



# Mensajero

Segunda Época Año 17 Septiembre 2025



## Ferrocarril Central Mexicano ¿Por qué no llegó a Durango?

*Actividades del Archivo Histórico*



**Archivo Histórico**  
JUAN AGUSTÍN DE ESPINOZA S.J.

# Mensajero

Segunda Época Septiembre 2025

**Universidad Iberoamericana Torreón**

Juan Luis Hernández Avendaño

*Rector*

Mirna Bañuelos Hernández

*Directora General Académica*

Andrea Nallely Cárdenas Morante

*Directora General del Medio Universitario*

Eiko Gavaldón Oseki

*Directora de Investigación y Posgrados*

Mariana de los Ángeles Ramírez Estrada

*Editora*

Sergio Antonio Corona Páez

*Fundador*

Alejandro Ahumada Rodríguez

*Colaborador*

Edición Septiembre 2025. Segunda Época. Año 17. Publicación universitaria digital de divulgación con interés puramente cultural, de periodicidad mensual publicada por el Archivo Histórico Juan Agustín Espinoza, SJ que forma parte de la Dirección de Investigación y Posgrados de la Universidad Iberoamericana Torreón.

Calzada Iberoamericana 2255, 27020 Torreón, Coahuila. Edificio F, planta baja. Teléfono: 871-705-1010 ext. 1216. Correo electrónico: [mariana.ramirez@iberotorreon.mx](mailto:mariana.ramirez@iberotorreon.mx). Cédula AGN: MX05035AHUIL.

# Ferrocarril Central Mexicano ¿Por qué no llegó a Durango?

Alejandro Ahumada Rodríguez\*



Estación de Ferrocarril de Torreón, Coahuila a inicios del siglo XX.  
Imagen tomada de [mexicoenfotos.com](http://mexicoenfotos.com).

La Revolución Industrial transformó Europa y Estados Unidos desde mediados del siglo XVIII, destacando el ferrocarril como símbolo del progre-

so. En contraste, afectado por guerras e invasiones, México no logró incorporarse plenamente a esta transformación. En EU el Ferrocarril Trans-

continental impulsó el desarrollo, a pesar de la Guerra de Secesión y los conflictos con pueblos indígenas, consolidando el capitalismo y la industria.

Debilitado por la invasión estadounidense de 1847 y con escasa relación comercial con su vecino del norte, nuestro país enfrentó una profunda inestabilidad política durante el siglo XIX. La llegada de Porfirio Díaz a la presidencia trajo cierta estabilidad, y una política proindustrial, aunque idealizada. Cabe mencionar que antes de su gobierno ya existían concesiones ferroviarias, pero fracasaron por falta de inversión.

La expansión ferroviaria estadounidense en México respondía a intereses estratégicos: conectar con las Californias y explotar recursos como el carbón y la madera. Durante el mandato de Juárez y más activamente el de Lerdo de Tejada, se impulsaron los primeros proyectos ferroviarios importantes, aunque fue en

el porfiriato cuando el sistema se consolidó.

Díaz y su sucesor interino Manuel González fomentaron la construcción ferroviaria mediante concesiones, principalmente a empresas extranjeras, ya que el capital requerido para era muy alto, y los empresarios mexicanos de esa época en general no contaban con los recursos que se requerían. El Ferrocarril Mexicano (Ciudad de México-Veracruz) fue el único operativo durante años. En 1880 se reactivó el proyecto clave: unir a la capital con Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez), ganado por la empresa estadounidense Atchison, Topeka & Santa Fe, operando en México como Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano.

La obra recibió subsidios federales y exenciones fiscales para facilitar la importación de maquinaria y materiales, casi la totalidad de ellos provenientes de Estados Unidos e Inglaterra, mientras que los durmientes se

obtuvieron de los bosques de Chihuahua. La construcción comenzó en 1880 en ambos extremos del país, de la Ciudad de México hacia el norte, primeramente, y después de Paso del Norte hacia el centro. Para el 16 de septiembre de 1882 el Ferrocarril Central inauguró el tramo Paso del Norte-Chihuahua capital. La prensa nacional daba cuenta del suceso e informaba que seguía su trazo hacia la ciudad de Durango, pero al llegar a la población de Huejuquilla (actualmente Jiménez), fue necesario reevaluar la ruta para acelerar el tendido de las vías, poniendo en entredicho la posibilidad de continuar el trazo hacia la ciudad de Durango.

