos de la Compañía Manufacturera de Hierro y Acero del Cerro de Mercado. En la Steel and

propietarios y comendados. Don Francisco I. Madero, miembro de una familia de propietarios, cuyas tierras se localizaban en la parte baja del Río Nazas, resultaron afectados por la concesión del Tlahualilo, a toda luzes arbitraria. El Presidente Díaz, con el afán de propiciar la gran industria de exportación, no se midió en sus determinaciones; Francisco Bulnes, Diputado del Partido de los Científicos, comentaría después sobre esta concesión:

"... En materia de aguas, el Dictador cometió una tontería brutalmente cacical, olvidando su ineludible deber de respetar la forma de gobierno constitucional. Otorgó la cédula y funesta concesión del Tlahualilo, que en mi concepto, fue la principal causa para que la administración del Presidente Taft, escandalosa en la política del dólar, protegiera la Revolución Maderista de 1911. No solamente el Dictador carecía de facultades constitucionales para otorgar la concesión del Tlahualilo, sino de facultades racionales, pues declaró e hizo declarar al Congreso, que un río torrencial de aguas intermitentes irregulares, era vía de comunicación general comercial de la República. El objeto de ese atentado, fue despojar a los ribereños del Río Nazas de las aguas a que tenían derecho, para que los propietarios del Tlahualilo que era un desierto, regaran veintisiete sitios de ganado mayor, situados a sesenta kilómetros del río..." ()*

La penetración de capitales estadounidenses en México, trajo progreso en los diferentes campos de producción, pero también mostró su terrible fisonomía sangrienta en las explotaciones del benequén en Mérida, en las plantaciones de tabaco en Valle Nacional, lugares donde se practicó la más denigrante esclavitud, o en el exterminio de los indios yaquis de Sonora.

De la región de la Laguna resalta un hecho muy propio de un capitalismo voraz: La Compañía de Tlahualilo, por el año de 1895, mandó traer de Estados Unidos jornaleros para las labores de cultivo del algodón. Al llegar el ferrocarril con 700 negros, resultó que casi todos venían enfermos de la viruela maligna. Los carros venían convertidos en horribles hacinamientos humanos. Más de la mitad venía en agotía y los ya muertos fueron arrojados en las zanjas que cavaron a un lado de la vía. A la Estación iba la gente caritativa con algo de comida y medicamentos. Menos de 50

(*) López Gallo Manuel: Op. Cit.

que quedaron sanos fueron remitidos a Tlahualilo; el resto muy enfermos y previa determinación del consul, fueron regresados a Estados Unidos. En la frontera las autoridades sanitarias prohibieron terminantemente la entrada de los trenes con los jornaleros negros enfermos, quedando dichos carros detenidos en los patios de la Estación de Ciudad Juárez. Un incendio acabó con estos carros y con la vida de aquellos negros jornaleros. También quedó solucionado un problema generado entre el tráfico de trabajadores.

Otro ramal de 10 Km. es el que se desprende de la Estación Podricka para llegar a la importante explotación minera de Velardeña, en el municipio de Cuencamá. Ahí operaba la Fundación ASARCO (American Smelting and Refining Co.)... En este mismo lugar, para la construcción de una vía adicional, la Legislatura autorizó al Ejecutivo del Estado, el contrato que había celebrado con el Lic. Angel López Negrete, representante de "The Velardeña Mining and Smelting Co.", para construir un ferrocarril de vía angosta en una distancia de 27.3 Km., de Velardeña a la mina llamada "The Cooper Queen", ubicada en la Sierra de San Lorenzo. Este riel se comenzó en diciembre de 1902 y se terminó en septiembre de 1903. El 15 de octubre siguiente se aprobaron las tarifas y se autorizó la explotación del ferrocarril, previo dictamen del Ing. Carlos Patoni, nombrado para inspeccionar esta vía. La industria minera se transformó radicalmente con la inversión de capital extranjero. Modernizó sus métodos con nuevos procesos técnicos, es decir, construyó una nueva industria de fundición a partir de cero. Desde la construcción de este ramal se han estado extrayendo y beneficiando minerales que importan incalculable riqueza.

La llegada del Ferrocarril Internacional a la Ciudad de Durango fue un acontecimiento sin precedente en su historia. Puede decirse que arribó a un importante objetivo: El Cerro de Mercado. Al respecto Ochoa Reyna externa el siguiente criterio:

"... La prolongación del Ferrocarril Internacional desde la Ciudad de Torreón a la de Durango, no fue tampoco una obra que promoviera el gobierno del estado, y ni siquiera el federal. En 1890 se había formado una compañía para la explotación del fierro del Cerro de Mercado, que se denominó Steel and Iron Company (Compañía de Acero y Fierro) y que adquirió la propiedad de este negocio de manos de la Compañía Manufacturera de Fierro y Acero del Cerro de Mercado. En la Steel and

Iron Company estaba interesado, como uno de sus principales accionistas, el magnate americano H. Huntington, principal accionista, también, del ferrocarril Internacional, el que, para facilitar el transporte del carbón mineral de las minas de Coahuila a Durango, decidió prolongar la vía del ferrocarril Internacional desde la ciudad de Torreón a la de Durango, obra que se llevó a cabo en 1892. ()*

De la Estación, llamada Del Internacional, se derivó una vía hasta el pie de la imponente mole de hierro, que por aquel tiempo era considerada como uno de los mayores yacimientos de este metal en el mundo. A partir de las primeras décadas del presente siglo será objeto de enorme explotación por parte de la Compañía Fundidora de Hierro y Acero de Monterrey. Sobre este pequeño ramal se extrajo una incalculable riqueza natural hasta en años recientes en que se dejó de explotar por la disminución del contenido de sus minerales.

La prolongación del Ferrocarril Internacional Mexicano de la Ciudad de Durango a Tepehuanes revistió singular importancia por su extensión, 218 Km., y por las importantes regiones a que dio vida su trazo, independientemente de su principal objeto: la industria extractiva. La minería y la agricultura, la ganadería y la explotación forestal, una vez que contaron con transporte barato, revivieron y crecieron. Después de un lustro de la llegada del Ferrocarril a la Ciudad Capital, la Legislatura local, autorizó al Ejecutivo Estatal, la prolongación del Ferrocarril hasta el mineral de Guanaceví, aunque no se construyó hasta ese lugar. Su terminal quedaría en Tepehuanes.

El trazo que siguió la prolongación del ferrocarril hacia el noroeste fue el siguiente: Estación CASA BLANCA, Estación CARPINTERO, CACARIA, CANATLAN, LOS PINOS, LAS OLAS, GUATIMAPE, PATOS (hoy Nuevo Ideal), PURISIMA y CHINACATES (hoy José María Morelos) a donde llegó el 19 de mayo de 1902. Luego continuaría por EL HUIZACHE, EL DESCANSO, SANTIAGO PAPANQUIARO, LOS HERRERAS, CORRALES, SANDIAS, EL PRESIDIO y al final el 12 de mayo de 1902, la locomotora llegaría a SANTA CATARINA DE TEPEHUANES. A este punto convergen diversos caminos que llegan de la importante zona boscosa, ganadera y minera del noroeste del Estado, y del mineral de Guanaceví. Tanto en Tepehuanes como en Santiago

Ochoa Reyna Armillo. "Historia del Estado de Durango" - Editorial del Magisterio. - México, D.F. 1958

Papasquiari, Chinacates y Canatlán, la llegada del ferrocarril fue recibida con modestas pero entusiastas manifestaciones populares, así se describe en los informativos de esa época.

La prolongación del ferrocarril hacia la zona boscosa y minera de los municipios de Durango y Pueblo Nuevo, tiene singular importancia por la abundante riqueza forestal, minera y ganadera que encierran. La Legislatura del Estado, en Decreto Núm. 53, del 18 de noviembre de 1899, aprobó el contrato que había celebrado el día 9 anterior el Ejecutivo del Estado con el Representante de la Empresa del Ferrocarril Internacional, para construir una vía férrea de la Ciudad de Durango al Puerto de Mazatlán, así como también para contratar con los dueños de los terrenos la concesión gratuita u onerosa de éstos para el tendido de la vía de esta Ciudad Capital hasta los límites con el Estado de Sinaloa. Aunque en este Decreto se determina la construcción hasta el Puerto de Mazatlán, la realidad fue que ya en plena zona boscosa y a partir de "El Salto" se ramifica a diversos campos madereros, rieles que después fueron levantados al disminuir la intensa explotación forestal que se llevó a cabo.

De esta misma vía, en la Estación de Emplame-Purísima, se desprende un ramal que lleva a Regocijo, atravesando otra gran parte de esta importante región boscosa que cuenta con campos madereros

En el trayecto de esta vía que va de la Ciudad de Durango al corazón de la sierra, se encuentran obras de ingeniería admirables como los grandes rebajes en la roca, los terraplenes de gran altura y sobre todo el puente majestuoso que cruza el Río Chico, hecho con un solo arco que tiene una longitud de 120 m.

