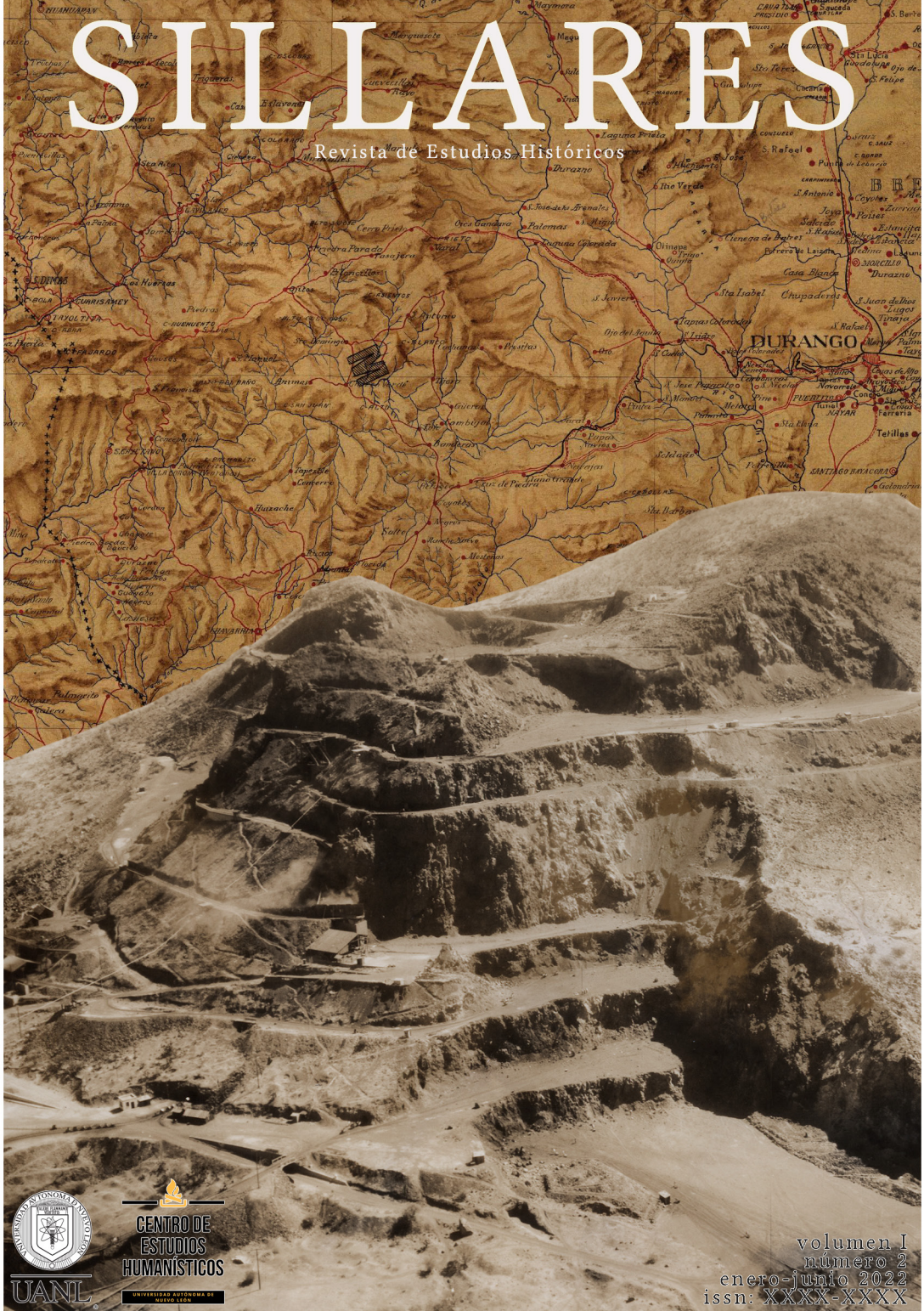


SILLARES

Revista de Estudios Históricos




CENTRO DE ESTUDIOS HUMANÍSTICOS

UANL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

volumen I
número 2
enero-junio 2022
issn: XXXX-XXXX

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

El impacto de la conectividad por ferrocarril en la configuración territorial de los valles de Durango (1883-1913)

The impact of railway connectivity on the territorial configuration of the Durango valleys (1883-1913)

Daniel Guillermo Rodríguez Barragán

El Colegio de San Luis

orcid.org/0000-0001-6760-8940

Recibido: 1 de junio de 2021

Aceptado: 19 de septiembre de 2021

Publicado: 1 de enero de 2022

Copyright: © 2022, Daniel Guillermo Rodríguez Barragán. This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unre-stricted use, distribution, and reproduction in any medium, pro-vided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares1.2-3>

El impacto de la conectividad por ferrocarril en la configuración territorial de los valles de Durango (1883-1913)

The impact of railway connectivity on the territorial configuration of the Durango valleys (1883-1913)

Daniel Guillermo Rodríguez Barragán
El Colegio de San Luis
orcid.org/0000-0001-6760-8940

Resumen: En el texto se analiza cómo en el cambio del siglo XIX al XX, la expansión de las vías del ferrocarril alteró las dinámicas de centralidad y marginalidad entre diversos lugares del norte de México. Centrándose en el transporte en la región de los valles de Durango, en el estado del mismo nombre, en donde a partir de la llegada de las locomotoras y la conexión con los mercados estadounidenses y del resto de México, dicha región fue perdiendo cada vez más relevancia económica en favor de La Comarca Lagunera, mientras que al interior de los valles se alteraron las relaciones de poder entre los miembros de la élite local y entre éstos y el gobierno federal; al mismo tiempo que aumentaban los conflictos por límites de tierra.

Palabras clave: Ferrocarril; latifundios; élites; tierra; conflicto.

Abstract: The text analyzes how in the change from the 19th to the 20th century, the expansion of the railroad tracks altered the dynamics of centrality and marginality between various places in northern Mexico. Focusing the transport in the region of the valleys of Durango, in the state of the same name, where from the arrival of the locomotives and

the connection with the US markets and the rest of Mexico, this region was losing more and more relevance economic in favor of La Comarca Lagunera, while within the valleys power relations among members of the local elite and between them and the federal government were altered; at the same time that conflicts over land limits increased.

Keywords: Railroad; large estates; elites; land; conflict.

Introducción

Con el tendido de las líneas férreas en 1883, Durango entró en contacto con mercados nacionales e internacionales de una forma como nunca antes lo había hecho. Si antes las condiciones geográficas, como los desiertos o las sierras, habían mantenido a los habitantes de la entidad en un relativo aislamiento, con la llegada de las locomotoras, a finales del siglo XIX, al mismo tiempo que se alteró la noción de distancia, se entró en una dinámica capitalista asumiendo el papel, en términos generales, de productor de recursos naturales como algodón o hierro para mercados extranjeros y de alimentos para consumo nacional.

El objetivo de este trabajo es estudiar cómo la inserción de las vías del ferrocarril en diferentes mercados alteró las relaciones de centralidad y marginalidad de los valles de Durango en relación con otros lugares, así como la forma en que al interior de dicha región se modificaron las relaciones de poder entre los principales sectores económicos (latifundios, minería, industria y comercio), y la forma en que esto derivó en cambios territoriales entre las grandes propiedades, los pueblos y congregaciones, llevando a un escenario de confrontación, hasta 1913, cuando tanto el ferrocarril como los latifundios fueron “intervenidos” por los ejércitos revolucionarios.

Para esto, el texto se divide en los tres siguientes apartados. En el primero, “Centralidades y marginalidades a partir del ferrocarril”, se expone la forma en que la extensión del

ferrocarril por el territorio nacional durante el Porfiriato obedeció tanto a procesos de comunicación que venían de las décadas anteriores, como a necesidades industriales de los mercados de Estados Unidos, centrándose en los cambios generados en La Comarca Lagunera⁹⁴ y su configuración como nuevo lugar central norteño. Posteriormente, en “Cambios territoriales en los valles de Durango”, se estudia la forma en que la llegada del ferrocarril y la conexión con otros mercados alteró la lógica de centralidad y marginalidad de los valles de Durango tanto en relación con los lugares cercanos, como de manera interna. Finalmente, en el apartado “Conflictos sociales”, se expone la manera en que los cambios económicos y productivos generados a partir de la llegada de las locomotoras derivaron en conflictos territoriales entre sectores de las clases altas y los habitantes de diversos pueblos y congregaciones.

Centralidades y marginalidades a partir del ferrocarril

Hasta cierto punto, ha sido común en la academia señalar que las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX se caracterizaron por un proceso muy importante: la entrada del norte⁹⁵ de México a una dinámica política, económica y cultural verdadera-

⁹⁴ En el presente trabajo por Comarca Lagunera se entiende los actuales municipios coahuilenses de Torreón, Viesca y Matamoros; y los actuales municipios duranguenses de Gómez Palacio y Lerdo.

⁹⁵ En el presente trabajo, por norte se comprende los actuales estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Sinaloa y Durango.

mente nacional.¹ Sin embargo, esto no habría sido fácil, ya que si Alberdi mencionó para su natal Argentina que “gobernar es poblar”,² podríamos usar dicha frase para caracterizar también al siglo XIX mexicano, debido a que uno de los retos más grandes que enfrentaron los gobiernos de nuestro país, ya fueran centralistas o federalistas, liberales o conservadores, fue el de poblar las tierras del norte; lo que a su vez se relacionaba con otras nociones que se estaban debatiendo, como la necesidad y papel de la conectividad, una visión de desarrollo económico, de ciudadanía y del papel del Estado en relación con un dominio espacial efectivo.³

En este trabajo no se plantea que dichos conceptos y las ideas detrás de ellos hayan sido homogéneos en la historia de México. Por el contrario, somos conscientes de su diversidad y constante enfrentamiento electoral, intelectual e incluso militar para imponerse; pero debido al objetivo y extensión del presente texto, nos centraremos en esta primer sección en la manera en que ese norte entró a la dinámica nacional durante la última etapa del Porfiriato, desde el punto de vista de la producción y consumo de materias primas. Para esto, utilizaremos las ideas de Claude

¹ Luis Aboites Aguilar, “La decadencia de Durango durante el siglo XX. Una mirada a la historia del norte de México”, *Chihuahua Hoy*, núm. 16 (2018): 189–90.

² Juan Bautista Alberdi, *Política y sociedad en Argentina* (Caracas: Fundación Biblioteca de Ayacucho, 2005), 29.

³ Luis Aboites Aguilar, *Norte precario: poblamiento y colonización en México (1760-1940)* (México, DF: El Colegio de México; Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1995), 13–31.

Raffestin en este y en el resto de apartados en lo que respecta a las nociones de redes, nodos, centralidad, marginalidad, materia y recurso en la configuración del territorio,⁴ para mostrar cómo en el cambio del siglo XIX al XX en el norte del país se configuró una dinámica productivista, marcada por una lógica de lugares centrales y marginales determinados por procesos tanto nacionales como por otros ocurridos más allá de las fronteras políticas de México.

¿Cómo acercarnos a la dinámica productivista del norte de México durante el cambio de siglo? En este trabajo se utilizan las transformaciones en la dinámica tecnológica del transporte, para comprender la forma en que se estaban dando a grandes escalas las relaciones, en términos productivos, entre diferentes puntos de la geografía nacional, siendo el tendido del ferrocarril el que más claramente puede ayudar a mostrar este proceso.