### **La decisión sobre la ruta a Durango**

¿Qué sucedió? ¿Por qué se planteó el trazo a Durango? ¿Y quién determinó que no fuera así? El punto clave de este cambio fue Huejuquilla, pues en

tiempo y técnicamente hablando, era el sitio para definir hacia dónde continuar el tendido de vías, lo que exigió retomar la explicación de los inicios de la concesión original, que luego se convirtió en la concesión final del Ferrocarril Central.

Como personaje esencial figura Sebastián Camacho, cuya participación se remonta al 5 de diciembre de 1874,<sup>1</sup> cuando, en compañía de José Antonio Mendizábal, recibió la autorización para construir una línea ferroviaria que uniría la capital mexicana con León, atravesando lugares neurálgicos como Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato y Silao.<sup>2</sup> Simultáneamente con otra compañía americana en una concesión aparte, se citó a una posible unión para así tocar otras poblaciones, mencionando por primera vez a Durango. Aunque posteriormente esta concesión fue declarada caduca a fi-

---

<sup>1</sup> *El Monitor Republicano*, 5 de diciembre de 1874, p. 2 (HNNDM).

<sup>2</sup> “Oficial”, *La Industria Nacional*, 18 de abril de 1880, p. 1 (*ibid.*).

nales de 1876. La persistencia de Camacho en la esfera ferroviaria se hizo evidente, pues continuaba como dueño. Al tiempo, una nueva licitación, sería la base para la definitiva en la creación del Ferrocarril Central Mexicano.

En esos años el interés de las compañías norteamericanas en llegar a nuestro país había crecido, y fue disputado por tres empresas: la Denver and Rio Grande, una de Washington y la Southern Pacific, siendo el Ferrocarril Atchison, Topeka & Santa Fe la que finalmente ganó el contrato para su construcción, lo cual se anunció el 8 de septiembre de 1880, formalizando la creación de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano. El contrato especificaba que la ruta sería desde la Ciudad de México hasta León, y de ahí continuaría a Paso del Norte enlazando Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, pero se omitió la mención directa de Durango.

Junto con Ramón Guzmán, Sebastián Camacho fue invitado a participar en la parte mexicana de la empresa, siendo nombrado presidente y representante de la compañía americana en nuestro país. Sin tener referencias de exploración o reportes de los topógrafos, quienes técnicamente eran los que dictaminaban con base en su recorrido y experiencia en campo, Camacho y Guzmán iniciaron su primera tarea: arreglar los detalles políticos, gubernamentales, enlaces, compromisos, etc., para después facilitar en cierta forma el comienzo de la construcción formal en la parte operativa de campo. Dentro de sus muchas acciones sobresalen dos: una del 17 de noviembre del mismo 1880, cuando aparece en una nota periodística del *Tribuna* una carta enviada al gobernador de Durango, Francisco Gómez del Palacio (así aparece su nombre en los documentos originales, aunque en general en el discurso histórico se le ha nombrado Francis-

co Gómez Palacio), que a continuación se transcribe:

[Carta. De una escrita por Sebastián Camacho, al gobernador Gómez del Palacio.<sup>3</sup> Copia el Periódico Oficial de Durango al siguiente párrafo]. Y me congratulo tanto más de la elección de usted al Gobierno del Estado, cuanto que, desde luego, la Compañía del Ferrocarril Central, a cuya organización hemos contribuido en parte nuestro común amigo don Ramón G. Guzmán y yo, vamos a necesitar en aquel puesto de la cooperación ilustrada de usted tanto para allanar los obstáculos que se nos han presentado para llevar la vía férrea a esta capital, como parte del desarrollo general de la grandiosa empresa en todos sus pormenores. Al efecto, antes de muchos días nos dirigiremos a usted colectivamente sobre estos asuntos, suplicando desde ahora que nos disculpe si frecuentemente distraemos su ocupada atención pidiéndole sus consejos y su apoyo, que nos serán muy necesarios.