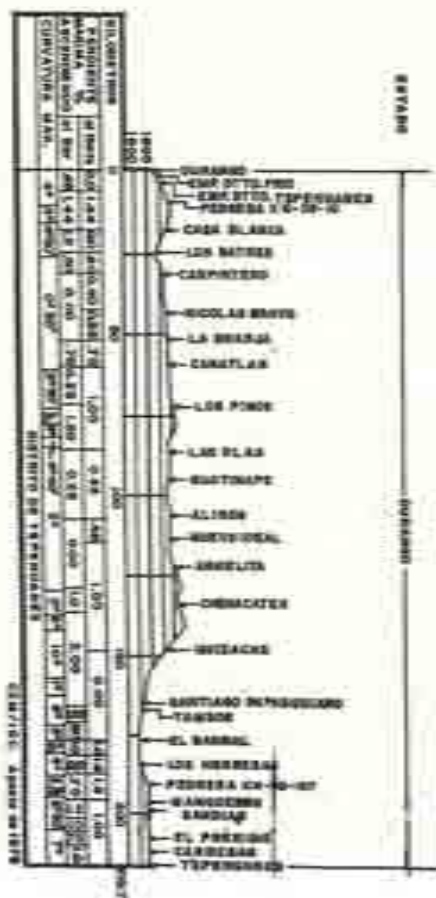
El trazo va por los siguientes puntos: GARAVITO, CIENEGUITA, NEVERIA, PALOS COLORADOS, RIO CHICO, OTINAPA, JAROCHO, COCONA, EL CHILE Y EMPALME PURISIMA. Continuando por LOS ARTICULOS, EL TORO, BORCELANO, CRUZ DE PIEDRA, COYOTES, BAJIO ATASCOSO, LOS NEGROS, ASERRADEROS, y al final dos ramificaciones que fueron levantadas a mediados del presente siglo.

El ramal que se desprende de Emplame-Purísima lleva el siguiente trazo: NAVIOS, VIEJITOS, EL TECUAN, LOS BANCOS, LA NEVADA, CIENEGA DE LOS CABALLOS, ARDILLON, ENCINAL, LA

CRUZ y REGOCIO.

Esta importante región boscosa, cruzada por los rieles de referencia, fue explotada desde fines del siglo pasado por la Cia Maderera de Durango, que en 1970, siendo gobernador el Ing. Alejandro Pérez Urquidí, por problemas de los trabajadores con la empresa, fue intervenida, dejando paso de hecho a un proceso de constitución de diversas empresas forestales ejidales.

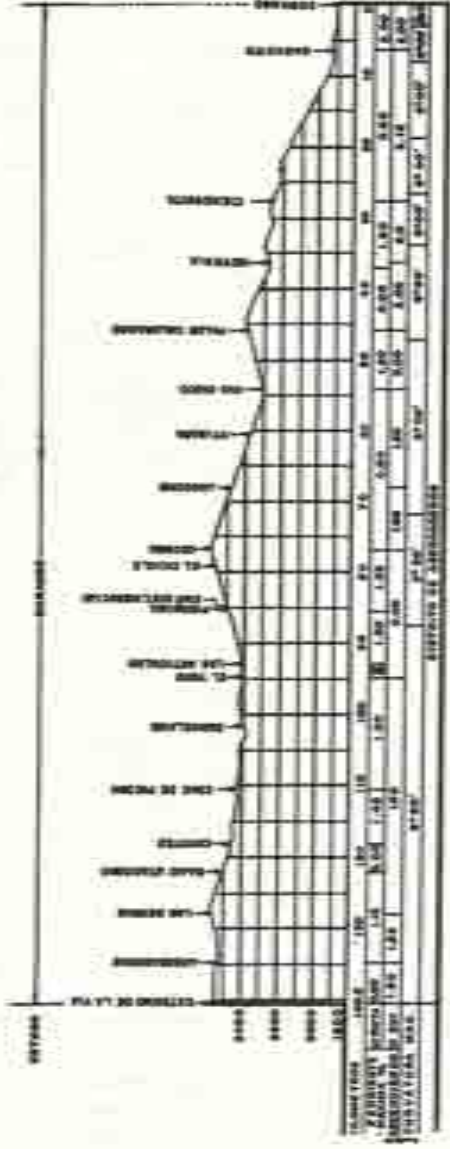
Orfitea y kilómetro, pendiente máxima y curvatura del tramo Durango-Tepehuanes. Datos proporcionados por la Sub-división Durango de las Ferrocarriles Nacionales de México.



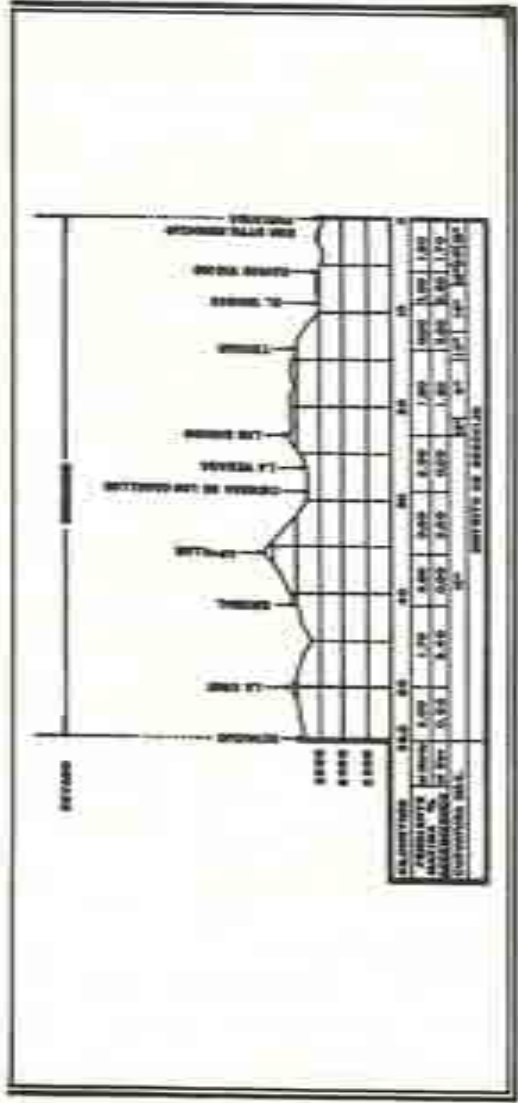
RAMAL DE GUANACEVI.

PUNTO ABJETA.	Distancia desde el empalme.	ESTACIONES.		Distancia de Tepehuanes.		Distancia de las Estaciones.	PUNTO ABJETA.	Distancia de Durango.
		Kilómetros.	Millas.	Kilómetros.	Millas.			
0.00 A. M.	000.00	0	0	↓ DURANGO	000.00	000	0.00 P. M.	000.00
0.00 ..	001.20	12.00	7.47	* CASA BLANCA	001.20	12.00	0.00 ..	001.20
0.00 ..	002.70	27.00	16.80	* CARPINTERO	002.70	27.00	0.00 ..	002.70
0.00 ..	004.20	42.00	26.16	* CACAHUA	004.20	42.00	0.00 ..	004.20
0.00 ..	005.70	57.00	35.43	* CARATLAS	005.70	57.00	0.00 ..	005.70
0.00 ..	007.20	72.00	44.70	* LOS HORNOS	007.20	72.00	0.00 ..	007.20
0.00 ..	008.70	87.00	53.97	* LAS OLLAS	008.70	87.00	0.00 ..	008.70
0.00 ..	009.90	99.00	61.50	* GUAYMAS	009.90	99.00	0.00 ..	009.90
0.00 ..	011.10	111.00	69.03	* PATOS	011.10	111.00	0.00 ..	011.10
0.00 P. M.	012.30	123.00	76.56	* PURISIMA	012.30	123.00	0.00 ..	012.30
0.00 P. M.	013.50	135.00	83.88	* CHIRICAHUA	013.50	135.00	0.00 ..	013.50
0.00 ..	015.00	150.00	93.30	* HUIRACHE	015.00	150.00	0.00 ..	015.00
0.00 ..	016.20	162.00	100.83	* DESOCHO	016.20	162.00	0.00 ..	016.20
0.00 ..	017.40	174.00	108.36	* HERRERAS	017.40	174.00	0.00 ..	017.40
0.00 ..	018.60	186.00	115.89	* COCHALES	018.60	186.00	0.00 ..	018.60
0.00 ..	019.80	198.00	123.42	* SANDIAS	019.80	198.00	0.00 ..	019.80
0.00 ..	021.00	210.00	130.95	* PERICO	021.00	210.00	0.00 ..	021.00
0.00 P. M. Dep.	022.20	222.00	138.48	* TEPEHUANES	022.20	222.00	0.00 P. M. Dep.	022.20