Durante el Porfiriato se dio un importante aumento del tendido de las vías férreas: mientras en 1876 había 666 kilómetros (km) de vías en todo el país, se pasó a 19,528 para 1910.⁵ Como se observa en el mapa 1, en 1876 las únicas vías que existían en México eran las que conectaban el centro del país con el puerto

⁴ Claude Raffestin, *Por una geografía del poder* (México, DF: El Colegio de Michoacán; Fideicomiso Felipe Teixidor y Monserrat Alfau de Teixidor, 2013), 217–59.

⁵ Ana García de Fuentes, “La construcción de la red férrea mexicana en el Porfiriato: Relaciones de poder y organización capitalista del espacio”, *Investigaciones Geográficas*, núm. 17 (1987): 141.

de Veracruz. Para 1884, ya se había construido el Ferrocarril Central Mexicano, que unía la Ciudad de México con Paso del Norte (actual Ciudad Juárez); el Ferrocarril Nacional Mexicano, que conectaba la capital del país con Nuevo Laredo (Tamaulipas); y diversas vías que unían Hermosillo (Sonora), Monclova (Coahuila) y Monterrey (Nuevo León) con Estados Unidos. Para 1898 ya se contaba con la infraestructura férrea que unía Monterrey con el norte de Veracruz, pasando por Ciudad Victoria, en Tamaulipas; la que unía Saltillo, en Coahuila, con San Luis Potosí; o la que conectaba Durango con Torreón. Finalmente, en 1910 estaban terminadas las vías que comunicaban Guadalajara y Colima, Mazatlán y Culiacán y el Istmo de Tehuantepec con Guatemala.⁶

Se propone la idea de que estas cuatro fases de la expansión del ferrocarril, obedecieron a lógicas productivistas disímiles, aunque complementarias, y por lo tanto generaron nodos económicos y relaciones de centralidad y marginalidad entre sus componentes también diferentes. Para comprender esas distintas lógicas hay que relacionar el ferrocarril tanto con procesos anteriores de conectividad, como con las dinámicas productivas y consumidoras en Estados Unidos, ya que el norte de México a lo largo de la primera mitad del siglo XIX fue estableciendo cada vez mayores relaciones comerciales con Estados Unidos.

⁶ Carlos Crespo Villalaz, *Vías de comunicación: caminos, ferrocarriles, aeropuertos, puentes y puertos* (México, DF: Limusa, 1979), 133.

Mapa 1. Ferrocarriles construidos entre 1876 y 1910



Fuente: Montagnier, Patrick Allouette. (2020). La revolución mexicana sobre rielos: El caso del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico (1910-1940). *Debates por la Historia*, (02), 29.

Antes del tendido del ferrocarril, como se muestra en el mapa 2, eran cuatro los caminos más importantes que unían los principales centros económicos y/o políticos de México. En todos, la Ciudad de México era el centro de donde partían los caminos a Veracruz y Acapulco, la ruta a Oaxaca, Tehuantepec y Guatemala, y el más largo de todos y el que nos interesa para este trabajo: el Camino Real de Tierra Adentro, que unía la Ciudad de México con Santa Fe, en Nuevo México, pasando por Querétaro, Guanajuato, Zacatecas, Durango y Chihuahua, desprendiéndose un camino paralelo que unía Monterrey y Saltillo con Zacatecas.⁷

⁷ Sergio Ortiz Hernán, “Caminos y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX”, *Comercio Exterior XXXIII*, núm. 12 (1973): 1247.

Mapa 2. Principales caminos en la primera mitad del siglo XIX



Fuente: Ortiz Hernán, Sergio. (1973). Caminos y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX. *Comercio Exterior*, XXXIII, (12), p. 1249.

Si se comparan los dos mapas anteriores se puede observar que el Ferrocarril Central Mexicano, al conectar la Ciudad de México con la frontera con Estados Unidos, siguió prácticamente la misma ruta que el Camino Real de Tierra Adentro. Parte de la explicación de esto parece encontrarse en el reto que significó la geografía mexicana a lo largo del siglo XIX: la ausencia de ríos navegables, las sierras costeras y la dificultad de abrir canales imposibilitaba en gran medida el comercio con el exterior por lo costoso que podía ser. Para sortear dicha realidad se optó después de consumada la independencia por promover la agricultura y la industria nacionales, al igual que la reactivación minera de oro y plata, al ser los únicos metales cuyo costoso traslado podía dejar

ganancias, olvidándose de las costas y de la frontera norte como opciones para exportar e importar.⁸

De esta forma el Camino Real de Tierra Adentro, al extenderse del centro del país casi en línea recta hacia Estados Unidos a lo largo de la primera mitad del siglo XIX, mostraba las ansias por poblar y controlar el norte, los obstáculos geográficos en las costas, así como las dos dinámicas básicas de la economía mexicana en ese momento, al conectar los principales centros de producción de metales preciosos (el Bajío o Zacatecas) con el puerto de Veracruz, así como las urbes que tenían una industria textil incipiente como Durango. Aunque con diferentes dinámicas, esto convirtió a dichas ciudades en nodos productivos, generando alrededor de estos centros urbanos una relación de dependencia económica sobre parte del mundo rural, ya que las ciudades atraían mano de obra y el consumo de materias primas y alimentos. Resulta importante destacar para este trabajo que la ciudad de Durango, para la primera mitad del siglo XIX, consumía todo el algodón y demás productos que se sembraban en La Comarca Lagunera, existiendo una relación productivista de centro y marginalidad entre las dos regiones.⁹

Al comparar el tendido del Camino Real de Tierra Adentro y del Ferrocarril Central Mexicano, puede inferirse que las relaciones económicas y políticas que derivaron en

⁸ John Tutino, “El debate sobre el futuro de México: en busca de una nueva economía, 1830-1845”, *Historia Mexicana* LXXV, núm. 3 (2013): 1181.

⁹ Tutino, 1167.

el primero, seguían gozando de gran importancia para 1884, teniendo prioridad sus ciudades para establecerse entre ellas la conectividad por el ferrocarril antes que en otras, ya que al mismo tiempo que se consolidaba la dinámica productivista de metales preciosos del Bajío, se podía establecer un control más efectivo sobre el terreno por parte del gobierno federal, al permitir el tren una mayor movilidad de las fuerzas de seguridad, lo cual era importante principalmente en el norte del país ante la presencia de pueblos nativos beligerantes.¹⁰

No sólo las similitudes entre las dos vías de comunicación nos dicen algo sobre la manera en que se configuraba el territorio nacional en cuestiones productivistas, sino también las diferencias. La principal de ellas que nos interesa resaltar en este texto, es que mientras el Camino Real de Tierra Adentro de Zacatecas partía hacia Durango y después a Chihuahua, el Ferrocarril Central Mexicano de Zacatecas parte hacia Torreón y después a Chihuahua, esquivando la capital duranguense y la región de los valles. ¿A qué se debió este cambio? La respuesta concreta es que el Ferrocarril Central Mexicano favoreció la exportación de metales preciosos y el control estatal sobre el norte, finalidades que compartía con el Camino Real de Tierra Adentro, pero a diferencia de éste, desplazó la incipiente industria nacional a favor de mercados extranjeros. En el próximo apartado se profundizará en esto; ahora es pertinente reflexionar

¹⁰ Paul J. Vanderwood, *Los rurales mexicanos* (México, DF: Fondo de Cultura Económica, 1982), 87.

un poco sobre la configuración de la frontera norte de México y la económica de los Estados Unidos.

A diferencia de México, la Unión Americana sí contó con una importante dinámica de exportación casi desde el inicio de su vida independiente, sobre todo gracias al trabajo de esclavos y al cultivo de las tierras arrebatadas a los nativos americanos, todo transportado en los grandes ríos con que cuenta aquella nación. Esto estableció una concentración industrial en el noreste y una producción principalmente de materias primas en el sur. A partir de la guerra con México a mediados del siglo XIX, no sólo se estableció una nueva frontera política entre las dos naciones, sino que se alteró de manera drástica la economía estadounidense al diversificarse; Texas se abrió a la producción del algodón, California presentó desde 1849 un auge en la producción agrícola y de oro, y por otro lado, las grandes llanuras del medio oeste también se abrieron a la minería, la agricultura y el pastoreo comercial.¹¹

De esta manera, después de la guerra civil en Estados Unidos (1861-1865) se presentó un modelo de consolidación nacional a partir de la industrialización capitalista, que derivó en cuatro objetivos principales: la explotación de los recursos naturales, la ampliación de los medios de comunicación, la ocupación de las tierras en el oeste y la consolidación de un

¹¹ Tutino, “El debate sobre el futuro de México: en busca de una nueva economía, 1830-1845”, 1187–88.

mercado interno. De 1865 a 1890, la sociedad estadounidense sufrió importantes cambios, se consolidó el área industrial alrededor de los Grandes Lagos en la frontera con Canadá y se construyeron las líneas de ferrocarril que conectaron al país de costa a costa, lo que fue acompañado por el tendido de líneas de telégrafo, primero, y después de teléfono.¹²

El aumento poblacional, que fue una característica estadounidense desde su fundación, continuó con buen pie en la segunda mitad del siglo XIX, pasando el país de 31.4 millones en 1865 a 75.9 millones en 1900.¹³ Esta población también se distribuyó de manera más homogénea por el territorio nacional, ya que para inicios del siglo XX la Unión Americana estaba formada por 45 estados, de los cuales California, Nevada, Utah, Colorado, Kansas, Nebraska, Dakota del Sur, Dakota del Norte, Wyoming, Montana, Idaho, Oregón, Washington, Nuevo México y Arizona, entre 1850 y 1912, obtuvieron la población mínima necesaria para ser considerados como estados con plenos derechos.¹⁴

Esto fue posible, entre otras cosas, gracias a la migración constante. A diferencia de México, Estados Unidos fue el destino de miles de migrantes, los que, para la última etapa del siglo XIX, provenían principalmente del sur y el oriente de Europa, aunque

¹² Jesús Velasco Márquez, “Visión panorámica de la historia de los Estados Unidos”, en *¿Qué es Estados Unidos?*, ed. Rafael Fernández de Castro y Hazel Blackmore (México, DF: Fondo de Cultura Económica, 2008), 55–56.

¹³ Velasco Márquez, 56.

¹⁴ Erika Pani, *Historia mínima de los Estados Unidos de América* (Ciudad de México: El Colegio de México, 2016), 252.

también del otro lado del Pacífico, especialmente de China y Japón, al grado de que para 1890 se tuvo que anunciar el fin de la venta de tierras públicas, debido a que ya que no había suficiente para tanta demanda.¹⁵

Para finales del siglo XIX la sociedad estadounidense en términos generales había dado un paso decisivo: había dejado de ser mayoritariamente rural para ser principalmente urbana; lo cual había consolidado un importante mercado interno de consumidores, la fusión de diversas empresas y la configuración de monopolios (siendo Rockefeller el caso más representativo); llevando la industrialización del país a una nueva etapa, lo que provocó a su vez el aumento de las organizaciones de trabajadores, tanto en el campo como en las ciudades, que buscaban reivindicar determinados derechos.¹⁶

La zona industrial alrededor de los Grandes Lagos se convirtió en el principal nodo ferroviario de los Estados Unidos. Esto ocurrió gracias a que, como ya se mencionó, dicha zona aglutinó diversas industrias, como la metalúrgica o la del automóvil, debido entre otras cosas, al flujo de trabajadores migrantes y la cercanía tanto de minas de carbón que proveían de combustible como de ríos que permitían el traslado de mercancías.

¹⁵ Marcello Carmagnani, *El otro Occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización* (México, DF: Fondo de Cultura Económica, 2004), 252.