Y la otra a finales de diciembre también del mismo año, con una situación similar de acercamiento, de la que tal vez se pueda pensar que, teniendo la consigna de planear, organizar y sugerir, entre muchas cosas más, Sebastián Camacho y Ramón Guzmán, aún sin conocer la ruta definitiva, pero con una idea de que para ese mes se pudiera plantear otra ruta a la ciudad de Durango. Hicieron algo similar a la carta dirigida unos meses antes al gobernador de Durango, pero en este caso fue para la Villa de Lerdo. El 29 de diciembre aparece en el periódico *Monitor Republicano*, en la sección *Gacetilla*:<sup>4</sup> “El Ferrocarril Central pasará por Villa de Lerdo, Estado de Durango, cuyos habitantes están contentísimos a causa de habérselos ofrecido así en una carta el señor Ramón Guzmán”. Es importante aclarar que la última carta muestra lo que significaba para la población de

<sup>3</sup> *Tribuna*, 17 de noviembre de 1880, p. 3 (*ibid.*).

<sup>4</sup> *El Monitor Republicano*, 29 de diciembre de 1880, p. 2 (*ibid.*).

Lerdo este anuncio, casi tres años antes de la llegada de las vías a la región.

Con esta doble estrategia el terreno se había sembrado en dos frentes. Camacho y Guzmán prepararon el camino hacia el éxito, sin que influyera la decisión final de los topógrafos. Si Durango era la elegida, ya gozaban del respaldo gubernamental. Si Lerdo resultaba ser la ruta viable, la población estaría entusiasmada y lista para colaborar.

Mientras tanto, la decisión sobre el trazo de la vía seguía su curso, a la espera del dictamen de los topógrafos del Ferrocarril Central. Sin embargo, una gran expectativa flotaba en el ambiente ante la posible llegada del ferrocarril a una de las dos zonas.

Los antecedentes de las concesiones de 1874 y 1880, que ya mencionaban la alternativa de que las vías del Central pasaran por Durango, sumada a la reciente carta dirigida al gobernador Francisco Gómez del Pala-

cio, incrementaron la tensión, especialmente para Durango y su mandatario, que entendían a la perfección lo que la llegada del tren representaba para el Estado y, sobre todo, para la capital.

### **Dictamen de los topógrafos: ingenio y economía en el trazo de las vías**

Para el trazado de las vías la visión y experiencia de los ingenieros topógrafos eran vitales. No sólo debían aplicar sus conocimientos matemáticos, sino también considerar los costos. La construcción del Ferrocarril Central Mexicano representó una empresa de gran envergadura, comparable a la magnitud del ferrocarril transcontinental que unió ambas costas en Estados Unidos.

Dada su naturaleza onerosa, se implementó una estricta política de máxima economía en los gastos totales. Esto implicaba buscar los tramos más cortos posibles, minimi-

zando la necesidad de construir puentes, túneles y otros elementos que generaran costos adicionales. Los topógrafos debían, por tanto, balancear la ingeniería con la viabilidad económica.

En el tendido de vías desde Paso del Norte el Ferrocarril Central Mexicano contrató a un grupo de topógrafos que aparentemente no tuvieron mayores dificultades para realizar el trazo hacia la ciudad de Chihuahua. Es entonces que llega a trabajar con la Compañía del Central Mexicano William M. R. Morley, un ingeniero topógrafo muy experimentado y reconocido, quien a partir de 1878 laboró en el tendido de vías con la Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad Company.

El punto más alto de su carrera lo alcanzó en México, al ser nombrado jefe de ingeniería del Ferrocarril de Sonora en 1880. En sólo dos años Morley completó la encomienda de unir la costa del Pacífico en Guaymas

con el sistema Santa Fe en la frontera mexicana en septiembre de 1882. Este logro le abrió las puertas a la dirección del Ferrocarril Central Mexicano, siguiendo la intención de enlazar el sistema Atchison, Topeka & Santa Fe con la Ciudad de México, estableció su cuartel general en Chihuahua, encabezando la identificación de terreno a seguir, desde esta ciudad hasta el punto de unión donde se juntarían las vías procedentes de la capital del país.