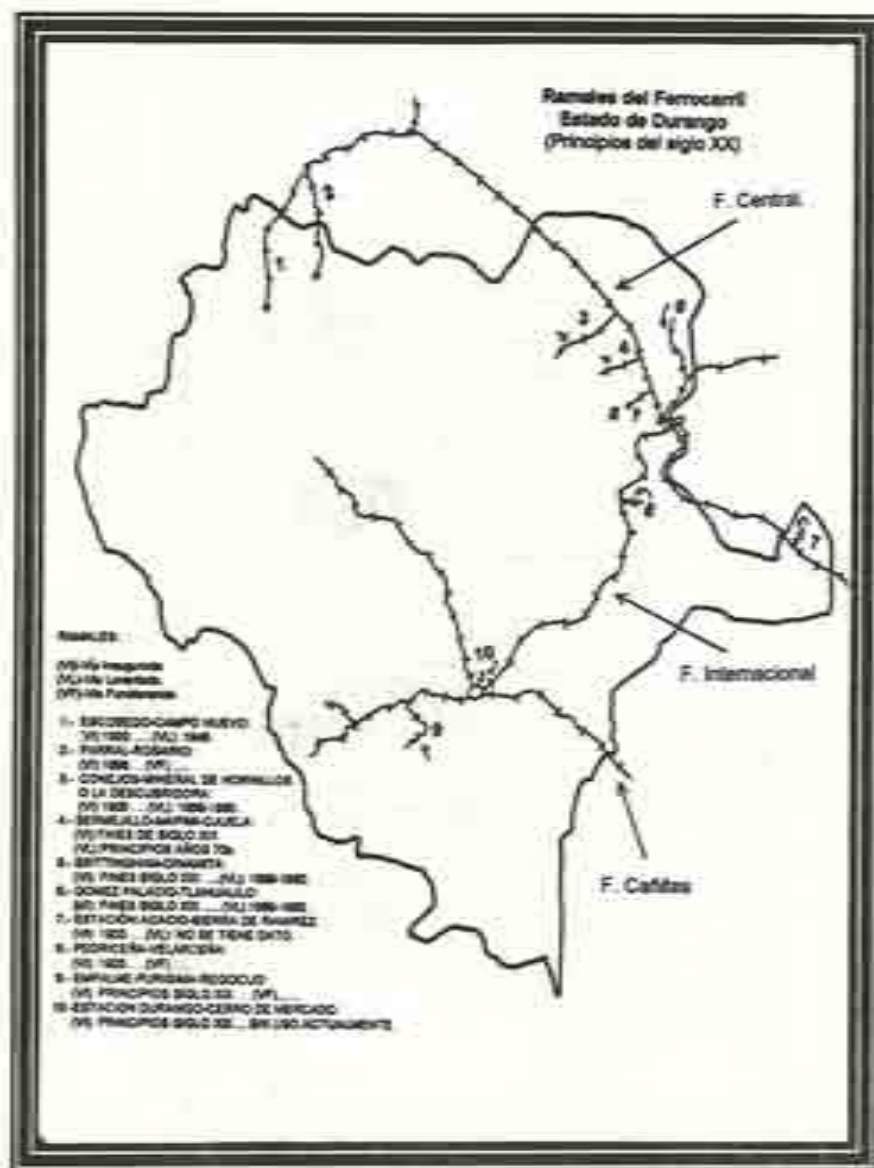
Itinerario del tren DURANGO-TEPEHUANES. Incluye Estaciones y kilometraje. Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado Núm. 90 del 16 de Noviembre de 1902.



Gráfica con kilometraje, pendientes y curvaturas del tramo DURANGO-ASERRADEROS. Datos de la Sub-División Durango de los Ferrocarriles Nacionales de México.



Gráfica y kilometraje, pendientes y curvaturas del ramal EMPALME PURÍSIMA-REGOCIJO. Datos proporcionados por la Sub-División Durango de los Ferrocarriles Nacionales de México.



**PROYECTOS PARA CONSTRUCCION DE FERROCARRILES
QUE NO SE REALIZARON POR CAUSAS DIVERSAS**

F E C H A	POBLACIONES QUE SE ENLAZARIAN. FUENTE.
1880-AGOSTO 16	PUERTO DE ALTATA-DURANGO. A-SCT.
1881-MARZO 21	ZACATECAS-CHIHUAHUA Y DURANGO-MAZATLAN. A-SCT.
1882-JUNIO 8	MAZATLAN-DURANGO-VILLA LERDO. AGN-Exp. 1749-1.
1883-MAYO 27	TAMPICO-FRESNILLO-DURANGO-TOPA-PUERTO DE ALTATA.
1885-JUNIO 5	CULIACAN-PUERTO DE ALTATA. A-SCT.
1883-JUNIO 5	DURANGO-MAZATLAN, con posibilidad de extenderse a VILLA LERDO y luego a SALTILLO. A-SCT.
1883-JUNIO 5	DURANGO a un punto de la frontera norte que, estando sobre el río Bravo, resultase más conveniente para la compañía del ferrocarril de Sinaloa y Durango; entendiéndose además las poblaciones de Durango y Coahuila que relataran en el trayecto.
1889-OCT. 10	CIUDAD JUAREZ-HUEJUQUILLA-SAN PEDRO DEL GALLO-NAZAS-CUENCAME-FRESNILLO-MEXICO. Informe del Superintendente Robinson. Empresa: Ferrocarril Central. Citado por Eduardo Guerra. Su obra: Historia de la Laguna.
1890-ABRIL 21	DURANGO-MOLINO DEL TUNAL-SAN PABLO-AGUINALDO-CAJON DEL ESPIRITU SANTO-RIO DE SAN DIEGO-ACAPONETA-MAZATLAN. BOLETIN MUNICIPAL Núm. 6. AMD.
1892-ABRIL 26	FRESNILLO-DURANGO-TOPA-PUERTO DE ALTATA. BOLETIN MUNICIPAL Núm. 7. AMD.
1892-OCT. 27	RAMAL DE LA CIUDAD DE DURANGO AL PUEBLITO. BOLETIN MUNICIPAL Núm. 18. AMD.
1895-NOV. 2	ESTACION MAPIM-HACIENDA DEL AGUA. DECRETO 17. ACE.
1899-ABRIL 6	TEPEHUANES-GUANACEVI. AHGE.
1899-OCT. 24	PARRAL-GUANACEVI. Decreto 46. ACE.
1899-NOV. 13	ESTACION LABOR-LIMITES CON ZACATECAS o JALISCO. Decreto 52. ACE.
1899-NOV. 18	PARRAL-GUANACEVI. Decreto 53. ACE.
1901-MAYO 14	ESTACION GABRIEL AVINO-SAN JUAN DEL RIO. Decreto 42. ACE.
1903-MARZO 13	ESTACION GUTIERREZ-CIUDAD DE DURANGO. Decreto 32. ACE.
1904-MAYO 15	GOMEZ PALACIO-TAMPICO. Decreto 75. ACE.

- 1906-JUNIO 15.....DURANGO-SAN DIMAS. ANEXO 33. MEMORIA DEL GOBIERNO DEL ESTADO. 1908. AHGE.
- 1906-NOV. 21.....ESTACION PATOS-TEJAMEN (Tramvia). ANEXO 32. MEMORIA DEL GOBIERNO DEL ESTADO. AHGE.
- 1907-MARZO 27.....PEDRICEÑA-NAZAS. ANEXO 39. MEMORIA DEL GOBIERNO DEL ESTADO. 1908. AHGE.
- 1907-MAYO 15.....ROSARIO-RUEDA-SEXTIN-TEPalcATES. ANEXO 36. MEMORIA DEL GOBIERNO DEL ESTADO. 1908. AHGE.
- 1908-MAYO 20.....TEPEHUANES-TOPA. ANEXO 42. MEMORIA DEL GOBIERNO DEL ESTADO. AHGE.

NOTA 1.- Las concesiones para llevar a cabo los proyectos de construcción de ferrocarriles, por lo general, incluían los datos relativos a permiso, planos y perfiles, donde se asentaba el trayecto de la vía, así como el plazo para su establecimiento; unas, los más importantes, eran dadas por el gobierno federal; otras, las relacionadas con ramales, las otorgaba el Ejecutivo del Estado. Estas, que eran para rieles de menor distancia, por lo común correspondían a vía angosta, que equivale a 914 mm., que a la vez podía transformarse a vía ancha, o sea a 1,435 mm.

NOTA 2.- Cada contrato federal incluía un telegrama por cada línea. En estos documentos se establecía que las concesiones para la explotación del ferrocarril no serían mayores de 99 años, y al cumplirse, el ferrocarril pasaría a manos del gobierno de la república, según la primera Ley General de Ferrocarriles, expedida en 1888, originada en base a los criterios de José Ives Limantour, Secretario de Hacienda, quien sostenía que el gobierno hasta ese entonces se había subordinado al trazo y puntos de vista de las compañías extranjeras, debiendo ser todo lo contrario.

NOTA 3.- El significado de los siglas utilizados en la relación anterior y en otros capítulos, se encuentra al principio de este libro.

LA FUSION Y EL ORIGEN DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO. - Primeros rasgos biográficos de Felipe Pescador. - ¿Qué es un Despachador? - Los Trabajadores del Riel. - Los Ferrocarriles en crisis. - Intentos de fusión. - Harriman y su plan. - Limantour y los FFNNM. - Opinión de Rudenko. - Opinión de Pescador. - El reemplazo de trabajadores norteamericanos por mexicanos.

Felipe Pescador y Valles, nació en Canatlán, Dgo. el 5 de Febrero de 1880. Hijo de Manuel Pescador y Gertrudis Valles. Trabajó desde muy joven en los ferrocarriles. Primero como llamador y luego como telegrafista. Aprendió el idioma inglés. Fue muy estudioso del reglamento de transportes que practicaba en las hojas de trenes de los despachadores del Central. En 1904 fue a La Habana, Cuba, a organizar la despachadoría de acuerdo con el sistema norteamericano, que era más avanzado. Fundó con Félix C. Vera la Gran Liga Mexicana de Empleados del Ferrocarril.