¹⁶ Velasco Márquez, “Visión panorámica de la historia de los Estados Unidos”, 59.

Así, a lo largo del siglo XIX los ferrocarriles estadounidenses conectaron dicha región con las productoras de materias primas del medio oeste y con los puertos del Atlántico. Esta expansión ferroviaria topó con un gran obstáculo en 1873, cuando estalló una crisis económica en Estados Unidos que se debió, entre otras cosas, a la sobreinversión en las líneas férreas: no había suficientes mercancías para que su traslado por tantas vías fuera redituable, lo que derivó en pérdidas y quiebras de empresas.¹⁷

De tal forma, cuando las vías de Estados Unidos y México se conectaron también lo hicieron las necesidades económicas de las élites de las dos naciones. Los estadounidenses requerían de más mercancías que trasladar para hacer rentable su ferrocarril y mantener la expansión de sus diversas industrias; mientras que los mexicanos necesitaban romper con el aislamiento geográfico, diversificar su producción de materias primas, y en lo posible, su incipiente industria, así como poblar y conectar mejor el norte del país.

Por lo tanto, había un elemento contradictorio: o se fortalecía la industria estadounidense o lo hacía la mexicana. Al final de cuentas, se impuso la visión norteamericana, lo que explica las diferencias con los caminos del siglo XIX, como se mencionó anteriormente. La llegada de los ferrocarriles estadounidenses a la frontera, se hizo en pocos años: El *Southern Pacific* llegó a El

¹⁷ Lorenzo Sánchez, “La industrialización de Estados Unidos desde una óptica distinta”, *Cuadernos de Investigación. Serie Economía*, núm. 8 (2019): 123.

Paso en 1881; el *Atchison Topeka and Santa Fe* llegó a Nogales en 1882; el *Texas and Pacific* conectó con el *Southern Pacific* en 1882; el *International and Great Northern* llegó a Laredo en 1881; y el *Galveston, Houston and San Antonio* llegó a Eagle Pass en 1883.¹⁸

El impacto de esta nueva conexión fue distinta en diversas partes del norte del país. En Sonora la unión con el ferrocarril estadounidense fue un catalizador para la explotación de las minas de cobre, derivando en la formación de un eje productivo Nogales-Hermosillo, a expensas del puerto de Guaymas que hasta entonces había sido la principal salida de los habitantes del estado y de sus mercancías, pero también generó una importante llegada de inmigrantes chinos provenientes de California dispuestos a trabajar en el comercio, así como nuevos conflictos por la tierra.¹⁹

En Tamaulipas, mientras tanto, la conexión con el mercado estadounidense a través de la llegada de las locomotoras se tradujo en la explotación de metales industriales y el surgimiento de la industria petrolera.²⁰ Por su parte, en Durango el impacto fue muy profundo también, ya que significó el surgimiento de La Comarca Lagunera como una nueva región central y el cambio

¹⁸ García de Fuentes, “La construcción de la red férrea mexicana en el Porfiriato: Relaciones de poder y organización capitalista del espacio”, 185.

¹⁹ Ignacio Almada Bay, *Historia breve de Sonora* (México, DF: Fondo de Cultura Económica, 2000), 151.

²⁰ Octavio Herrera Pérez, *Historia breve de Tamaulipas* (México, DF: Fondo de Cultura Económica, 1999), 171.

en la dinámica productiva previa de los valles de Durango. Es importante para este texto explicar a continuación el primero de estos fenómenos, antes de centrarnos en el segundo de ellos en los próximos dos apartados.

Desde antes de la llegada del ferrocarril, los agricultores de La Comarca Lagunera se dedicaban ya al cultivo del algodón aprovechando las aguas del Río Nazas, pero debido a la falta de vías de comunicación se habían limitado a proveer a la industria textil exclusivamente nacional, principalmente, como ya se mencionó, a la de la ciudad de Durango y sus puntos aledaños, debido a su cercanía. Por lo tanto, había una relación de dicha región lagunera como lugar marginal, frente a la de los valles de Durango como lugar central, lo que cambió tras la conexión con los mercados estadounidenses. En 1883 llegó el Ferrocarril Central Mexicano a la Comarca Lagunera y cinco años después arribó al mismo lugar el Ferrocarril Internacional Mexicano, lo que convirtió a dicha región en uno de los dos nodos ferroviarios más importantes del norte del país, junto con Monterrey²¹ (ver mapa 1).

La nueva importancia de La Comarca Lagunera se reflejó en el aumento de su producción algodонера y de su población. Para finales del siglo XIX dicha región llegó a producir alrededor de 15,000,000 de kilogramos (kg) de algodón, lo que representaba

²¹ Mario Cerutti, “Agricultura, agroindustria y tejido productivo-empresarial en La Laguna, 1870-1915”, en *Historia de Durango. Tomo III: Siglo XIX* (Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013), 302–303.

75% de la producción nacional, misma que ya no podía ser absorbida por la industria textil mexicana, sino que tenía como destino los Estados Unidos. Una de las principales consecuencias de la expansión de ese cultivo fue la llegada de trabajadores tanto al campo lagunero como a Torreón y Gómez Palacio, las dos ciudades que eran el centro de dicha región. En 1871, La Comarca Lagunera tenía 20,000 habitantes, mientras que en 1910 ya eran 172,000 (55.5% era población rural y 44.5% urbana), mostrando en ese lapso un promedio de crecimiento anual de 55.6 habitantes por mil, muy superior al 24.1 por mil del estado de Durango y al 17.7 por mil del promedio nacional. Para 1910, Torreón, con sus alrededor de 34,000 habitantes, ya superaba en población a la ciudad de Durango que apenas tenía para esa fecha 31,763 pobladores.²²

Con el tendido de las líneas del ferrocarril durante la segunda mitad del siglo XIX a ambos lados del Río Bravo, se transformaron de manera importante las relaciones económicas y políticas entre México y los Estados Unidos. Por primera vez desde la consumación de la independencia, el puerto de Veracruz ya no era la única salida importante de las mercancías mexicanas al resto del mundo, sino que las ciudades fronterizas del “inhóspito norte” se convirtieron en las puertas de entrada a uno de los mercados que más estaba creciendo en ese momento. De igual forma, la extensión de los ferrocarriles permitió una mayor presencia del gobierno nacional, por lo menos en términos de las fuerzas de seguridad.

²² Cerutti, 304–305.

Pero al mismo tiempo, la conexión con el mercado estadounidense a través de las locomotoras alteró las relaciones de centralidad y marginalidad que ya estaban presentes en el norte mexicano.

Algunos lugares marginales, como La Comarca Lagunera, pasaron a ser centrales, mientras que otros que ya eran centrales como los valles de Durango, tuvieron que adaptarse a esta nueva dinámica. Sobre esta última región: ¿qué consecuencias tuvo el hecho de que se formara un nuevo lugar central (La Laguna) con tanto potencial tan cerca de ella? ¿Cómo se adaptaron los diversos grupos sociales a la conexión cuando finalmente llegó el ferrocarril? ¿Qué cambios provocó la nueva dinámica económica de conexión al mercado estadounidense? En el siguiente apartado se analiza de manera específica el caso de los valles de Durango para dar respuesta a estas preguntas.

Cambios territoriales en los valles de Durango

La región de los valles, la que se muestra en el mapa 3, con una superficie de 1,688,800 hectáreas, lo que representa el 13.6% de la superficie del estado; actualmente se extiende por tres municipios (Durango, Canatlán y Nuevo Ideal), aunque en la época de estudio, solamente eran dos (Durango y Canatlán), ya que Nuevo Ideal se separó de Canatlán hace apenas treinta años.²³ Para 1910, dicha región era sede de los poderes políticos del estado, contaba con una población de alrededor de 97,000 personas y era la más

²³ Jesús Manuel Lozoya Amaro, *Geografía Física del Estado de Durango* (Durango: Gobierno Municipal de Durango, 2017), 45.

productiva de Durango en cuanto a alimentos, ya que según datos de 1908 era la primera productora estatal de maíz y frijol y la segunda de trigo, produciendo ese año 160,000 hectolitros del primero, 12,000 hectolitros del segundo y poco más de 100,000 kg del tercero, representando una tendencia que venía de siglos atrás.²⁴ Esto fue posible gracias a la fertilidad de la tierra, debida a factores como la regularidad de la lluvia, su humedad, el bajo relieve y a que forma parte de la cuenca del río San Pedro-Mezquitil, destacando tres fuentes de agua: los ríos La Sauceda, el Tunal y La Laguna de Santiaguillo, con sus afluentes.²⁵

No sólo la ciudad de Durango, congregaciones, ranchos y pueblos se establecieron ahí, también se crearon diversas haciendas: San Jerónimo Tapias, Labor de Guadalupe, Navacoyán, La Punta, San Lorenzo de Calderón, el Chorro y Dolores en la municipalidad de Durango; y Guatimapé, Cacaria, Alisos, La Sauceda, Gigantes y Enanos, Trébol, Santiaguillo y Sauces en la municipalidad de Canatlán. Estas propiedades tuvieron un origen virreinal, aunque, por supuesto, su tamaño varió con el paso de los años; por ejemplo, hasta finales del siglo XVIII, las haciendas de Cacaria, La Sauceda, El Chorro y Labor de Guadalupe formaron un único latifundio, el cual fue fragmentándose a lo largo del siglo XIX. Dichas haciendas, a pesar de su pequeño tamaño (si se les compara con otras del estado, ya que las más grandes

²⁴ María Guadalupe Bermúdez Trejo, “La gastronomía en Durango durante el Porfiriato” (Universidad Juárez del Estado de Durango, 2017), 39–40, 53.

²⁵ Lozoya Amaro, *Geografía Física del Estado de Durango*, 71.

estaban alrededor de las 75,000 hectáreas en 1906, cuando otros latifundios en la parte oriental de Durango sobrepasaban las 400,000 hectáreas), se convirtieron en importantes productoras agropecuarias.²⁶

Mapa 3. Los valles de Durango



Fuente: Elaboración propia.

Ante este escenario en apariencia tan favorecedor de los valles de Durango a finales del siglo XIX, debemos regresar a la pregunta enunciada páginas arriba: ¿por qué el Ferrocarril Central Mexicano no llegó a esta región como sí lo había hecho el Camino Real de Tierra Adentro? Sin duda este papel de gran produc-

²⁶ Miguel Felipe de Jesús Vallebuena Garcinava, *Haciendas de Durango* (Durango: Gobierno del Estado de Durango; Tonalco; Universidad Juárez del Estado de Durango, 1997), 37–74.

tor de alimentos era favorable para un mercado como el que se tenía en la primera mitad del siglo XIX, es decir, uno de carácter interno; pero era desfavorable frente al mercado estadounidense. Como ya se mencionó, la guerra con México (1846-1848) y la conquista territorial subsecuente llevó a que los Estados Unidos tuvieran el nuevo oeste americano para su agricultura y pastoreo, lo que ayudó al crecimiento urbano del país, al tener más fuentes de alimentos. Aquella nación no necesitaba maíz o frijol de México, no sólo porque dichos cultivos no coincidían con su cultura alimenticia, sino porque su expansión en décadas anteriores le había dado lo necesario para su crecimiento urbano-industrial.