Fue quien al llegar a Huejuquilla (hoy Jiménez), y después de recorrer camino a La Laguna y a Durango, hizo dos propuestas para reevaluar la ruta, pensando siempre en acelerar el tendido de las vías, siguiendo la premisa fijada por la compañía del Central Mexicano de lograr los costos más reducidos, encontrando los tramos más planos que demandaran menos puentes y elementos en el entorno que pudieran facilitar el tramo más barato y eficiente.

Las propuestas de Morley se centraron en analizar dos trazados clave para el Ferrocarril Central Mexicano, cada uno con sus propias características y desafíos:

• *Línea Occidental*

Pasaría por Durango<sup>5</sup> y la consideraba un punto de gran trascendencia. Situada a unos 434 y medio kilómetros al sur de Chihuahua. San Pedro del Gallo, Durango (con más de mil 500 habitantes, presentaba terrenos más aptos para la ganadería que para la agricultura). El trazado implicaría una pendiente máxima de 1% (16.15 metros por kilómetro). Más al sur, cerca de Evino, la vía cruzaría el río Nazas, lo que precisaría de un espectacular puente de hierro de 609.6 metros de longitud y seis metros de elevación.

Continuando hacia el sur, el recorrido incluiría un cañón de 19 kiló-

metros en Pedriceña, exigiendo sólidas edificaciones. La línea pasaría luego por Cuencamé (cuatro mil habitantes, con destacadas industrias agrícolas, mineras y ganaderas). En un radio de 9.66 a 16.09 kilómetros de Cuencamé se encontraban relevantes minas de oro, plata, cobre y plomo, además de fundiciones.

El tramo de Cuencamé a Sombretillo<sup>6</sup> presentaba un terreno que se elevaba rápidamente, causando problemas debido a la inclinación, lo que provocaría una reducción en la potencia de arrastre de las locomotoras, disminuyendo la cantidad de vagones que podían jalar, y haciendo el movimiento de pasajeros y carga menos rentable. El río Santiago, frontera entre Zacatecas y Durango, requeriría otro puente de hierro de 36 metros. La ruta también conectaría con San Miguel (dos mil a tres mil habitantes, y excelentes terrenos agrícolas

---

<sup>5</sup> Periódico Oficial del Gobierno de Durango, domingo 27 de mayo de 1883, p. 2 (AHED).

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 3.

y ganaderos), Las Nieves (ocho mil habitantes, también apta para agricultura y ganadería) y Fresnillo (ciudad minera de 15 mil habitantes, que generaría tráfico significativo para ambas líneas).

Tomando en cuenta los numerosos tramos con pendientes pronunciadas, Morley concluyó que las obras de esta línea serían más costosas que las de la Oriental. La distancia total entre Paso del Norte y Zacatecas se estimaba entre mil 239.15 y mil 247.28 kilómetros.

•*Línea Oriental*<sup>7</sup>

Morley tenía una opinión muy favorable de esta ruta, contemplándola como preferente. Estaba convencido de que la pendiente máxima no excedería los 8.05 metros por milla, lo que la hacía aceptable en general. Se construiría a menor costo y con una pendiente máxima inferior, lo que se traduciría en la minimización de llos

gastos de explotación y una reducción del tiempo.

Beneficiaría a la Villa de Lerdo (población de cinco habitantes, situada en una pradera fértil de granos y algodón). En 1882 este valle, rodeado de pequeños pueblos, tuvo una producción anual promedio de seis mil toneladas de algodón, y medidos en fanegas, 500 mil de maíz, 70 mil de frijol y 100 mil de trigo. La Comarca Lagunera (50 mil a 60 mil habitantes, era conocida por la abundancia de agua a poca profundidad y su algodón de alta calidad).

La línea pasaría cerca de Mapimí (importante distrito minero con unos seis mil habitantes) y contaría con manantiales de aguas termales cercanos. Robinson, quien personalmente examinó el territorio desde San Pablo (a 88 kilómetros al sur de Chihuahua, en el trazo de esta línea) hasta Huejuquilla, encontró extensos cultivos de granos y algodón. Los rancheros

---

<sup>7</sup> *Ibid.*

le informaron que las plantas producían hasta la cuarta cosecha y se sembraban cada seis años, e incluso un campo de maíz de 485 hectáreas fue observado cerca. Esta porción de tierra (unos 144 kilómetros) hasta Huejuquilla era similarmente productiva y contaba con abundante agua para riego, incluso en esa época del año. Los rancheros veían con buenos ojos el ferrocarril, ya que un mercado para sus productos podría duplicar las cosechas.