En 1908 encabezó un movimiento para eliminar de las Estaciones a los despachadores extranjeros, para lo cual, con el apoyo de José Ives Limantour, puso en práctica a técnicos mexicanos que previamente había entrenado. Tenía gran confianza en la capacidad del trabajador mexicano, siempre considerado inferior por los extranjeros. Pescador en alguna ocasión expresó: "... Ofrezco mi cabeza si el mexicano no resulta apto... " El puesto de despachador resultaba ser el de mayor responsabilidad, porque el que despacha debe tener: "... en su mente impreso el mapa de su división que le muestra todas las estaciones; pendientes ascendiendo o descendiendo; las laderas y su capacidad para el encuentro o paso de trenes; estaciones de agua o comida; mesas giratorias, estaciones de conexión con otros ferrocarriles, el número de carros en cada tren y su contenido, los distritos o trayectos de ayuda, túneles, la velocidad con que marcha cada tren en ambas direcciones, las condiciones de vía y de tiempo en su división para poder calcular las velocidades de los trenes, estar versados con los diferentes tipos de locomotoras, sobre el tonelaje y otras muchas cosas..." (*)

Los trabajadores ferrocarrileros mexicanos, cuyas luchas se habían iniciado desde el 20 de octubre de 1902, cuando se constituyó en la Estación de Baranquilla, Ver., la Gran Liga de Empleados del Ferrocarril.

(*) Pescador-José Antonio. "Datos Biográficos de Felipe Pescador". - Junio 22-1948. - ACE

Desde ese entonces muchas huelgas se realizaron, algunas con logros y otras con resultados adversos que generaron persecuciones y encarcelamientos. Los ferrocarrileros mexicanos siempre demostraron conciencia de las realidades sociales, precisamente por vivir menospreciados en sus labores dentro de las empresas extranjeras, razón de los empeños de Posada, cuya lucha se enmarca en este contexto.

Desde su inicio los trabajadores del riel demostraron gran capacidad combativa y de eficaces esfuerzos de organización gremial para defender sus intereses, incluidos los de México. Pedían al Presidente Porfirio Díaz la mexicanización de los ferrocarriles, el reemplazo de trabajadores extranjeros por mexicanos y el consecuente exterminio del monopolio del idioma inglés; aumento de salarios y mejores condiciones de vida. Toda esta gama de acciones heroicas, aunque dispersas, constituyeron el antecedente de la organización social de los ferrocarrileros del presente siglo.

Los capitales norteamericanos eran mucho mayores que cualquier otra inversión extranjera en la construcción y luego operación de líneas férreas. Controlaban la dirección de casi todas las grandes líneas ferroviarias. Miles de técnicos y trabajadores norteamericanos laboraban en el gran sistema ferroviario, ocupando los puestos más altamente remunerados. Era tal el dominio que ni siquiera se hablaba español dentro del sistema. Un obrero ferroviario testigo y participante de la lucha por la mexicanización, manifestaba que era muy molesto y vergonzoso "... no escuchar una sola palabra de castellano ni en las oficinas principales ni en los talleres de los ferrocarriles..."; que más parecía estar en Nueva York o Chicago.

Comenta el Lic. Marcelo N. Roder, historiador de CIHMO que hasta julio de 1909, a ningún mexicano se le había dado puesto de maquinista sin previo y riguroso examen, y a los solicitantes norteamericanos no se les exigía el mínimo requisito; si algunos mexicanos llegaban a pasar la prueba, se les enviaba por todos los ramales y divisiones, y los Superintendentes, norteamericanos todos, les respondían "no hay vacantes" aunque hubiera. En un periódico de esa época apareció una composición satírica en la que se presentaba un diálogo imaginario, pero basado en los sucesos antes citados, y que muestra el aspecto discriminatorio que aquí se reproduce textualmente.

*¿Tú eres norteamericano? Si señor - Pase usted y siéntese -
¿Qué son ruedas? Unas cosas redondas.
¿Dónde va la lumbre? En el fogón.
¿Para dónde caminan las ruedas? Para adelante.
Es suficiente, usted puede ser maquinista.*

*¿Qué es usted? Mexicano - ¡Oh tu molestar mucho todo el tiempo!
¿Saber tú inglés? No señor.
¿Qué cantidad de combustible consumirá una locomotora corriendo a 12 leguas por hora y subiendo una pendiente de 3 grados, con presión de 100 libras? ¿Cuál es el consumo de agua y aceite? ¿Cuál sería el número de calorías desarrolladas? ¿Cuál la fricción sobre los rieles? —
- Señor no sé, ¿por qué me pregunta muchas cosas y de una vez?
¡Ah, tú mexicano, no saber nada... tú no servir para maquinista...!*

(*)

Para los años de 1905 y 1906, algunas líneas troncales de importancia se encontraban en una situación difícil y su administración se enfilaba a una segura bancarrota debido a la insuficiencia de los subsidios otorgados por el gobierno federal. Para evitar esta crisis, a iniciativa de JOSE YVES LIMANTOUR, Secretario de Hacienda, se implementaron algunas medidas que podrían resolver el problema, como las de fusionar los ferrocarriles principales y obtener, a través de esta operación financiera, la mayoría de las acciones y el respectivo control. Aprovechando esta coyuntura, el magnate ferrocarrilero norteamericano EDUARD HENRY HARRIMAN, se trasladó a México, expresamente para proponer por su parte un plan de fusión propio con el propósito de formar un cartel del transporte. Este plan desde luego fue rechazado por LIMANTOUR por la razón lógica de que los ferrocarriles mexicanos quedarían absorbidos por el más poderoso sistema ferroviario estadounidense y México caería impotente ante los intentos de intervención en su vida económica y política por parte de las grandes empresas.

La presencia estadounidense en el ramo ferroviario produjo fundados temores entre los capitalistas mexicanos. José Yves Limatour, Secretario de Hacienda, advertía en 1906: "... esa concertación que pone en manos de

(*) Ortiz Heras Sergio: "El Desarrollo de los Ferrocarriles en México". Cuadernos del CIHMO. Universidad Autónoma de Puebla. - 1983.

empresas extranjeras, la suerte económica de extensas regiones, las lleva a ejercer una influencia poderosísima en la política... "Como consecuencia, en 1908 el gobierno, a propuesta del propio Limantour, apoyado por Pescador y el gremio ferrocarrilero mexicano, creó la empresa gubernamental unificada o de participación estatal Ferrocarriles Nacionales de México, en la que se fusionaron el Ferrocarril Central Mexicano (México-Ciudad Juárez), el Nacional (México-Laredo) y el Internacional (Piedras Negras-Durango). No pocos historiadores coinciden en que esta medida fue una verdadera operación financiera en la que campeó la corrupción en las altas esferas de gobierno.

Según Rudenka: "El gobierno garantizaba al capital fijo de las compañías fusionadas y un interés suficientemente alto a los tenedores de las acciones (5%). Estas garantías daban a las compañías la posibilidad de emitir nuevos bonos y crear de este modo un "nuevo" capital, extremadamente necesario para completar el material rodante, el perfeccionamiento de las viejas y la construcción de nuevas líneas férreas. A cambio de estas garantías, el Gobierno obtuvo acciones de las compañías por la suma de 75 millones de dólares, lo que le aseguró el 50.5% de los votos en la compañía..." (*)

Según Pescador: "...La historia del fraude comienza a raíz de la fusión de las Compañías Central Mexicana y Nacional de México, por el año de 1908, al aumentarse el capital social, suscribiendo los capitalistas extranjeros doscientos veinte millones en bonos de hipoteca preferente; aprovechándose los banqueros, mediante una audaz maniobra de cesión de acciones con un valor solamente nominal, de cien millones de pesos, para que el nuevo Capital de doscientos veinte millones emitidos en bonos comenzare desde entonces a causar un interés del cuatro y medio por ciento anual hasta 1914 en que fueron incautados. De esos doscientos veinte millones se destinaron 175 millones para la construcción y adquisición de nuevas líneas... Por su parte el Gobierno aportó en bonos de hipoteca general ciento sesenta millones, de los cuales se destinaron ciento cuarenta y ocho para construcción y adquisición de nuevas líneas, con lo cual la cantidad destinada para tales fines ascendió a trescientos veintitrés millones emitidos en bonos... Ahora bien, de estos trescientos

(*) Rudenka.- "México en Vísperas de la Revolución Democrática-Burguesa de 1910-1917". Ediciones de Cultura Popular.- México, D.F. 1977.

veintitrés millones, apenas si se emplearon veintitrés en construcción, debiendo quedar en bonos el resto, porque desde 1910 a 1922 no se construyeron nuevas líneas. Por otra parte, en la distribución que se le dio a los bonos de hipoteca preferente y general, se encuentran partidas sin destino..." (*)

En los primeros días de julio de 1909, los despachadores ferroviarios, todos norteamericanos, emplazaron a huelga a la empresa, alegando que había junto a ellos "copiadores" o "aprendices" de despachador mexicanos.

Una vez que los trabajadores norteamericanos se fueron a la huelga, los despachadores mexicanos que Pescador había capacitado, se hicieron cargo del servicio. En esta acción obtuvieron el apoyo de José Yves Limantour. De hecho aquí se inició el reemplazo que abarcaría a todo el sistema.

Harriman, el poderoso empresario de ferrocarriles, estadounidense, no logró formar el cartel del transporte que había planeado. Quien obtuvo la ventaja en esta batalla fue el Secretario de Hacienda. Conforme al discurso de los apologistas gubernamentales de la época, la fusión o la "nacionalización" como la daban a conocer al pueblo de México, fue una gran operación financiera. Sin embargo, no pocos historiadores coinciden en que la medida fue una típica maniobra económica del régimen porfirista que en el fondo, Limantour y el grupo de científicos, lo que deseaban era desplazar al capital norteamericano de las compañías ferrocarrileras mexicanas, y en su lugar, abrir ampliamente las puertas a los capitales europeos, pero fundamentalmente ingleses, que también tenían grandes inversiones en los ferrocarriles y otras ramas de la economía nacional.