De esta forma, si se ven los cambios territoriales en el oeste estadounidense y los provocados por la conexión en el norte de México tras la llegada del ferrocarril como procesos entrelazados, podemos darnos cuenta que lo que dio a los valles de Durango un lugar de centralidad respecto a otras regiones, la llevó a no ser prioridad para entrar rápidamente en contacto con el mercado estadounidense. En contraste, la Comarca Lagunera se encontraba en el caso opuesto gracias a que ya tenía una historia previa en el cultivo del algodón. El hecho de que el Ferrocarril Central Mexicano no pasara por los valles de Durango no se puede explicar únicamente porque sus cultivos de las últimas décadas del siglo XIX no eran deseados por los mercados en Estados Unidos; sin duda este fue un factor muy importante, pero no el único. Hubo otra serie de circunstancias y actores que

también influyeron tanto para dicha situación, como para que ésta se modificara, haciendo que las locomotoras llegaran a la capital de Durango y a la región circundante de los valles en 1892, nueve años después de que lo hicieron a La Laguna.

Junto con la situación en el mercado estadounidense, se deben de mencionar tanto las características geográficas de Durango, que hacen poco factible una línea férrea de Zacatecas a la región de los valles, como los intereses encontrados de tres grupos de actores importantes: los dueños de las compañías ferroviarias, el gobierno nacional de México y el gobierno de Durango en alianza con sectores de la élite económica local. El proyecto original del Ferrocarril Central Mexicano, aprobado el 8 de septiembre de 1880, contemplaba el paso por la ciudad de Durango, pero pocas semanas después fue modificado, aludiendo que el tramo proyectado entre Huejuquilla (Chihuahua) y Fresnillo (Zacatecas) era más factible por La Comarca Lagunera, uniendo los distritos de Parral, Mapimí, Villa Lerdo y San Juan de Guadalupe.²⁷

La razón que se dio fue de índole económica: si se construía el tramo de vía atravesando de sur a norte los valles de Durango, aumentaría en 30 millas (120 km) el tendido de líneas férreas entre Zacatecas y Chihuahua. Esto se traduciría en 1,140,000 pesos de subvenciones para el gobierno federal, así como un

²⁷ Antonio Arreola Valenzuela, *Durango, más de un siglo sobre rieles* (Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 1992), 36–37.

aumento en los fletes de mercancías; además, las pendientes por el lado de La Laguna eran mucho menos pronunciadas, llegando a realizarse el cálculo de que una locomotora que por esta zona podía arrastrar 50 vagones, en los valles de Durango podría sólo con 15, lo que significaba mayor inversión en combustible. Por último, se consideró que si se elegía la ruta que pasaba por los valles de Durango, la construcción duraría hasta 15 meses más que si se hacía por La Laguna. Con todos estos argumentos, tanto la compañía ferroviaria como el gobierno nacional, estuvieron de acuerdo en que el ferrocarril no pasara por el centro de Durango.²⁸

Si analizamos con más detenimiento esta decisión, podemos ver que es un reflejo de la estructura territorial en los valles de Durango y de las relaciones de poder derivadas de ésta. Cuando llegó la noticia de la construcción del Ferrocarril Central Mexicano y de su posible paso por Durango, en la región de los valles había tres sectores importantes en que se dividía la élite económica-política. En primer lugar, los terratenientes dueños de los latifundios ya señalados; entre las principales familias latifundistas, se pueden mencionar a los Pérez Gavilán, Gurrola, Lavín, Luján, Bracho, Gómez Palacio, Fernández, Saravia, entre otros.²⁹

²⁸ Arreola Valenzuela, 39–41.

²⁹ Miguel Felipe de Jesús Vallebuena Garcinava, “Economía y negocios en el Durango de los siglos XVIII y XIX”, en *Historia de Durango. Tomo III: Siglo XIX*, ed. María Guadalupe Rodríguez López (Durango: Universidad Juárez del Sillares, vol. 1, núm. 2, 2022

Después estaban quienes ejercían el control del comercio y la industria (principalmente textil), sectores que fueron monopolizados por los extranjeros. En el área mercantil destacaron los franceses, quienes fundaron negocios de gran tradición en Durango, como “Fábricas de Francia” o “La Francia Marítima”; en la industria, fueron los alemanes quienes tomaron el control, sobresaliendo la “Fábrica de Hilados y Tejidos de El Tunal”. Entre esta élite se puede incluir a familias como los Borelly, Pinocelly, Fabre, Stahlknecht, Drünnert, Delius, entre algunas más.³⁰ Junto a los dos sectores anteriores se situaban quienes tenían el control de las inversiones en la minería, en su mayoría estadounidenses. En los albores del siglo XX, en este sector las empresas más importantes eran la American Smelting and Refining Co. (ASARCO) y la Minera de Peñoles S.A.³¹

Si bien no se trataba de una élite política-económica perfectamente dividida, ya que los latifundistas podían tener inversiones en la industria textil o los representantes de compañías mineras poseer propiedades en el campo, sí se les puede catalogar

Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013), 198–206.

³⁰ María Guadalupe Rodríguez López, “Durango. Extranjeros y negocios. Atisbos de una modernidad”, en *Historia de Durango. Tomo III: Siglo XIX*, ed. María Guadalupe Rodríguez López (Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013), 446–63.

³¹ Guadalupe Villa Guerrero, “La minería en la era de la paz y el progreso (Durango: 1888-1910)”, en *Porfiriato y revolución en Durango* (Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 1999), 97–100.

en los tres grupos anteriores al tomar en cuenta en dónde estaba la mayor parte de su inversión. Cuando se dio a conocer la noticia de que el Ferrocarril Central Mexicano no pasaría por los valles de Durango, el gobierno del estado, encabezado por el gobernador Francisco Gómez Palacio, inició una campaña de presión política. Primero se argumentó que las compañías inglesas interesadas en adquirir ganado en la entidad podrían ver afectados sus intereses, y por lo tanto se dañarían las relaciones de México con Gran Bretaña.³²

Al no tener mayor repercusión dichas declaraciones, el gobernador de Durango fue a la Ciudad de México a principios de 1883 para entrevistarse con el presidente Díaz y pedir su ayuda en este asunto, centrando su argumentación en dos elementos. El primero, era el señalar que las nuevas vías de ferrocarril no sólo debían ser útiles para conectar a México con la industria de los Estados Unidos, sino, sobre todo, su objetivo debía ser unir entre sí las diversas regiones de México para fomentar el intercambio interno de mercancías. El segundo, era demostrar que Durango tenía mucho que aportar en ese escenario, debido a su gran producción agrícola, resultando por lo tanto imperdonable que el proyecto del ferrocarril buscara dejar fuera a una entidad tan importante. Para las autoridades de Durango, el ferrocarril era una herramienta para fomentar la agricultura del país.³³

³² *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango*, 5 de enero de 1883, p. 3.

³³ *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango*, 18 de enero de Sillares, vol. 1, núm. 2, 2022
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares1.2-3>

Este tipo de argumentación demuestra el gran peso que los terratenientes tenían en el gobierno del estado justo antes de la llegada del ferrocarril, lo cual no es extraño si se considera que los medios de transporte hasta ese momento no habían permitido una explotación minera a gran escala o que el desarrollo de la industria, principalmente textil, fuera verdaderamente relevante. Por esto, en la región de los valles de Durango se daba una obvia centralidad política-económica en los latifundios y sus propietarios, mientras que había una marginalidad en la industria y los centros mineros. De esta forma, era claro que la idea que preferían las autoridades de la entidad era la de un ferrocarril que fortaleciera la dinámica de producción y consumo nacional, enfocada al mercado interno, ya que en las décadas anteriores eso les había favorecido y buscaban mantener el *statu quo*.

Dicha posición chocaba de frente con los intereses tanto de la empresa ferroviaria como con los del gobierno nacional. Los ferrocarriles durante el Porfiriato fueron construidos por una amplia gama de empresas e inversores independientes que unían sus capitales para un propósito específico. En el Caso del Ferrocarril Central Mexicano, los principales accionistas estaban en la ciudad de Boston, y además de estar inmiscuidos en el negocio ferroviario, también tenían intereses en la explotación de minerales, petróleo y tierras con recursos para la industria, tanto en México como en Estados Unidos. Esto explica que su

1883, p. 4.

lógica para el tendido férreo en el norte del país fuera conectar importantes zonas mineras, además de la región algodonera de La Laguna, con la industria estadounidense; y también ayuda a entender otros proyectos en donde estuvieron involucrados los mismos inversionistas, como el tren Aguascalientes-San Luis Potosí-Tampico.³⁴ Este último era necesario para que la producción de la fundidora construida por la American Smelting and Refining Co. (ASARCO) en Aguascalientes, tuviera un rápido acceso a un puerto para transportar sus productos más fácilmente a Estados Unidos.³⁵

En cuanto al gobierno federal de México, su interés respecto a Durango tenía como prioridad garantizar el control de la entidad. Apenas cinco años antes de que se anunciara el proyecto del Ferrocarril Central Mexicano, en 1875 había estallado una guerra civil en el estado entre las fuerzas de Jesús Hernández y Marín y Donato Guerra, dos destacados liberales que se disputaban la gubernatura. En 1876, dicho conflicto local se entrelazó con procesos nacionales, siendo designado como gobernador el general Carlos Fuero, por el gobierno de Lerdo de Tejada, mientras que Juan Manuel Flores lo fue por las fuerzas rebeldes del Plan de Tuxtepec. A principios de 1877, las fuerzas

³⁴ García de Fuentes, “La construcción de la red férrea mexicana en el Porfiriato: Relaciones de poder y organización capitalista del espacio”, 185.

³⁵ Luz Uthoff López, “La American Smelting and Refining Co. (ASARCO) en México, 1890-1930” (Universidad Nacional Autónoma de México, 1983), 61.

porfiristas provenientes de Coahuila conquistaron la ciudad de Durango y expulsaron definitivamente al general Fuero, siendo en marzo de ese año cuando Juan Manuel Flores tomó posesión del cargo de gobernador, dejando el mismo en manos del ya mencionado Francisco Gómez Palacio en 1880.³⁶

Resulta esclarecedor el hecho de que el mismo año en que se anunció la construcción del ferrocarril que conectaría la Ciudad de México con Paso del Norte, en Durango se dio la primera transferencia de poder relativamente pacífica en varias décadas, lo cual mostraba el reto que Durango representaba, al igual que otros estados alejados del centro, para la autoridad nacional. Si bien Gómez Palacio y Juan Manuel Flores eran miembros de la élite de terratenientes de la entidad, el segundo había demostrado en los años previos ser mucho más afín al régimen porfirista. Dejar la gubernatura en 1880, el mismo año en que el general Díaz terminó su primer periodo presidencial, muestra que Flores aún no tenía la fuerza suficiente en los procesos locales, y que todavía tenían mucho peso los grupos de terratenientes que impulsaron la candidatura de Gómez Palacio.

De esta forma, el ayudar a que el ferrocarril pasara por Durango en 1883, hubiera fortalecido la posición del nuevo gobernador y de su grupo de apoyo, en detrimento de los sectores más afines al nuevo régimen que se estaba formando a nivel

³⁶ José de la Cruz Pacheco Rojas, *Breve historia de Durango* (México, DF: Fondo de Cultura Económica, 2001), 189–90.

nacional. Cuando se anunció la decisión definitiva de que las vías del tren pasarían por La Laguna y no por los valles de Durango, quedó claro que fue un error para el gobernador el relacionar su prestigio con este proyecto, ya que la inestabilidad y el malestar que de esto derivó lo llevó a retirarse de la política, permitiendo en 1884 el regreso del mucho más porfirista Juan Manuel Flores, quien gobernó Durango hasta su muerte en 1897.³⁷

Se ha dicho que el tendido de las vías del ferrocarril ayudó a fortalecer la presencia de un gobierno nacional en lugares alejados de la capital; pero en Durango tenemos un caso particular, ya que irónicamente parece que fue la falta del ferrocarril la que ayudó a que el régimen porfirista se hiciera fuerte en la entidad, en detrimento de sectores de la élite más dados a una mayor autonomía. De igual forma, mostró el peso de la alianza de dicho gobierno nacional con las compañías del ferrocarril, ya que como sus intereses coincidieron, pudieron aprovechar las divisiones entre los grupos de terratenientes locales para imponerse. Por lo tanto, aunque el ferrocarril Central Mexicano no pasó por los valles de Durango, su sola existencia en otros lugares sí generó cambios territoriales en dicha región, ya que alteró la relación entre los lugares dedicados a la producción de alimentos (latifundios), los centros mineros y los de comercios e industria.