El distrito minero de Parral (alrededor de seis pobladores y unas 20 minas en un radio de 24 kilómetros), se ubicaba 80 kilómetros al suroeste de Huejuquilla. La línea también atravesaría fértiles llanuras agrícolas entre San Pablo y Boquilla (233 kilómetros). A lo largo de toda la línea se asentaban pueblos y ciudades pequeñas (de entre cuatro mil y ocho mil habitantes) a unos 19 kilómetros de

distancia. Morley había sido informado de que la línea recorrería entre San Pablo y Zacatecas, ricos territorios agrícolas y mineros que prometían un gran tráfico. Las únicas porciones menos productivas de esta línea se extendían por 112 kilómetros desde Paso del Norte hasta Zacatecas (entre Paso del Norte y San José), y otra de unos 64 kilómetros al sur de Chihuahua. Además, ninguna de las dos líneas proyectadas al sur de Chihuahua carecía de agua.

El ingeniero concluyó que la línea Chihuahua-Zacatecas podría construirse a un costo modesto por kilómetro, similar al de la sección Paso del Norte-Chihuahua.

Durante un viaje de reconocimiento mientras elaboraba estos reportes, a sólo 90 kilómetros de Chihuahua, de regreso de Zacatecas, una trágica casualidad segó la vida de William R. Morley:<sup>8</sup> por accidente un ri-

---

<sup>8</sup> “Desgracia”, jueves 11 de enero de 1883, p. 2 (HNDM).

fle supuestamente descargado se disparó desde el asiento delantero de su carruaje. El proyectil impactó en su corazón mientras se inclinaba, dejándolo mortalmente herido. Sus últimas palabras fueron, en un lamento sereno, “Siento que esto haya sucedido”. Su repentina muerte causó sorpresa en la compañía y en el mundo ferrocarrilero estadounidense, al igual que en el entorno nacional.

Su último reporte sobre la postura para justificar el mejor trazo posible causó malestar y asombro al gobernador Gómez del Palacio, quien al enterarse de que Durango no estaría en la ruta principal, se apresuró a mostrar su desacuerdo. Enseguida pidió una reunión con el personal de la Compañía del Ferrocarril Central y la Secretaría de Fomento para que le explicaran la decisión y, sobre todo, para luchar por cambiarla.

El gobernador Gómez del Palacio, sabiendo lo importante que era el tren para su entidad, había viajado a la Ciudad de México casi dos meses antes de la muerte de Morley. El periódico *La Voz de México* publicó una nota el 25 de noviembre, informando de su salida en diligencia con rumbo a la capital del país, destacando que su intención era hablar para que el tren llegara a Durango, especialmente el Central Mexicano, y también una línea que se proponía desde Sinaloa hacia Durango.

La reunión para explicar la decisión de la Compañía Central, apoyada por el gobierno, tuvo que realizarse. Ante la muerte de Morley, su jefe directo Thomas Nickerson, superintendente del ferrocarril, pidió ayuda a otro buen ingeniero topógrafo: Lewis Kingman, quien fungió como reemplazo.<sup>9</sup> Poseía una trayectoria impresionante en el medio ferrocarrilero es-

---

<sup>9</sup> Kingman Gordon B., *The History of the Kingman Family*, 1907 en

<https://archive.org/details/kingmanfamilyhis00king>.

tadounidense, había trazado numerosas vías y en su honor se nombraron algunos pueblos (como Kingman en Arizona). También había sido amigo cercano de Morley. En sus memorias<sup>10</sup> Kingman contó acerca de la reunión en la Ciudad de México. Al revisar los documentos y notas que dejó Morley, confirmó que mantenían las mismas posturas. Con el apoyo de Nickerson, ofreció que tan pronto como el tren pasara por la Villa de Lerdo, se construiría un ramal hacia Durango. La determinación oficial se basó en los informes y el criterio defendido por Kingman, específicamente enfocado en el alto costo de construir la vía hasta Durango. También se tomó en cuenta el problema de las pendientes en algunos tramos, que harían que las máquinas de ese tiempo, con poca fuerza de arrastre, llevaran menos vagones de los

que eran capaces de mover en un terreno plano.