(*) Pescador José Antonio.- Op. Cit.



Felipe Pescador

LA REVOLUCION EN TRENES. - El progreso del porfiriato basado en costos sociales extremos. - La Insurrección más grande en la Historia de México. - El Ferrocarril considerado en el conflicto como sistema estratégico, táctico y logístico. - Pereyra corta los rieles en una primera acción en Durango contra la usurpación. - Tomada la Ciudad de Durango, Felipe Pescador se hizo cargo de los trenes en territorio dominado por los revolucionarios. - "Las Máquinas Locas". - La estrategia de los trenes villistas. - Ejemplos.

Como nunca en la historia, el porfiriato alcanzó con el apoyo de los capitales extranjeros, fundamentalmente norteamericanos e ingleses, desarrollar las principales ramas de la producción del país: minería, petróleo, agricultura, ganadería, industria; así como importantes medios de comunicación: ferrocarriles, telégrafo, teléfono y el servicio postal. La educación y la salud se modernizaron aunque jamás llegaron a los pobres de las ciudades y de las zonas rurales que eran la gran mayoría.

El crecimiento económico de México a fines y principios de siglo tuvo una tasa anual del 5%, en tanto que la de Estados Unidos, ya como uno de los grandes países industrializados, era del 2%. Un caso económico sin precedente. Sin embargo, debe subrayarse que tal desarrollo económico, se logró en base a un alto costo social: la denigrante esclavitud en las explotaciones del henequen en Yucatán y del tabaco en Valle Nacional, practicada con voracidad para multiplicar el capital invertido. La exterminación de los yaquis de Sonora para proteger a terratenientes, y las duras condiciones de los peones en los ranchos y haciendas de todo México; así como la explotación inmisericorde en las minas y la industria textil.

Los planes económicos del porfiriato se sintetizaban en pocas frases: Poca política y mucha administración; control con "mano de hierro" a través de un aparato policiaco bien organizado y el más costoso del mundo; un indicativo de "mátalos en caliente" para los agitadores y disidentes. Nulo espacio político a la oposición y fraudulentos comicios electorales, y sobre todo bastante promoción periodística en el campo internacional para propiciar más y mejores inversiones. La vida así, durante el porfiriato, originó profundas inconformidades y en su momento la tremenda crisis. Los grandes progresos de que México se vanagloriaba en el extranjero, en 1910 se vieron ensombrecidos por el estallido de una de las insurrecciones más enormes de nuestra Historia, la Revolución

Mexicana.

A través del período violento, el ferrocarril estaba destinado a desempeñar un papel de primerísima importancia, pues fue utilizado tanto por la dictadura como por los ejércitos revolucionarios. Durante el conflicto, el ferrocarril habría de cobrar mayor interés al considerársele como medio estratégico, táctico y logístico. Si una de las partes beligerantes lograba su control, tendría por ese medio mayores ventajas sobre los contrarios.

Al estallar la revolución constitucionalista en Durango por ejemplo, la primer trepanata violenta tuvo como blanco al ferrocarril. Orestes Proyra (hijo), cortó las vías a la altura de Cuencarné y tiroó al tren que cubría el itinerario Durango-Torreón. Con esta acción dejó incomunicados dos puntos importantes.

Cuando fue tomada la Ciudad de Durango en 1913 por las fuerzas de Urbina, los Arrieta, los Pereyra, y de Calixta Contreras; Felipe Pescador, que desde el inicio de la revolución se había adherido a los maderistas, se hizo cargo de la superintendencia de la División Durango y del servicio de los trenes en todas las líneas que quedaron dentro del territorio dominado por los revolucionarios.

Durante los años de revolución y en base a experiencias, se fueron ensayando técnicas y estrategias, y aprovechando el sistema ferroviario en toda su intensidad. Múltiples hechos se dieron como el caso de las "máquinas locas" lanzadas contra el enemigo. Por citar dos ejemplos: en la primera batalla de Rellano, en marzo de 1912, el Gral. orozquista Emilio Campa, originario de Nazas, Dgo., desvió una "máquina loca" en la dirección del convoy del Gral. González Salas, causando la destrucción de gran cantidad de parque, aparte de dejar algunas cantidades de muertos y heridos y una fuga desordenada. Otro caso ocurrió en la Batalla de Tierra Blanca, en noviembre de 1914, cuando Rodolfo Fierro, ex-ferrocarrilero, y jefe de los ferrocarriles controlados por el gral. Francisco Villa, capturó un tren federal, cargó su locomotora con dinamita y la envió en dirección de los otros trenes federales, causando también la destrucción total de los equipos y la fuga y dispersión de los contrarios.

Los trenes villistas, ya organizados para los combates, seguían la estrategia siguiente:

1.- Primeramente, un tren explorador precedía el convoy militar para reconocer la vía férrea y los alrededores. Un tren de reparaciones le seguía para arreglar cualquier desperfecto o puentes o rieles que hubieran sido destruidos. Cuando la vía férrea estaba lista para el tráfico, el convoy cargado con infantería y caballería avanzaba.

2.- Dado que la caballería fue un componente importante del ejército, se desarrollaron algunas técnicas de transporte adaptadas a las necesidades de combate, esto es, los soldados sentados encima de los furgones y los caballos dentro. Cuando se acercaban al enemigo, bajan los caballos y de hecho el ejército estaba listo para luchar, ya montado como caballería, y a pie como infantería.

3.- Los carros de armamento y municiones seguían con sus secciones respectivas de artillería, ametralladoras y automóviles; los cañones de grueso calibre, como "El niño" y "El chavalillo", que fueron montados sobre plataformas blindadas.

4.- Había trenes de comisario, que proveían a la tropa con cantidades adecuadas de alimento, agua, ropa, mantas, etc.

5.- Finalmente, el tren del cuartel general de la División del Norte, llevando al Gral. Villa; este tren seguía al convoy a distancia conveniente para comunicar las órdenes respecto a la organización de las fuerzas y el equipo.

6.- El tren de la brigada sanitaria del ejército villista, bajo el mando del Doctor Andrés Villarreal, representa un desarrollo logístico muy importante en la historia de la guerra, ya que un gran número de heridos fueron rescatados y llevados al tren hospital donde recibían atención médica. Este tren se formaba de unos cuarenta furgones equipados con los más modernos instrumentos quirúrgicos y medicinas, así como con un numeroso y eficiente equipo de médicos, enfermeras y farmacéuticos.

7.- Los ejércitos rebeldes adquirieron gran movilidad por el desarrollo de técnicas de transporte ferroviario. El uso del ferrocarril aumentó con el crecimiento de los ejércitos en tamaño y experiencia. Dado que el ferrocarril fue un medio de operaciones ofensivas y defensivas, debido a las necesidades de abastecimiento, todas las vías férreas llegaron a ser un medio y un blanco militar de importancia primaria.

Muchas son las acciones de guerra registradas sobre los rieles. De ellas espigamos en cuatro casos: La toma de Ciudad Juárez, la segunda toma de Torreón, la Batalla de Paredón y la Batalla de Zacatecas:

La Ciudad de Chihuahua estaba en poder de Pascual Orozco y otros generales que habían hecho causa común con la usurpación. Francisco Villa al llegar, de inmediato se dispuso al ataque, mirmo que duró varios días pero sin éxito alguno. De momento tuvo una idea genial. Supo que venía el tren de Ciudad Juárez. Entonces se apoderó del convoy. El telegrafista recibió órdenes de avisar que había trenes descarrilados y levantada la vía. La respuesta fue en el sentido deseado, o sea que se regresara. Villa de inmediato ordenó que subieran sus tropas y caballada y con toda precaución fue regresado el convoy. A media noche, sin que nadie se diera cuenta, distribuyó los contingentes por los distintos rumbos de la Ciudad, posesionándose así y sin resistencia ni derramamiento de sangre de la Ciudad fronteriza.

En otra ocasión, la División del Norte marchaba hacia el Sur, a recuperar la plaza de Torreón que había caído en poder de los huertistas. Las tropas revolucionarias habían empezado a concentrarse en la Estación Yermo, municipio de Mapimí y a las 6:30 de la tarde arribó el tren donde iba el Gral. Francisco Villa. Las brigadas al mando de sus jefes sumaban 6,600 hombres equipados, más la artillería del Gral. Felipe Angeles, compuesta de dos regimientos. Esto acontecía el 18 de marzo de 1914.

Al día siguiente, marzo 19, los contingentes llegaron a Estación Conejos de dicho municipio, procedentes de Yermo. Ya avanzadas las horas habrían de incorporarse los trenes que habían quedado a la retaguardia. El 23 de marzo, las brigadas de la División del Norte avanzaron ocupando puestos estratégicos de la región lagunera, en tanto las fuerzas de la usurpación se disponían a la defensa. Primero se tomó heroicamente el Cerro de la Pila, en una de las acciones de guerra más notables de la historia de la Revolución, para luego derrotar y tomar por segunda vez la estratégica plaza de Torreón.

El Gral. Francisco Villa, por instrucciones de Venustiano Carranza, cargó los trenes con sus tropas y enfiló hacia Saltillo por rumbo de Hipólito... Al llegar a este punto detectaron gran cantidad de soldados situados en Paredón. Villa estratégicamente mandó cortar la vía de retiro y habiéndolos acorralado, tuvo lugar una de las más sangrientas batallas

donde aniquiló alrededor de 5,000 elementos del Ejército Federal. Este suceso fue el 17 de mayo de 1914.