³⁷ Antonio Arreola Valenzuela, “Construcción del sistema ferroviario e inversión estadounidense en Durango”, en *Historia de Durango. Tomo III: Siglo XIX*, ed. María Guadalupe Rodríguez López (Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013), 405.

Si antes la centralidad en los valles de Durango la tenían los latifundios, con la extensión del ferrocarril por México determinadas materias naturales comenzaron a volverse recursos. Este fue el caso del fierro, el cual era necesario para la generación del acero con que se construían los cada vez más altos edificios de las ciudades de la costa atlántica estadounidense y de Europa. En Durango, los valles contaban con una importante fuente de fierro: El Cerro del Mercado. Dicho centro minero se encontraba a finales del siglo XIX a poca distancia al norte de la ciudad de Durango (en la actualidad ya fue absorbido por la mancha urbana), y para 1882 fue adquirido por la Compañía de la Montaña de Fierro, cuya directiva se encontraba en Filadelfia, misma que lo vendió en 1890 a la *Steel and Iron Company*, dedicándose ésta a construir rápidamente un horno alto y a modernizar la fundidora que desde 1875 inversionistas estadounidenses ya habían construido al pie del propio cerro.³⁸ Este intercambio de manos demuestra tanto el potencial del centro minero, como lo difícil que era mantenerlo en funcionamiento de manera redituable, ya que el fierro, al no ser un metal precioso, no era lo suficientemente costeable para el traslado a lomo de mula a los puertos cercanos. Pero con

³⁸ Pedro Raigosa Reyna, “La industria siderúrgica y el ferrocarril en el Durango del siglo XIX”, en *La nostalgia y la modernidad. Empresarios y empresas regionales de México, siglo XIX*, ed. María Guadalupe Rodríguez López (Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2005), 191.

la extensión de los ferrocarriles por México se volvió factible su explotación a gran escala, siendo este elemento y no la producción agrícola, el que llevaría las locomotoras a los valles de Durango.

En 1886, el gobernador Juan Manuel Flores firmó un contrato con el gobierno federal para construir una vía que conectara la ciudad de Durango con Torreón. La compañía encargada del proyecto fue el Ferrocarril Internacional Mexicano, una filial de la *Shorthorn Pacific*, cuyo principal accionista, el Sr. C.P. Huntington era dueño de los más importantes centros mineros de carbón en Coahuila. La compañía concluyó en 1888 la construcción del ferrocarril entre Ciudad Porfirio Díaz (Piedras Negras) y Torreón, y finalmente, en 1892, finalizó el tramo Torreón-Durango, como se muestra en el mapa 4, construyendo un ramal a las faldas del Cerro de Mercado, debido a que para ese momento ya era accionista de la compañía dueña del mineral. De esta forma, el Ferrocarril Internacional Mexicano quedaba unido en la frontera con el *Shorthorn Pacific* y a través de él con la región industrial de los Grandes Lagos en Estados Unidos, así como en la estación de Treviño, en Coahuila, se unía con la vía que conectaba con Monterrey y los puertos del Golfo de México, y en Torreón con el Ferrocarril Central Mexicano.³⁹

³⁹ Raigosa Reyna, 193–94.

Mapa 4. Ferrocarril Internacional Mexicano en Durango, 1910



Fuente: Villa Guerrero, Guadalupe. (2005). *Élites y revolución en Cuencamé, Durango. El caso de la familia López Negrete* (Tesis de doctorado). Universidad Nacional Autónoma de México, México, p. 353.

El Ferrocarril Central Mexicano formó parte de la primera expansión de los ferrocarriles durante el Porfiriato, que duró hasta 1884, mientras que el Ferrocarril Internacional fue de la segunda etapa, que abarcó hasta 1898. Se puede observar que este pri-

mer periodo formó una línea de lugares centrales que ya disponían de características previas para conectarse con la industria estadounidense, mientras que el segundo periodo conectó a sitios que requerían de transformaciones más profundas y que podían ayudar a incrementar la importancia productiva y estratégica de los lugares conectados por las vías en el periodo anterior. En el caso de Durango, esto se observa en el hecho de que la llegada del ferrocarril alteró la relación de centralidad y marginalidad entre los valles de Durango y La Comarca Lagunera.

Si en las décadas anteriores la ciudad de Durango y su industria textil habían tenido a La Laguna como lugar periférico, en su calidad de productora de algodón, la conexión del ferrocarril no sólo había hecho a La Laguna un importante nodo de vías de comunicación y un gran núcleo urbano, sino también la convirtió en centro de un eje productivo-industrial norteño formado por Chihuahua, La Laguna y Nuevo León, caracterizado por la inversión bancaria, minera y de la industria derivada del algodón, que atrajo inversiones tanto del norte de México como de la capital del país.⁴⁰ Esto hizo que la Laguna dejara su lugar económico de marginalidad y se convirtiera en un nuevo lugar central, formando su propia área de influencia en detrimento de los valles de Durango, ya que lugares como Cuencamé, Peñón

⁴⁰ Mario Cerutti, “Actividad económica y grupos empresariales en el norte de México a comienzos del siglo XX”, en *El Poder y el Dinero. Grupos y regiones mexicanos en el siglo XIX*, ed. Beatriz Rojas (México, DF: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994), 354.

Blanco, San Juan del Río o Santa Clara, que están entre las dos regiones y que en el siglo XIX habían tenido sus dinámicas productivas enfocadas a satisfacer las demandas de la ciudad de Durango y los centros mineros aledaños, ahora habían cambiado esa lógica, buscando insertarse en la dinámica productiva de La Laguna, es decir, habían abandonado a un lugar central por otro.

Un ejemplo de esta dinámica fue la llegada de la producción de guayule, una planta del desierto que produce una sustancia pegajosa sin mayor importancia hasta las últimas décadas del siglo XIX, hasta que el desarrollo de la industria del automóvil en los Grandes Lagos estadounidenses le dio un nuevo valor. En lugar del lejano caucho peruano o africano para fabricar las llantas de los vehículos, se podía usar el mucho más cercano guayule con el mismo fin. Para 1910, los territorios alrededor de La Laguna que antes habían estado conectados a una lógica de producción y consumo de alimentos propia de los valles de Durango, como Cuencamé o San Juan del Río, se habían convertido en los principales productores de guayule a nivel estatal, transformándose claramente en lugares marginales dentro de la órbita de La Laguna, ya que ésta los conectaba con mercados extranjeros.⁴¹

Esta pérdida de influencia de los valles de Durango en la frontera con Coahuila también se replicó en cierta forma en

⁴¹ Guadalupe Villa Guerrero, “Riqueza en suelo eriazo. La industria guayulera y los conflictos interregionales de la elite norteña en México”, *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales* 2, núm. 46 (2000): 94.

la frontera con Sinaloa. El tramo del Ferrocarril Internacional Mexicano, que de la ciudad de Durango debía extenderse hasta Mazatlán, nunca se concretó,⁴² y tampoco la vía que debía unir el puerto sinaloense de Altata con la capital duranguense, pues se construyó sólo hasta Culiacán; por ello, el desarrollo de Mazatlán como puerto comercial y la industrialización de Culiacán no generaron ninguna ventaja para Durango.⁴³ Por el contrario, los municipios de Durango fronterizos con Sinaloa, al no tener un ferrocarril que los conectara con la región de los valles y sí la Sierra Madre que los aislaba del resto del estado (razón por la que no se construyó el ferrocarril), tuvieron una mayor relación económica y laboral con Sinaloa.

La conexión con Torreón a través del Ferrocarril Internacional Mexicano generó una interesante contradicción en los valles de Durango, ya que por un lado esta región fue cada vez más opacada por La Laguna como lugar central en términos económico-productivos, pero por otro, el tendido de las vías trajo aparejado un desarrollo económico para las élites nunca antes visto en el siglo XIX. En los años posteriores a la llegada de las locomotoras a los valles de Durango, en 1892, se vivieron importantes cambios territoriales gracias a la relación con los nuevos mercados. Un elemento central de dichas transformaciones

⁴² Arreola Valenzuela, “Construcción del sistema ferroviario e inversión estadounidense en Durango”, 414.

⁴³ Sergio Ortega Noriega, *Historia breve de Sinaloa* (México, DF: Fondo de Cultura Económica; El Colegio de México, 1999), 241–44.

fue el impulso que se dio a la urbanización, ya que para 1900 la capital del estado tenía 31,092 habitantes; esto era relativamente poco si se le compara con Torreón, pero hay que tomar en cuenta que era el doble de habitantes con respecto a 1869.⁴⁴

Dicho incremento de la población urbana se debió en gran parte a la migración, tanto de personas que venían de otras regiones de Durango, como de las que lo hacían de distintas partes del país, atraídas por nuevas oportunidades de empleo en la región de los valles. El aumento de habitantes de la capital generó un cambio territorial muy importante en la misma: llevó a que las acequias dejaran de ser el eje organizador del espacio urbano. Desde la época virreinal, dicha ciudad había visto limitado su tamaño por los accesos al agua, pero ante el incremento de habitantes, a partir de la dinámica económica generada por el ferrocarril, surgieron nuevos barrios cuyos habitantes demandaban el vital líquido y se desencadenaron conflictos sociales, por lo que en 1900 se iniciaron los trabajos de una red de agua potable y alcantarillado por parte de la compañía estadounidense *McKie & Dillon*, permitiendo a la ciudad crecer más allá de los límites de los ojos de agua o las norias.⁴⁵

Otro cambio importante que se percibió en la ciudad fue la llegada de la Modernidad a partir de las nuevas tecnologías.

⁴⁴ Miguel Felipe de Jesus Vallebuena Garcinava, *Civitas y Urbs: La conformación del espacio urbano en Durango* (Durango: Instituto de Cultura del Estado de Durango, 2005), 102.

⁴⁵ Vallebuena Garcinava, 118–20.

Dejó de ser la capital de un estado alejado de los inventos del mundo occidental, ya que el ferrocarril no solamente se llevaba materias primas, sino que también traía una idea de lo que era ser moderno y los medios para que un pequeño sector de la población pudiera cumplir con dicho ideal. En 1883 se estableció el servicio de transporte de mulas, el que fue seguido por las bicicletas y finalmente por los primeros automóviles en 1901, lo que a su vez llevó a la pavimentación, ensanche y alineación de las calles, así como al cambio de su nomenclatura; por otro lado, el alumbrado público hizo su aparición en 1890 y cinco años después se inició con el alumbrado en casas particulares.⁴⁶ De igual forma, surgieron espacios de diversión: en 1898 llegó el cinematógrafo a Durango, para cuyas exhibiciones se construyó el Teatro Bijou; en 1900 se inició la edificación del Teatro Ricardo Castro (el que sigue siendo el principal de la ciudad); y en 1910 se construyó el Teatro Lírico y se remodeló el Teatro Coliseo para convertirlo en Teatro Victoria.⁴⁷

En lo que respecta a la parte rural de los valles de Durango, la conexión por el ferrocarril también generó importantes cambios territoriales. Una vez que las locomotoras llegaron a la capital en 1892, se buscó ampliar el tendido de las vías, por

⁴⁶ Vallebuena Garcinava, 106–8.