Para obtener la victoria en la Batalla de Zacatecas, en junio de 1914, el Gral. Villa, efectuó una tremenda movilización en trenes de contingente, caballería, artillería y demás pertrechos de guerra. Insuficientes eran los convoyes y el jefe de la División del Norte se multiplicaba para manejar a más de 22,000 hombres y todo el equipo bélico. Villa tenía el control del sistema ferroviario en todo el Centro-Norte de la República: Paredón-Laguna-Durango, y las vías troncales hacia el Norte. A través de este medio fue posible la transportación y en Zacatecas se liquidó al antiguo ejército federal y se obtuvo el triunfo definitivo de la Revolución

El sistema ferroviario sufre durante esta etapa serios daños. De 1910 a 1917, perdió 3,873 carros de carga, 38 vagones de pasajeros y 50 locomotoras; gran deterioro de las vías, pérdida de gran cantidad de éstas y destrucción de más del 50% de los puentes.(*)

(*) Informes del Primer Director de los FFCC Constitucionales, Ing. Alberto J. Pani.

DESPUES DE LA REVOLUCION.- *La lucha interna por fijar las bases del nuevo gobierno.- La Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionalistas.- Felipe Pescador es designado Superintendente General.- Reafirmación del Constitucionalismo.- La reconstrucción del sistema ferroviario.- A iniciativa de Pescador se terminó el Ferrocarril Durango-Coahuila.- Un antiguo proyecto se hizo realidad.- Conclusión.*

El triunfo de Zacatecas no determinó luego la organización adecuada del nuevo gobierno, la lucha entre algunos jefes revolucionarios impidió este objetivo. Hubo reuniones como las Conferencias de Torreón y la Convención, pero no se logró unificar el criterio, al contrario se acentuó el distanciamiento entre convencionistas y constitucionalistas y éstos ante la inminente llegada de aquéllos, evacuaron la Ciudad de México, trasladando el gobierno a Veracruz.

Al llegar Cuernavaca al puerto, el gerente del Ferrocarril Mexicano (México-Veracruz), ordenó la suspensión del servicio y el cese del personal en el territorio constitucionalista. Ante la necesidad de restablecer el servicio, el Primer Jefe expidió, el 4 de diciembre de 1914, un Decreto de instauración de las líneas ferroviarias de la república, incluyendo telegráficas y telefónicas, creando para administrar debidamente las líneas instauradas, la Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionalistas, como una Dependencia directa de la Jefatura, nombrando al Ing. Alberto J. Pani como Director, quien a su vez designó a Felipe Pescador, como Superintendente General.

Al no lograrse la unificación del criterio entre los bandos, surgieron nuevos enfrentamientos violentos, pero ahora entre propios revolucionarios, siendo en las sangrientas batallas del bajo donde se decidiría el control político de la nación. En esta contienda triunfaron las fuerzas constitucionalistas y serían éstas las que habrían de conformar, en definitiva, el nuevo gobierno surgido de la revolución.

Superadas estas circunstancias, se inició la reconstrucción del sistema ferroviario, con la adquisición de 500 carros de carga, 45 carros de pasajeros, 15 carros de express y 20 locomotoras; además, se llevó a cabo un amplio plan de reparaciones consistente en reacondicionamiento con holisto (*) en 1,068 km. de vías, colocación de 6.9 millones de nuevos durmientes; renovación de 273 km. de rieles; reconstrucción de 31 locomotoras y 2,000 carros diversos. Esta medida desde luego motivó un fuerte endeudamiento con el extranjero que alcanzó la cifra de 121 millones de dólares.

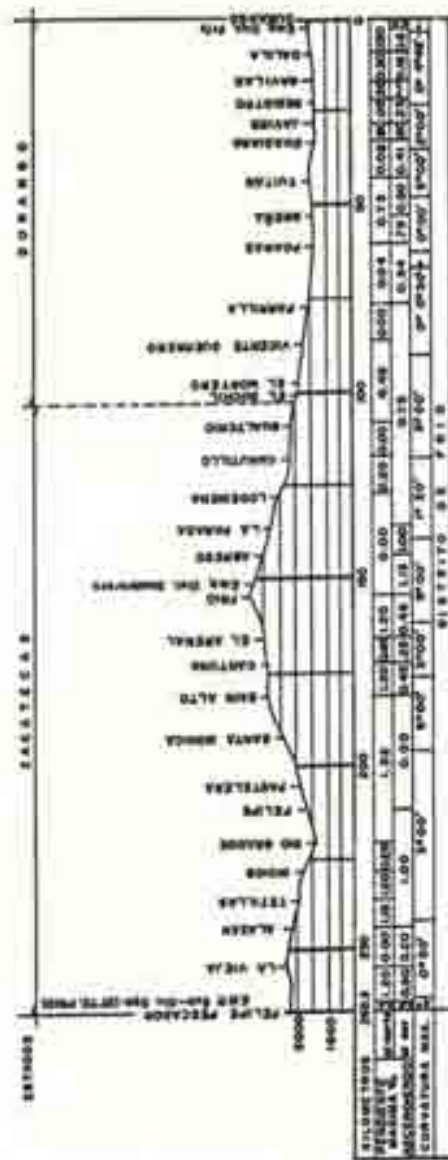
(*) HOLAISTO.- Cera de goma y pasta resacaada que se hard sobre la superficie de los ferrocarriles para mantenerlos lisos.

A iniciativa de Felipe Pescador, se continuó y terminó la construcción del Ferrocarril Durango-Cafitita, por el que quedaría establecida una importante comunicación directa entre la Ciudad de Durango y la de México. Esta vía, después de cruzar el valle de Durango, tocaría las estaciones de Tuitán, Poanas, Parrilla, Muleros, Mortero, y Súchil, último punto dentro del Estado de Durango, para luego proseguir por el de Zacatocas hasta la Estación Cafitita, donde se enlazaría con el antiguo Central. Por territorio duranguense recorre 130 km. y 268 por el de Zacatocas hasta Cafitita.

La idea, las gestiones y el proyecto de este ferrocarril data desde 1899. Teniam interés en su construcción tanto empresarios del Ferrocarril Internacional como del Central; sin embargo, la concesión fue otorgada a un empresario aparentemente independiente, de nombre Arturo Stilwell, pero con intereses en el Central, quien siguiendo la política de las negociaciones, después de tener esta concesión desde 1900 y sin haber iniciado obra alguna, la vendió a "Durango Middle Railway Company", que tampoco ejecutó trabajos. El gobierno federal canceló esta concesión a fines de 1902 y luego se la otorgó a empresarios del Ferrocarril Central, quienes por fin comenzaron en forma el desmonte y la medición, logrando importantes avances. Para el año de 1903, ya había campamentos de ingenieros en territorio duranguense y los trabajos de referencia habían pasado Muleros y Poanas. Esta empresa, sin conocerse los motivos, suspendió los trabajos, apareciendo después, a mediados de 1910, un nuevo concesionario: Walter C. Palmer.

En noviembre de 1910, estalló la Revolución en diversos puntos del territorio nacional y del Estado, afectando en alguna forma las actividades, no obstante la resonancia e influjo de los sucesos, el nuevo concesionario del que sería el Ferrocarril Durango-Cafitita, con el apoyo de los gobiernos federal, del Estado y de los hacendados que se beneficiarían con el trazo, continuó con el proyecto, iniciándose en 1911 el aplanado de la terracería. En febrero de 1912, el Presidente Madero fue asesinado, y el Gral. Victoriano Huerta, con el apoyo del embajador norteamericano, llevó a cabo el golpe de Estado, usurpando la presidencia. En Durango surge la Defensa Social, organización paramilitar que tenía como fin combatir a los revolucionarios, generándose una situación extremadamente difícil que obstaculizó la continuación de la construcción del ferrocarril.

Habíamos comentado que desde fines de 1914, Venustiano Carranza, había incursionado las líneas férreas de la república, creando la Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionalistas, y que dentro de esta medida había quedando Felipe Pescador como Superintendente General. Pescador, aprovecharía esta importante responsabilidad para apoyar firmemente la



Grafica con kilometraje, pendientes y curvaturas del ferrocarril DURANGO-FELIPE PESCADOR (Cafitita). Datos de la Sub-División Durango de los Ferrocarriles Nacionales de México.

conclusión de este proyecto, que habría de realizarse, no obstante la precaria condición del erario federal. Otra obra que promovió fue la Estación del Ferrocarril en la Ciudad de Durango, que fuera considerada como una de las mejores de la república. A diferencia de la construcción de rieles de épocas pasadas, el Ferrocarril de Durango a Calinas, fue una obra exclusiva y primera del nuevo régimen de la Revolución. Los trabajos quedaron terminados el 31 de marzo de 1918 y para el 15 de abril el ferrocarril estaba en operación. El 15 de mayo siguiente fué su inauguración.

Con la terminación del ferrocarril Durango-Calinas, quedó concluido el sistema ferroviario en el Estado de Durango, tal y como lo conocemos en la actualidad. Durante las décadas de los años cuarenta, cincuenta y sesenta, fueron levantadas las vías de algunos ramales como los que desprendiéndose del antiguo ferrocarril Central penetraban por el norte hasta el aserradero Campo Nuevo, así como las que iban de Bermejillo a Ojeda y de Conejos al mineral de Hixillos, etc., pero sin que por ello pudiese el sistema su conformación original.

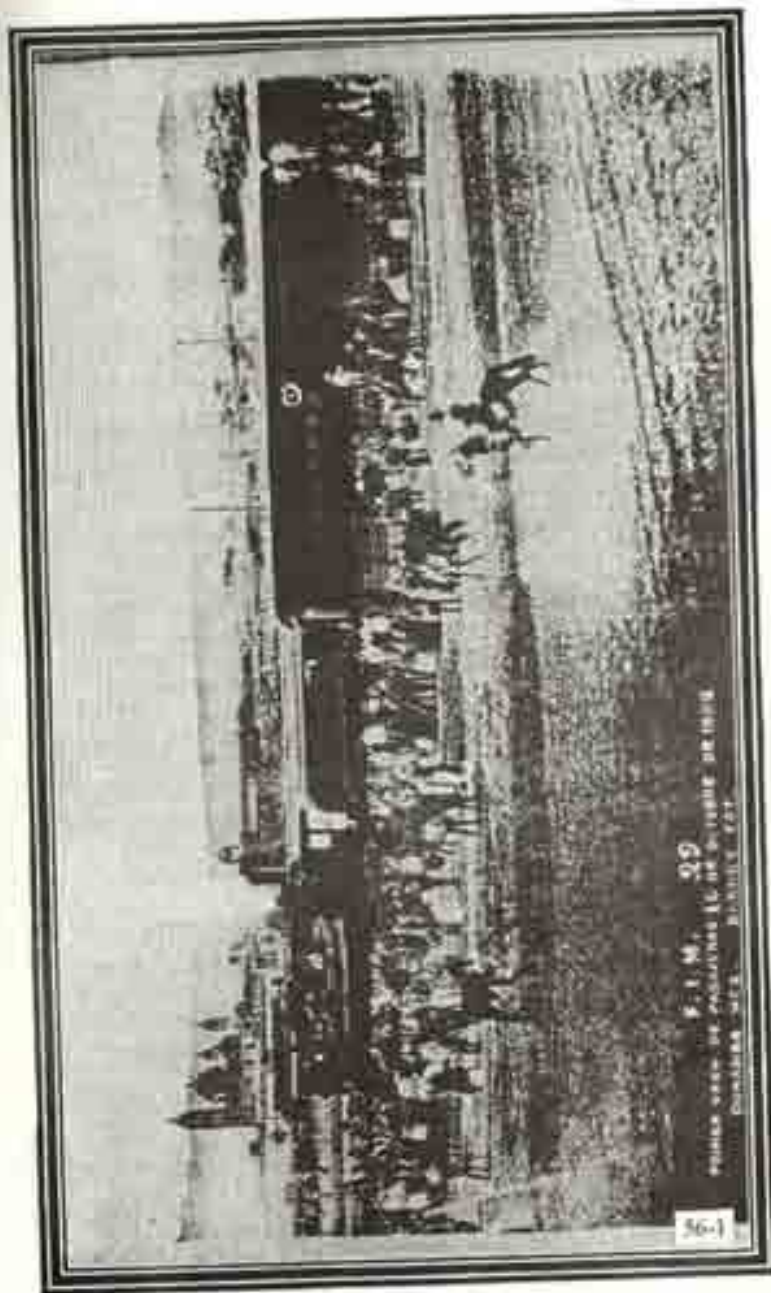
Conclusión:

Sobre la construcción de ferrocarriles, el punto de vista del gobierno de Durango, expresado durante el porfiriato, coincidía con el que siempre había sostenido Sebastián Lerdo de Tejada en época de la República Restaurada, expresado en una pequeña pero significativa frase: "...entre el débil y el coloso, el desierto...". Ello no quiere decir que estuviesen en contra de esta necesidad, lo que no aceptaban era que el trazo de los rieles, se hiciera a realizar de acuerdo a los intereses de las compañías extranjeras, es decir, vinculado al sistema ferroviario estadounidense, porque al suceder esto, como así lo afirmaba el gobierno de Gómez Palacio, los rieles mexicanos se convertirían en ramales de las vías troncales norteamericanas, sirviendo básicamente para la extracción de las materias primas y el abastecimiento que requerían las fábricas de aquel creciente industrialismo.

La forma de pensar de los liberales que compartían este criterio, reflejaba la existencia de una importante corriente nacionalista actuante en el país, con la clara idea de que primero convenía desarrollar la economía a partir de las regiones internas, muy antes que contar con un sistema de transporte exportador de grandes volúmenes de recursos naturales. Este propósito no habría de tener eco por la lógica razón y circunstancia de tratarse de un problema de neocolonialismo, dado entre la vecindad de dos países con profundas diferencias en su desarrollo, uno con ancestrales rezagos y el otro con un franco poderío económico a nivel mundial.

DURANGO, como Entidad rica en recursos naturales, había tenido enormes obstáculos en su incipiente progreso por la falta de vías de comunicación, cuya construcción se dificultaba por el relieve territorial y su ubicación en la geografía nacional; por otro lado, aparte de no contar con ríos navegables, tenía difícil acceso al mar y a los centros que se habían desarrollado económica y comercialmente; si bien es cierto que los rieles llegaron a la Ciudad Capital, y luego conformarían una vía de acceso al centro de la república, cierto es también que desde el momento en que se pusieron en funcionamiento estos importantes medios de transporte, sobretodo el mencionado en primer término, siempre fueron utilizados fundamentalmente para la extracción de materias primas. Aquellos proyectos para la comunicación con el Pacífico, y para interconectar otras regiones internas, elaborados a fines del siglo XIX y principios del presente, y que fueron abundantes, salvo el sistema descrito, ninguno se hizo realidad.

Seguramente lo abordado en esta breve conclusión sea también una de las varias razones de fondo del retraso económico que la Entidad federativa ha observado a través del tiempo en relación con otras regiones de la república.



FUENTES PRIMARIAS

ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- México, D.F.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION.- México, D.F.- Expedientes del Porfiriato.

ARCHIVO HISTORICO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE DURANGO.- Se consultaron Memorias de la Administración Pública, colecciones de Leyes y Folletería.

ARCHIVO DEL CONGRESO DEL ESTADO.- Se revisaron fundamentalmente Expedientes de Actas que contienen Contratos y Expedientes de Decretos.

ARCHIVO DEL MUNICIPIO DE DURANGO.- Básicamente el "Boletín Municipal".

COLECCIONES DE LEYES, DECRETOS Y CIRCULARES DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE DURANGO.- Localizadas en Biblioteca Central y Archivo Histórico del Gobierno del Estado.

LOS PRESIDENTES DE MEXICO, ANTE LA NACION.- Informes de 1812 a 1964.- Edición de la LII Legislatura.- Cámara de Diputados.- México, D.F.

BIBLIOGRAFIA

HISTORIA DEL TRANSPORTE.- Enciclopedia Temática Valle.- Editorial Valle de México.- 1984.

LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL MEXICANO (1837-1888).- Jhon Gresham Chapman.- Ediciones SEP-SETENTAS.- 1975

EL IMPACTO ECONOMICO DE LOS FERROCARRILES EN EL PORFIRIATO.- John H. Coalsworth.- Ediciones ERA México, D.F.- 1976.

HISTORIA DE LA LAGUNA.- Eduardo Guerra.- Tomos I y II.- Fondo Editorial Lagunero.- 1953.

HISTORIA DE TORREON.- Manuel Terán Lira.- Editorial MACONDO.- Torreón, Coah.- 1989.

¡AQUI NACIMOS!- "Historia del Viejo Torreón".- Lic. Homero H. del Bosque.- Torreón, Coah.- 1988.

LOS FERROCARRILES HABLAN.- Cuadernos del CIHMO.- varios autores.- Ediciones de la Universidad Autónoma de Puebla.- 1983.

APUNTES BIOGRAFICOS.- Tomos I y II.- Alberto J. Pani.- Ediciones Porrúa.- México, D.F.- 1951.

ECONOMIA Y POLITICA EN LA HISTORIA DE MEXICO.- Manuel López Gallo.- Ediciones El Caballito.- México, D.F.- 1980.

HISTORIA DE DURANGO.- José Ignacio Gallegos, cronista de la Ciudad de Durango.

FRANCISCO GOMEZ PALACIO, PATRIOTA Y HUMANISTA.- José Ignacio Gallegos.- Seminario de Cultura Mexicana.- México, D.F.- 1965.

FELIPE PESCADOR.- Fernando Cabrera.- Revista Ferronales.

LA REVOLUCION MEXICANA.- Casimiro Elmalfán.- Alperovich Rudenko y Lérov.- Ediciones de Cultura Popular.- México, D.F.- 1977.

HISTORIA DE LA REVOLUCION MEXICANA.- Alberto Morales Jiménez.- SEP.- Instituto de Capacitación del Magisterio.- México, D.F.- 1960.

SINTESES HISTORICA DEL MOVIMIENTO SOCIAL EN MEXICO.- José Mancasider.- Cuadernos Obreros.- Centros de Estudios Históricos del Movimiento Obrero Mexicano.- México, D.F. 1976.

CUATRO MONOGRAFIAS: LERDO, GOMEZ PALACIO Y TLAHUALILO.- José Santos Valdéz.- Edición del Gobierno del Estado de Durango.- 1980.

HISTORIA DEL ESTADO DE DURANGO.- Arnulfo Ochoa Reyna.- Editorial del Magisterio.- 1958.

HISTORIA DE LA REVOLUCION MEXICANA.- José Mancasider.- Editores Mexicanos Unidos.- México, D.F.- 1977.

ENSAYO SOBRE LA FUNDACION Y DESARROLLO DE LA CIUDAD DE GOMEZ PALACIO.- Pablo Machuca Macías.- México, D.F.- 1977.