⁴⁷ Pedro Raigosa Reyna, “Educación y cultura en Durango”, en *Porfiriato y revolución en Durango* 1, ed. Gloria Estela Cano Cooley y Mario Cerutti (Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 1999), 170-73.

lo que en 1902 se inauguró el tramo que conectó la ciudad de Durango con la municipalidad de Tepehuanes, al norte del estado (véase el mapa 4), la cual atravesó con sus 218 km de vía la parte norte de los valles, específicamente la municipalidad de Canatlán.⁴⁸ Esta nueva conexión llevó a los latifundistas a alterar sus dinámicas productivas, ya que a pesar de que el frijol y el maíz siguieron siendo importantes cultivos, los nuevos mercados que representaban las locomotoras permitieron el comienzo del desarrollo de una industria frutícola.

Si bien la pera, perón, membrillo, higo y durazno eran conocidos en los valles de Durango desde la época virreinal, fue con la nueva conexión que se iniciaron los intentos de producirlos a gran escala; en dicha tarea sobresalieron los latifundios de Canatlán debido a las propicias condiciones del suelo. En 1901 en dicha municipalidad se produjeron 172 kg de perón y 94 kg de pera, mientras que para 1910 la producción era de 130,000 kg de perón, 60,500 kg de pera, 10,000 kg de membrillo, 800 kg de higo y 2,500 kg de durazno. Este comienzo del cambio en los cultivos de Canatlán fue consecuencia, entre otras cosas, del deseo de los latifundistas por no quedarse atrás, ya que sus pares en el sur de los valles estaban aumentando su producción a partir de la inversión en nuevas formas de aprovechar el agua.⁴⁹

⁴⁸ Arreola Valenzuela, “Construcción del sistema ferroviario e inversión estadounidense en Durango”.

⁴⁹ Fernando Marco Calleros García, “La conformación de la región manzanera de Canatlán, Durango (1926-1959)” (Universidad Juárez del Estado de Sillares, vol. 1, núm. 2, 2022

Los latifundistas de los valles se dieron cuenta que para aprovechar las oportunidades generadas por el ferrocarril, debían explotar a su máxima capacidad la tierra que tenían disponible, lo que significaba nuevas obras de riego. Para 1898 los latifundios con más potencial de irrigación eran San José de Ayala, La Punta, San Lorenzo del Aire y Navacoyán. De 1898 a 1903, San José de Ayala, perteneciente a la familia Flores Alcalde, llevó a cabo mejoras en obras de irrigación, las cuales no son especificadas en los documentos de la época, pero debieron ser importantes, ya que se menciona que aumentó el cultivo de maíz y frijol en detrimento del ganado. En cuanto a La Punta, propiedad de la Sra. Agustina Escalante viuda de Gómez Palacio, disponía de dos antiguas presas que ya no fueron suficientes a inicios del siglo XX, por lo que en 1903 solicitó y obtuvo el permiso para construir una nueva presa, con la cual incrementar su producción agrícola y ganadera.⁵⁰

Finalmente, San Lorenzo del Aire, propiedad de Francisco Gómez Palacio, tenía gran potencial en la utilización de las fuentes de agua, ya que en dicha propiedad se unían las corrientes de los ríos Tunal y La Sauceda. Después de la llegada del ferrocarril, los documentos señalan que se realizaron importantes mejoras

Durango, 2019), 36–37.

⁵⁰ Gloria Estela Cano Cooley, “Agua y riego: modernidad porfiriana”, en *Porfiriato y revolución en Durango*, ed. Gloria Estela Cano Cooley y Mario Cerutti (Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 1999), 52–53.

para aprovecharlas, pero al igual que en San José de Ayala, no se especifica cuáles fueron, pero sí se indica que al igual que sus vecinos, aumentó su producción agrícola y ganadera. Por otro lado, en la hacienda de Navacoyán, propiedad de Felipe Pérez Gavilán, se disponía de una presa sobre el río Tunal desde 1675, pero en agosto de 1906 le fue otorgada una concesión para construir una nueva en el río Santiago Bayacora y regar sus ranchos anexos.⁵¹

Para inicios del siglo XX, la dinámica de los valles de Durango había experimentado importantes cambios. El más importante fue el nuevo papel de centralidad que ahora tenía el Cerro de Mercado, que para esta época producía 280 toneladas de fierro lingote por semana gracias a que tanto el ferrocarril como las relaciones económicas de sus dueños lo unían a importantes mercados y le permitían el traslado del carbón necesario desde Coahuila para su funcionamiento.⁵² Esto no significó que los latifundios que antes ocupaban dicha centralidad económica en la región la perdieran, por el contrario, como se señaló párrafos atrás, la llegada del ferrocarril los hizo profundizar más en su papel de productores de alimentos, diversificando sus cultivos y modernizando su tecnología de riego. Seguramente esto se debió tanto al aumento de habitantes de la ciudad de Durango, como al hecho de que el Ferrocarril Internacional Mexicano los ponía

⁵¹ Cano Cooley, 54.

⁵² Víctor Hugo López Vázquez, “Impacto socioeconómico y territorial de la mina Cerro de Mercado, Durango (periodos 1940-1986 y 1994-1996)” (Universidad Nacional Autónoma de México, 1998), 48.

en rápido contacto con algunas de las ciudades que más estaban creciendo en el país, como Zacatecas, San Luis Potosí o Monterrey, las que demandaban mayores cantidades de alimentos.⁵³

De igual forma se puede observar que, para 1910, había un cambio en las relaciones políticas entre los terratenientes locales y el gobierno nacional, mismo que se puede observar si se analiza a los que desempeñaban los principales puestos políticos. A la muerte del gobernador Juan Manuel Flores, en 1897, ocupó el cargo el Ing. Leandro Fernández e Imaz quien no era terrateniente, sino un profesionista con buenas relaciones con Porfirio Díaz. Cuando éste lo mandó llamar para que ocupara la Secretaría de Comunicaciones, en 1900, se eligió como titular del ejecutivo estatal al terrateniente Juan Santamarina, quien dejó el puesto, en 1904, en manos del Lic. Esteban Fernández e Imaz (hermano de Leandro), quien además de tener buenos nexos con el gobierno nacional, se incorporó ya siendo gobernador a la clase de los terratenientes,⁵⁴ por lo que fue reelecto para el periodo 1908-1912, aunque tuvo que renunciar en 1911 debido a la Revolución.⁵⁵

⁵³ John H. Coatsworth, “La producción de alimentos durante el porfiriato”, en *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, ed. John H. Coatsworth (México, DF: Alianza Editorial Mexicana, 1990), 172.

⁵⁴ Su buena relación con la élite de terratenientes se dio originariamente por matrimonio, ya que contrajo nupcias con Isabel Pérez Gavilán, quien pertenecía a una importante familia de terratenientes; una vez que su esposo ocupó la gubernatura, Pérez compró la hacienda Santa Isabel, de 22,000 hectáreas, en la municipalidad de Canatlán.

⁵⁵ Gabino Martínez Guzmán y Juan Ángel Chávez Ramírez, *Durango: un Sillares*, vol. 1, núm. 2, 2022
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares1.2-3>

En lo que respecta al poder legislativo local, de 1896 a 1912, de los 13 diputados hubo cinco hacendados que siempre permanecieron en sus puestos (Felipe Pérez Gavilán, Ladislao López Negrete, Librado Castillo del Valle, Buenaventura G. Saravia y Juan Santamarina), mientras el resto eran profesionistas relacionados con el comercio y la minería. Los diputados y senadores por Durango en el Congreso de la Unión eran designados desde la Ciudad de México y generalmente desconocidos en la entidad, pero los jefes políticos de los 13 partidos y los presidentes de las 42 municipalidades en que se dividía Durango sí eran terratenientes o tenían fuertes nexos con ellos; el Poder Judicial les estaba vedado, ya que era controlado por la pequeña burguesía ilustrada, con relaciones en la minería y conexiones con el gobierno nacional.⁵⁶

La llegada, primero del Ferrocarril Central y después del Internacional, alteró las dinámicas de centralidad y marginalidad entre las regiones y dentro de ellas. Por un lado, La Comarca Lagunera dejó de ser un lugar marginal para asumir cada vez mayor centralidad en términos económicos y productivos, configurando su propia área de influencia en detrimento de los valles de Durango. Esta última región también fue alterada internamente, dándole mayor centralidad a la minería y poder a los inversionistas estadounidenses. Esto no significó, sin embargo, *volcán en erupción* (Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango, 1998), 75.

⁵⁶ Martínez Guzmán y Chávez Ramírez, 76–78.

que los latifundios perdieran su vieja importancia, ya que su dinámica de producir alimentos no se volvió caduca con la llegada del ferrocarril, sino que la renovó con nuevos bríos al conectarlos con los mercados nacionales, dejando los internacionales para la minería, generando que elementos naturales como las frutas se convirtieran en recursos, mientras que otros como el agua, dejaron de determinar la dinámica poblacional, estando más sujetos al control humano. De la misma manera el ferrocarril trajo un mayor poder del gobierno nacional, pero sin imponerse completamente, compartiendo los principales puestos políticos con terratenientes locales, mineros y comerciantes.

Con la nueva conexión con diferentes mercados gracias a las locomotoras, se dio una nueva configuración en los valles de Durango, los sectores que habían sido la élite económica antes de la llegada de las vías lo siguieron siendo después de éstas, pero alterando el equilibrio entre ellos. Las haciendas del sur de los valles (municipalidad de Durango) incrementaron su producción con las obras de irrigación, pero no la diversificaron; mientras que las del norte (municipalidad de Canatlán) apostaron más por otros cultivos y menos por la infraestructura hídrica, pero todos tuvieron que compartir su centralidad con la minería, rompiéndose el clásico binomio entre ellas, ya que aunque estaban juntas físicamente, ahora obedecían a mercados distintos (al nacional los primeros y al estadounidense los segundos), llevando a sus respectivos dueños a nuevos

equilibrios políticos entre ellos y con el gobierno nacional, que también aumentó su presencia. Pero dicha conexión con los mercados no sólo llevó a un reacomodo de las élites, también generó conflictos sociales, los que se exponen en el siguiente apartado.

Conflictos sociales

Al igual que las dinámicas económicas que se beneficiaron con el tendido de las vías, los conflictos sociales venían de tiempo atrás, pero el ferrocarril y la conexión con los mercados que representaba sin duda los aceleraron. Una manera de mostrar esto, es revisar los denuncios por terrenos baldíos en la segunda mitad del siglo XIX en el partido de la capital, donde se encuentran los valles de Durango. De 1867 a 1876 hubo 9 denuncios; de 1877 a 1893, es decir del inicio del porfiriato a la llegada del Ferrocarril Internacional Mexicano, aumentaron a 33; y de 1894 a 1909, cuando las locomotoras ya estaban en pleno funcionamiento, llegaron a ser 90. Pero no sólo el número de éstos se incrementó, también lo hicieron las superficies afectadas. Los 9 denuncios del primer periodo representaban 35,367 hectáreas, los 33 del segundo sumaban 1, 070,371 hectáreas, mientras que los 90 del último periodo significaron 2, 633,958 hectáreas.⁵⁷

⁵⁷ Cynthia Teresa Quiñones Martínez, “Las leyes de tierras de 1856 a 1909 y su impacto en la propiedad territorial en Durango”, en *Historia de Durango. Tomo III: Siglo XIX*, ed. María Guadalupe Rodríguez López (Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013), 238–40.

Estos números se tradujeron en el incremento de las tensiones entre diferentes actores sociales. Un caso representativo en dicho periodo fue la lucha entre la familia Pérez Gavilán, dueños de la hacienda de Santiago Bayacora, con los habitantes del pueblo del mismo nombre. En 1886 los pobladores de la comunidad, representados por el Lic. Juan Hernández y Marín, decidieron aprovechar la política de deslindes que se estaba promoviendo por el régimen porfirista y denunciaron su propia tierra, ya que carecían de un título que los amparara, siendo designado el Ing. Manuel F. Cervantes para la medida y el deslinde de la tierra denunciada.⁵⁸

Llevando a que el 3 de diciembre de 1887, en vísperas de la llegada del ferrocarril a los valles de Durango, el presidente Díaz otorgara el título correspondiente al pueblo por un total de 57,051 hectáreas, las que fueron divididas en 30 lotes para ser usadas de manera individual por los vecinos, aunque en la práctica siguieron utilizando la tierra de manera colectiva como lo habían hecho desde que recordaban. A pesar de esto, la nueva dinámica económica generada por el ferrocarril llevó a que las haciendas cercanas invadieran tierras de la comunidad a principios del siglo XX, regresando la inestabilidad a la región.⁵⁹

De igual forma, en la municipalidad de Durango se puede mencionar el caso de los pueblos Tunal, Pueblito, Durazno y

⁵⁸ Quiñones Martínez, 249.

⁵⁹ Quiñones Martínez, 250.

Conejo, los cuales se habían constituido como tales en 1827, cuando el ayuntamiento de Durango les otorgó cinco sitios de ganado mayor a un grupo de “indios” para que se establecieran en el lugar y pudieran subsistir. Con el paso de los años, los problemas de límites con la hacienda de San Jerónimo Tapias no hicieron más que incrementarse, hasta que a principios de los años setenta del siglo XIX Bernardo George, dueño de dicho latifundio los despojó de parte de sus tierras, siendo que poco después el Sr. Cipriano Guerrero, nuevo dueño de esa propiedad, ocupó otra porción de los pueblos después de haberlos denunciado como baldíos.⁶⁰

En 1907, el Sr. Juan Gurrola, en su carácter de nuevo dueño de la hacienda, no sólo tomó posesión de todos los terrenos denunciados por el Sr. Guerrero, sino que denunció una nueva extensión. Ante dichos actos los vecinos de los pueblos eligieron como representante legal al Lic. Andrés Simental, quien promovió un juicio reivindicatorio en contra de Juan Gurrola ante el juzgado del Ramo Civil de Durango, el cual terminó con la resolución del 17 de febrero de 1911, en donde se absolvió al señor Gurrola y se señaló que el Lic. Simental no tenía personalidad legal acreditable para demandar la reivindicación de los terrenos, por lo que se le condenaba a pagar los gastos del juicio. De esta forma, el dueño de la hacienda de San Jerónimo Tapias quedaba en posesión de las 10,781 hectáreas que estaban en disputa. Siendo que por

⁶⁰ *Diario Oficial de la Federación*, 9 de noviembre de 1926, 9.

esos mismos años se presentó otro despojo de tierra sobre dichas comunidades, ya que el señor Ismael Ochoa denunció a nombre de los vecinos de los pueblos, a pesar de no ser su representante, una parte de la tierra conocida como El Carrizo, la cual vendió a Emilio Stahlknecht.⁶¹

También en el norte de los valles de Durango la consolidación de la nueva dinámica económica generada por la llegada de los ferrocarriles se tradujo en el resurgimiento de viejos conflictos, los que demostraron el poder que seguían teniendo los terratenientes y el nuevo equilibrio que mantenían con las autoridades nacionales. Uno de dichos casos fue el de la congregación Las Ánimas. El 27 de abril de 1857, el presidente Ignacio Comonfort otorgó el título de posesión a los vecinos de dicho lugar, quienes tenían más de 60 años viviendo ahí, pero ante la falta de un título primordial decidieron denunciar sus propias tierras, a pesar de asegurar que sus antepasados habían recibido de las autoridades españolas la autorización para residir en ese lugar.⁶²

Con el nuevo desarrollo económico que había generado la llegada del Ferrocarril Central Mexicano, se inició un conflicto entre los pobladores de Las Ánimas y sus vecinos, dueños de la hacienda de Santiaguillo. El 24 de diciembre de 1889, la señora María Antonia Aguilera de Ortega denunció y obtuvo título de

⁶¹ *Diario Oficial de la Federación*, 9 de noviembre de 1926, 9.

⁶² *Diario Oficial de la Federación*, 19 de noviembre de 1926, 2.

composición por parte de la Secretaría de Fomento de los terrenos que los habitantes de Las Ánimas consideraban como propios. De esta forma las autoridades determinaron que la congregación estaba compuesta exclusivamente por 24,295 hectáreas, dado que se le habían quitado 13,761 hectáreas en favor de los hacendados.⁶³

En octubre de 1890, el presidente Díaz ordenó que no se diera posesión de los terrenos en disputa hasta que se agotaran todas las instancias legales, a pesar de lo cual el Juez de Distrito de Durango dictó un auto confirmando la posesión de la señora Aguilera, por lo que el representante legal de los vecinos afectados, el Lic. Juan Reyes, apeló y llevó el asunto al Tribunal de Circuito de Chihuahua en 1893, donde se revocó lo dispuesto por el juez de Durango. Finalmente, el 28 de enero de 1907 el Tribunal del Primer Circuito de México resolvió el asunto en favor de Don Gorgonio Ortega, esposo de la Sra. Aguilera de Ortega, y en contra de los vecinos de Las Ánimas.⁶⁴

Como esos casos, se podrían mencionar otros que eran de larga data y resurgieron a finales del siglo XIX e inicios del XX, o que iniciaron por los mismos años a lo largo y ancho de los valles de Durango. Un ejemplo de esto es el caso de los habitantes de la congregación de San Diego de Alcalá, en Canatlán, que estaban en conflicto con la hacienda El Maguey, por la posesión de 80 sitios de ganado mayor, aproximadamente 140,800 hectáreas.⁶⁵

⁶³ *Diario Oficial de la Federación*, 19 de noviembre de 1926, 2.

⁶⁴ *Diario Oficial de la Federación*, 19 de noviembre de 1926, 3.

⁶⁵ *Diario Oficial de la Federación*, 7 de mayo de 1921, 68.

Esto resulta claramente una exageración, propia del periodo de las solicitudes de la reforma agraria, sobre todo si recordamos que antes de la Revolución ningún latifundio de los valles de Durango superaba las 75,000 hectáreas. Lo importante, a fin de cuentas, es que demuestra la existencia de conflictos agravados entre la hacienda y la comunidad previos a la lucha armada. También estaba el caso del pueblo El Nayar, en la municipalidad de Durango, cuyos habitantes reclamaban que sus vecinos, la familia Gurrola, dueña de la hacienda de San Jerónimo Tapias, les habían arrebatado la tierra de mejor calidad que usaban para la agricultura, dejándoles una de calidad tan mala que no servía ni para agostadero.⁶⁶

Lo que se busca resaltar en estos casos, es que los cambios en la dinámica económica generada por la llegada del ferrocarril y la apertura de nuevos mercados, no solamente significaron un reacomodo en la centralidad de los diferentes ejes productivos (haciendas, minas o industria textil y comercio) y las relaciones económicas de sus propietarios; sino que también se reflejaron en cambios territoriales con otra dinámica de conflicto, la que enfrentó a los miembros de esas mismas élites con distintos estratos sociales. Por ejemplo, el despojo realizado a los pueblos de Tunal, Pueblito, Durazno y Conejo por Ismael Ochoa, quien terminó vendiéndole esa tierra a Emilio Stahlknecht, un importante empresario de la industria textil, dueño de la Fábrica de

⁶⁶ *Diario Oficial de la Federación*, 1 de diciembre de 1923, 1140.

Hilados El Tunal, se comprende gracias a que el incremento de la producción algodonera de La Laguna significó un aumento de materias primas para los textiles de los valles que podrían aumentar su capacidad de trabajo,⁶⁷ por lo que es entendible que dicha persona necesitara de más tierra para aumentar el tamaño de su fábrica.

Por otra parte, los conflictos que involucraban a la hacienda de San Jerónimo Tapias con sus vecinos también reflejan los cambios que se estaban dando por el acceso a los nuevos mercados. Para 1906, dicho latifundio dividía su producción en tres cultivos principales: maíz, frijol y trigo,⁶⁸ lo cual nos habla de una profundización con los mercados nacionales que requerían dichas mercancías, y por lo tanto su necesidad de apropiarse de la tierra de buena calidad de El Nayar, sobre todo si tomamos en cuenta que dicho latifundio no estaba entre los que habían realizado importantes obras de irrigación a finales del siglo XIX, por lo que tenía la necesidad de expandirse para aumentar su producción. Una vez terminada dicha etapa, la familia Gurrola, dueña del latifundio, comenzó a construir su propia presa en 1902.⁶⁹

⁶⁷ Vallebuena Garcinava, “Economía y negocios en el Durango de los siglos XVIII y XIX”, 202.

⁶⁸ *Memoria presentada al H. Congreso del estado por el gobierno del mismo, sobre los actos de administración pública durante el periodo del 16 de septiembre de 1904 al 16 de septiembre de 1906* (Durango: Imprenta de la Mariposa, 1906), Anexo 48.

⁶⁹ Cano Cooley, “Agua y riego: modernidad porfiriana”, 29.

El 18 de julio de 1913, las tropas revolucionarias de Tomás Urbina entraron a la ciudad de Durango, ocupando la totalidad de la región de los valles. Esto no quiere decir que los cambios en la dinámica social generados por la revolución iniciaran ahí, ya que desde el triunfo de Madero en 1911 los conflictos agrarios habían tomado otro carácter. Para 1912, por ejemplo, se tenía el registro de 40 haciendas en todo el estado que habían recibido las “visitas” de grupos insurrectos que buscaban reclamar determinadas porciones de dichas propiedades, entre las cuales destaca el caso de diversas comunidades cuyos habitantes, armas en mano, ocuparon la hacienda de Navacoyán y expulsaron a sus propietarios. De igual forma, en la capital, numerosos comercios fueron saqueados y quemados, debido al importante papel que los terratenientes y comerciantes habían tenido en financiar la llamada “defensa social”, un cuerpo militar irregular que hizo frente a los ejércitos revolucionarios.⁷⁰

Los ferrocarriles Central e Internacional, por lo menos en lo que corresponde a los tramos del estado de Durango, quedaron bajo la dirección de Felipe Pescador, revolucionario que se había unido al maderismo desde 1911 y que después se sumó a la División del Norte.⁷¹ En lo que respecta a los cambios territoriales

⁷⁰ Graciela Altamirano Castro, “Las confiscaciones revolucionarias”, en *Historia de Durango. Tomo IV: Siglo XX*, ed. María Guadalupe Rodríguez López (Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013), 69–74.

⁷¹ Arreola Valenzuela, *Durango, más de un siglo sobre rieles*, 74.

que se experimentaron en los años previos, sufrieron diversas alteraciones a distintas escalas. Por un lado, los habitantes de múltiples pueblos y congregaciones ocuparon en muchos casos la tierra que consideraban propia, alterando las fronteras entre las propiedades, pero al mismo tiempo la nueva realidad social no alteró la relación de nueva centralidad que habían adquirido los centros mineros, ni de marginalidad relativa de los valles de Durango frente a La Comarca Lagunera; lo cual no quiere decir que dichas dinámicas se asumieran y vivieran de igual forma.