LA REVOLUCION MEXICANA.- Raúl Mejía Zúñiga.- Editorial Tizoc.- México, D.F.- 1973.

REVISTAS HISTORICAS SOBRE LA INTERVENCION FRANCESA EN MEXICO.- José María Iglesias.- Editorial Porrúa.- 1966.

GEOGRAFIA DE DURANGO.- PASTOR ROUAIX.- Edición Facsimilar del Congreso del Estado.- México, D.F.- 1929.

GEOGRAFIA DEL ESTADO DE DURANGO.- Arnulfo Ochoa Reyna.- México, D.F.- 1953.

BREVE HISTORIA DE MEXICO.- DE HIDALGO A CARDENAS. (1805-1940).- Juan Bazant.- Premia-Editores.- 1984.

REVISTAS TRANSICION.- Ediciones del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Juárez del Estado de Durango.

EMPRESARIOS DE DURANGO EN EL SIGLO XIX.- Ediciones del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Juárez del Estado de Durango.

RUTAS VITALES EN EL DESIERTO: la Importancia Militar de los Ferrocarriles en la Revolución Mexicana.- Laurence Douglas Taylor.- Canadá.- Edición de la Sociedad Chihuahuense de Estudios Históricos 1981.

ORIGENES E HISTORIA DEL MOVIMIENTO OBRERO EN MEXICO.- Jacinto Huitron.- Editores Mexicanos Unidos, S.A. 1980.

NOTICIAS HISTORICAS Y ESTADISTICAS DE DURANGO.- José Fernando Ramírez, México, D.F.- 1851.

MEXICO BARBARO.- Ihen Kenneth Turner.- Editores Mexicanos Unidos, S.A.- México, D.F.- 1984.

ENCICLOPEDIA DE MEXICO.- México, D.F. 1978.

EL FERROCARRIL (ANALES LAGUNEROS).- Lic. Fermín J. Sotomayor garza. Dos partes. Aparecido en el Siglo de Torreón el viernes 17 y sábado 18 de Enero de 1992.

HISTORIA DE MEXICO.- Liberalismo Triunfante (1867-1911).- Luis González. Editorial BCLALSA. México, D.F.- 1977.

SEIS SIGLOS DE HISTORIA GRAFICA DE MEXICO: 1325-1976.- Tomo Núm. II Gustavo Casasola.- Editorial Gustavo Casasola. México 1976.

HISTORIA MODERNA DE MEXICO.- La República Restaurada. Vida Económica. Daniel Cosío Villegas.- Editorial HERMES. México. 1979.

HISTORIA MODERNA DE MEXICO.- EL PROFIRIATO VIDA POLITICA INTERIOR. Primera Parte. Daniel Cosío Villegas. Editorial HERMES. México. 1970

INDICE

Pags.

PRESENTACION 11 a 19

PREAUMBULO.- EL INDUSTRIALISMO.- EL INVENTO DEL FERROCARRIL.- *Los rieles se extienden por toda la geografía mundial.- El ferrocarril, gran soporte para los industrializados.- la red estadounidense hacia el sur.* 21 a 22

DEL TRANSPORTE DE CARRETAS AL FERROCARRIL.- *El antecedente más antiguo para construir un ferrocarril en México.- Toda una historia el Proyecto Veracruz-México.- El primer tramo de 13.6 Km.- Opinión de Santa Anna.- Inauguración del Ferrocarril Veracruz-México.- Salvo 650 Km. construídos al fin de la República Restaurada, todos los demás caminos eran de carretas y recuas.- Las carretas primitivas.- El nulo crecimiento demográfico en Durango.- La industria de las carretas en la Ciudad de Durango y en la Laguna.- Arrieros, recuas y diligencias.- Empresarios de la industria de las carretas.- Los caminos.- El comercio de importación y exportación.- Las travesías.- Conclusión.* 23 a 27

EL PROYECTO DEL FERROCARRIL CENTRAL Y LAS GESTIONES DEL GOBERNADOR GOMEZ PALACIO ENCUNTO ALTRAZO POR DURANGO.- *El problema de la orientación de los rieles hacia la frontera del Norte.- Importante opinión del Gobierno de Francisco Gómez Palacio.- Diversos puntos de vista entre los liberales.- La disputa entre las potencias por el control y extracción de los recursos naturales de México.- El justo juicio de Sebastián Lerdo de Tejada.- La Política de concesiones del Gral. Porfirio Díaz.- La Concesión del Ferrocarril Central y la modificación del Proyecto original dejando de considerar su paso por la Ciudad de Durango.- Tenaz insistencia del Gobernador Gómez Palacio para que se cumpliera con el Proyecto original.- La defensa a través de la prensa.- Rechazo del Gobierno para subsidiar a la empresa.- Gómez Palacio a México.- El Superintendente D. B.*

	Pags.
<i>Robinson presenta un Informe con dos Proyectos: el de la Línea Oriental y el de la Occidental.- Comparación de las pendientes.- Gómez Palacio continúa insistente.- Presentación de los planos y perfiles por parte de la empresa para su aprobación.- Aprobación del trazo por la Laguna.- Argumentos.- Contestación del Gobierno de Durango a esta determinación.- Gómez Palacio se retira a la vida privada.</i>	29 a 42
EL TRAZO DEL CENTRAL POR LA LAGUNA.- Las gestiones de Andrés Eppen.- Autorización de la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.- Llegada de las cuadrillas de tabajadores, la forma en que realizaban los trabajos y tendidos de los rieles.- Orientación de los rieles por la Laguna.- La llegada de las máquinas.- Anuncios periodísticos en México sobre la próxima inauguración del Central.- El Presidente Manuel González anuncia la inauguración.- Conclusión.....	43 a 46
EL FERROCARRIL INTERNACIONAL.- Las Concesiones.- Gestiones del Gobernador Juan Manuel Flores.- Gestiones del Sr. Eppen buscando asegurar el paso por la Laguna.- Inicio de los trabajos en Ciudad Porfirio Díaz.- Avance de los trabajos hasta Torreón.- Contrato para la construcción y explotación del tramo Torreón-Durango.- Bastantes y diversas noticias y nada en concreto.- Representantes de la Empresa negocian con el Gobierno Federal para evitar otra Concesión.- Representantes de la Empresa tratan en Durango la adquisición de terrenos.- Inicio de los trabajos.- Puntos que seguiría la Línea.....	47 a 50
LLEGADA DEL FERROCARRIL A LA CIUDAD DE DURANGO.- Preparativos.- Programa.- Llegada de la primera locomotora.- Llegada del primer tren de pasajeros.- Llegada del ferrocarril el día de la inauguración oficial.- Traslado de la Comitiva.- Recorrido por los arcos triunfales.- Sesión del Cabildo.- Recepción en el Congreso y banquete.- El baile.- Ceremonia en el Colegio de Abogados.- La Prensa.- Retorno de la Comitiva.....	51 a 58

	Pags.
LA POLITICA DE CONCESIONES Y LA IMPORTANCIA ESTRATEGICA DE LOS RAMALES.- La política de las concesiones.- LOS RAMALES DEL FERROCARRIL CENTRAL: La Estación de Lerdo (hoy Gómez Palacio).- Ramal a Dinamita.- A Ojueta.- A Minas "La Descubridora".- A Rosario y Campo Nuevo.- LOS RAMALES DEL FERROCARRIL INTERNACIONAL: La Vía hacia la Compañía Agrícola Limitada de Tlahualilo.- Ramal de Pedriceña a Velardeña.- Una vía al Cerro de Mercado.- Prolongación del ferrocarril a Tepehuanes.- Prolongación hacia la Sierra.- Concentrado de vías y ramales proyectados y no realizados.....	59 a 66
LA FUSION Y EL ORIGEN DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.- Primeros rasgos biográficos de Felipe Pescador.- ¿Qué es un Despachador?.- Los Trabajadores del Riel.- Los Ferrocarriles en crisis.- Intentos de fusión.- Harriman y su plan.- Limantour y los FFNNM.- Opinión de Rudenko.- Opinión de Pescador.- El reemplazo de trabajadores norteamericanos por mexicanos.....	67 a 71
LA REVOLUCION ENTRENES.- El progreso del porfiriato basado en costos sociales extremos.- La Insurrección más grande en la Historia de México.- El Ferrocarril considerado en el conflicto como sistema estratégico, táctico y logístico.- Pereyra corta los rieles en una primera acción en Durango contra la usurpación.- Tomada la Ciudad de Durango, Felipe Pescador se hizo cargo de los trenes en territorio dominado por los revolucionarios.- "Las Máquinas Locas".- La estrategia de los trenes villistas.- Ejemplos.....	73 a 77
DESPUES DE LA REVOLUCION.- La lucha interna por fijar las bases del nuevo Gobierno.- La Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionalistas.- Felipe Pescador es designado Superintendente General.- Reafirmación del Constitucionalismo.- La reconstrucción del sistema ferroviario.- A iniciativa de Pescador se terminó el Ferrocarril Durango-Cañitas.- Un antiguo Proyecto se hace realidad.- Conclusión.....	79 a 82
FUENTES PRIMARIAS Y BIBLIOGRAFIA.....	83 a 86

Este libro se terminó de imprimir el 30 de Octubre de 1992 en Impresos Finos y Tipográficos, S. A. de C. V., Triguales 479, Fracc. Villa Jardín, Cd. Lerdo, Dgo., habiéndose hecho un tiraje de 500 ejemplares, más sobrantes para reposición.