El cambio de control del ferrocarril y las haciendas en la medida de lo posible buscó mantener la relación económica con los mercados extranjeros y nacionales, pero ahora dicho contacto no era para el beneficio de algunas familias, sino que se presentaba como una necesidad de guerra, ya que los ejércitos revolucionarios requerían las ganancias de dicho intercambio comercial para el pago de la tropa o la compra de armas y demás enseres que la contienda demandaba. Con esto, se podría comenzar a hablar del inicio de un cambio de representación social tanto de las locomotoras como de los diversos mercados con que se conectaban, dándoles un nuevo significado en la construcción del Estado o de la identidad comunitaria. Al mismo tiempo, en ámbitos locales se alteraba la percepción cotidiana del territorio por las nuevas relaciones de fuerza entre los actores, pero dando continuidad a la lógica de centralidad y marginalidad que se comenzó a consolidar con el tendido del ferrocarril en las décadas anteriores.

Conclusiones

La construcción de las vías de ferrocarril durante el Porfiriato significó un antes y un después en la conectividad del país. No sólo el norte comenzó a dejar de ser ese lugar inhóspito propio del siglo XIX, incrementando el control por parte del gobierno nacional, sino que la conexión con los mercados estadounidenses provocó alteraciones importantes en las dinámicas económico-productivas de los estados norteños. El ferrocarril puede entenderse como un articulador de nodos, a partir de los cuales se configuraron lugares centrales y marginales.

En el caso mexicano, las dinámicas económicas que derivaron en la configuración de caminos en la primera mitad del siglo XIX se centraban en una serie de elementos que ya eran recursos, como los metales preciosos, propicios para el mercado externo; y en otros para el mercado local, como los alimentos o el algodón. El ferrocarril y la conexión con los mercados estadounidenses modificaron dicha división, al tomar recursos del mercado nacional (algodón) y conectarlos a los mercados extranjeros, y convertir otras materias en recursos cotizados, como los metales no preciosos, al mismo tiempo que incrementaron la urbanización del país y expandieron el mercado local.

Dichas alteraciones cambiaron las relaciones económicas entre diversos lugares. En Durango, esto significó el surgimiento de un nuevo lugar central, La Comarca

Lagunera, gracias a que se convirtió en un importante nodo de comunicaciones y a que el algodón comenzó a ser demandado por los estadounidenses. Por otro lado, la región de los valles, que dejaba de ser el único lugar económicamente central de la entidad, vio diversificada su dinámica productiva al convertirse el Cerro de Mercado y su producción de fierro en la nueva conexión con los mercados internacionales, al mismo tiempo que se consolidaron viejas dinámicas productivas, especialmente el cultivo de alimentos.

Frente a este nuevo escenario, los distintos actores sociales cambiaron también las relaciones de poder entre ellos. Por una parte, los terratenientes tuvieron que tener más en cuenta el visto bueno del gobierno federal al momento de repartirse el poder político, mientras que los dueños de minas, así como los representantes de la industria textil y el comercio, asumían una nueva importancia. Este reacomodo de fuerzas y la oportunidad que representaba la nueva conexión con los mercados nacionales y extranjeros, derivaron en cambios locales más focalizados, llevando al denuncia de cada vez más tierras como baldías y al subsecuente enfrentamiento legal, y a veces violento, entre terratenientes y sus trabajadores con los habitantes de pueblos y congregaciones, siendo estos conflictos las expresiones más dramáticas de la dinámica de centralidad y marginalidad entre regiones que se produjo a partir del tendido del ferrocarril.

Referencias

- Memoria presentada al H. Congreso del estado por el gobierno del mismo, sobre los actos de administración pública durante el periodo del 16 de septiembre de 1904 al 16 de septiembre de 1906.* Durango: Imprenta de la Mariposa, 1906.
- Aboites Aguilar, Luis. *Norte precario: poblamiento y colonización en México (1760-1940)*. México, DF: El Colegio de México; Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1995.
- Aboites Aguilar, Luis. “La decadencia de Durango durante el siglo XX. Una mirada a la historia del norte de México”. *Chihuahua Hoy*, núm. 16 (2018): 187–219.
- Almada Bay, Ignacio. *Historia breve de Sonora*. México, DF: Fondo de Cultura Económica, 2000.
- Altamirano Castro, Graciela. “Las confiscaciones revolucionarias”. En *Historia de Durango. Tomo IV: Siglo XX*, editado por María Guadalupe Rodríguez López, 62–101. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013.
- Arreola Valenzuela, Antonio. *Durango, más de un siglo sobre rieles*. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 1992.
- Arreola Valenzuela, Antonio. “Construcción del sistema ferroviario e inversión estadounidense en Durango”. En *Historia de Durango. Tomo III: Siglo XIX*, editado por María Guadalupe Rodríguez López, 398–433. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013.
- Bermúdez Trejo, María Guadalupe. “La gastronomía en Durango durante el Porfiriato”. Universidad Juárez del Estado de Durango, 2017.

- Calleros García, Fernando Marco. “La conformación de la región manzanera de Canatlán, Durango (1926-1959)”. Universidad Juárez del Estado de Durango, 2019.
- Cano Cooley, Gloria Estela. “Agua y riego: modernidad porfiriana”. En *Porfiriato y revolución en Durango*, editado por Gloria Estela Cano Cooley y Mario Cerutti, 38–80. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 1999.
- Carmagnani, Marcello. *El otro Occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización*. México, DF: Fondo de Cultura Económica, 2004.
- Cerutti, Mario. “Actividad económica y grupos empresariales en el norte de México a comienzos del siglo XX”. En *El Poder y el Dinero. Grupos y regiones mexicanos en el siglo XIX*, editado por Beatriz Rojas, 330–62. México, DF: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994.
- Cerutti, Mario. “Agricultura, agroindustria y tejido productivo-empresarial en La Laguna, 1870-1915”. En *Historia de Durango. Tomo III: Siglo XIX*, 298–341. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013.
- Coatsworth, John H. “La producción de alimentos durante el porfiriato”. En *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, editado por John H. Coatsworth. México, DF: Alianza Editorial Mexicana, 1990.
- Crespo Villalaz, Carlos. *Vías de comunicación: caminos, ferrocarriles, aeropuertos, puentes y puertos*. México, DF: Limusa, 1979.
- García de Fuentes, Ana. “La construcción de la red férrea mexicana en el Porfiriato: Relaciones de poder y organización capitalista del espacio”. *Investigaciones Geográficas*, núm. 17 (1987): 137–54.

- Herrera Pérez, Octavio. *Historia breve de Tamaulipas*. México, DF: Fondo de Cultura Económica, 1999.
- López Vázquez, Víctor Hugo. “Impacto socioeconómico y territorial de la mina Cerro de Mercado, Durango (periodos 1940-1986 y 1994-1996)”. Universidad Nacional Autónoma de México, 1998.
- Lozoya Amaro, Jesús Manuel. *Geografía Física del Estado de Durango*. Durango: Gobierno Municipal de Durango, 2017.
- Martínez Guzmán, Gabino, y Juan Ángel Chávez Ramírez. *Durango: un volcán en erupción*. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango, 1998.
- Montagnier, Patrick Allouette. “La revolución mexicana sobre rieles: el caso del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico”. *Debates por la Historia*, núm. 2 (2020): 19–72.
- Ortega Noriega, Sergio. *Historia breve de Sinaloa*. México, DF: Fondo de Cultura Económica; El Colegio de México, 1999.
- Ortiz Hernán, Sergio. “Camino y transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX”. *Comercio Exterior XXXIII*, núm. 12 (1973): 1246–53.
- Pacheco Rojas, José de la Cruz. *Breve historia de Durango*. México, DF: Fondo de Cultura Económica, 2001.
- Pani, Erika. *Historia mínima de los Estados Unidos de América*. Ciudad de México: El Colegio de México, 2016.
- Quiñones Martínez, Cynthia Teresa. “Las leyes de tierras de 1856 a 1909 y su impacto en la propiedad territorial en Durango”. En *Historia de Durango. Tomo III: Siglo XIX*, editado por María Guadalupe Rodríguez López, 222–71. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013.
- Raffestin, Claude. *Por una geografía del poder*. México, DF: El Colegio de Michoacán; Fideicomiso Felipe Teixidor y Monserrat Alfau de Teixidor, 2013.

- Raigosa Reyna, Pedro. “Educación y cultura en Durango”. En *Porfiriato y revolución en Durango*, editado por Gloria Estela Cano Cooley y Mario Cerutti, 157–84. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 1999.
- Raigosa Reyna, Pedro. “La industria siderúrgica y el ferrocarril en el Durango del siglo XIX”. En *La nostalgia y la modernidad. Empresarios y empresas regionales de México, siglo XIX*, editado por María Guadalupe Rodríguez López, 185–96. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2005.
- Rodríguez López, María Guadalupe. “Durango. Extranjeros y negocios. Atisbos de una modernidad”. En *Historia de Durango. Tomo III: Siglo XIX*, editado por María Guadalupe Rodríguez López, 434–70. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013.
- Sánchez, Lorenzo. “La industrialización de Estados Unidos desde una óptica distinta”. *Cuadernos de Investigación. Serie Economía*, núm. 8 (2019): 119–29.
- Tutino, John. “El debate sobre el futuro de México: en busca de una nueva economía, 1830-1845”. *Historia Mexicana* LXV, núm. 3 (2013): 1119–92.
- Uthoff López, Luz. “La American Smelting and Refining Co. (ASARCO) en México, 1890-1930”. Universidad Nacional Autónoma de México, 1983.
- Vallebueno Garcinava, Miguel Felipe de Jesús. *Haciendas de Durango*. Durango: Gobierno del Estado de Durango; Tonalco; Universidad Juárez del Estado de Durango, 1997.
- Vallebueno Garcinava, Miguel Felipe de Jesús. *Civitas y Urbs: La conformación del espacio urbano en Durango*. Durango: Instituto de Cultura del Estado de Durango, 2005.

- Vallebueno Garcinava, Miguel Felipe de Jesús. “Economía y negocios en el Durango de los siglos XVIII y XIX”. En *Historia de Durango. Tomo III: Siglo XIX*, editado por María Guadalupe Rodríguez López, 168–222. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 2013.
- Vanderwood, Paul J. *Los rurales mexicanos*. México, DF: Fondo de Cultura Económica, 1982.
- Velasco Márquez, Jesús. “Visión panorámica de la historia de los Estados Unidos”. En *¿Qué es Estados Unidos?*, editado por Rafael Fernández de Castro y Hazel Blackmore, 17–92. México, DF: Fondo de Cultura Económica, 2008.
- Villa Guerrero, Guadalupe. “La minería en la era de la paz y el progreso (Durango: 1888-1910)”. En *Porfiriato y revolución en Durango*, 81–127. Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango - Instituto de Investigaciones Históricas, 1999.
- Villa Guerrero, Guadalupe. “Riqueza en suelo eriazo. La industria guayulera y los conflictos interregionales de la elite norteña en México”. *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales* 2, núm. 46 (2000): 93–120.
- Villa Guerrero, Guadalupe. “Élites y revolución en Cuencamé, Durango. El caso de la familia López Negrete”. Universidad Nacional Autónoma de México, 2005.

Hemerográficas

Diario Oficial de la Federación (México).

Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango (Durango).