Cartas personales del archivo Gómez del Palacio en La Laguna<sup>11</sup> guardan significativas comunicaciones del gobernador en esos momentos clave. Una en particular, cuya firma es ilegible, pero que se dirige a él respetuosamente como “Señor y amigo” y en el texto lo llama “tío”, ofrece una versión distinta:

[México, 2 de junio de 1883 dirigida al señor Francisco Gómez del Palacio]. Señor y amigo, en su oportunidad de recibir la muy estimada de usted, el 13 de abril, y aunque no requería contestación inmediata, me propuse hacerlo cuando tuviera propósitos para hacer transmitido entre amigos, pero como ya han pasado algunos días del viaje, míster Nickerson puede informar a usted lo que supe. Conocí a este señor y llegué a tratarlo mucho, le hablé repetidas veces del negocio de usted, y por último me confirmó, lo que por otro conducto había

---

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 186.

<sup>11</sup> Carta personal, Fondo Francisco Gómez Palacio (AHJAE).

sabido, esto es, que la diferencia de 134 millas en la longitud del camino pasando por Durango, daba derecho a la compañía para recibir del gobierno una subvención de más de 1,000,000 de pesos, y que el presidente se negó a pagarla por el estado de nuestra hacienda. Esto agregado a la poca voluntad que, por falta de recursos, según dije a usted antes, tenían los concesionarios para obsequiar nuestros deseos, dio al traste con ellos.

Los testimonios y acontecimientos documentados presentan diferentes panoramas. Los hubiera no existen, pero sí hacen pensar en las consecuencias de que los hechos hubieran tomado otro rumbo, y más analizando la anterior misiva que deja ver el nivel de comunicación del gobernador en las altas esferas, al lograr la reunión, sumándole algunas declaraciones que se encuentran resguardadas en los archivos de Gómez del Palacio de escritos directos con Ramón Guzmán, de quien páginas antes se mencionó su posición en la compañía del Central Mexicano. Y en particu-

lar en la carta privada antes transcrita, donde se hace referencia puntual a las arcas del Estado y la postura del presidente Porfirio Díaz, que en cierta forma habrían sido aval o soporte para ese millón de pesos necesario, con el cual el Ferrocarril Central habría llegado a Durango, dejándole un futuro incierto a la Villa de Lerdo y más al nacimiento de Torreón, ya que la unión de vías con el Internacional Mexicano en 1888, provocó el surgimiento de esta ciudad en el entorno de las estaciones de ambas compañías ferrocarrileras.

### **Fuentes consultadas**

AHED, Archivo del Estado de Durango.

HNDM, Hemeroteca Nacional Digital.

AHJAE, Archivo Histórico Juan Agustín de Espinoza, SJ de la Universidad Iberoamericana Torreón.

Internet Archi

**\*Acerca del autor**

Ingeniero agrónomo por la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM). Desde hace dos décadas realiza investigaciones históricas en La Laguna, algunas de las cuales han sido publicadas en los diarios *El Siglo de Torreón* y *Milenio*, así como en proyectos editoriales colectivos como *Torreón, ciudad centenaria* y *Durango, tierra de retos*. Especialista en el desarrollo de espacios multimedia interactivos en museos, sitios turísticos y recintos culturales desde 2006. En su trayectoria destacan proyectos realizados para el Instituto Municipal de Cultura y Educación de Torreón y la coordinación de municipios en la Secretaría de Cultura de Coahuila Región Laguna. Entre 2004 y 2010 digitalizó archivos en instituciones como el Archivo Municipal de Torreón y el Museo Regional de La Laguna, así como de documentos de Torreón y la Comarca Lagunera en el Archivo General del Estado de Coahuila, Archivo de Notarías y Archivo Nacional del Agua. Fue miembro de la comisión de historia de los festejos del centenario de la ciudad de Torreón (2007) y de la comisión de festejos de las batallas de La Laguna en Gómez Palacio.

Correo electrónico: [alejadroahumadatorreon@gmail.com](mailto:alejadroahumadatorreon@gmail.com)



## Actividades del Archivo Histórico

### Septiembre 2025

#### Visita de las doctoras Lorena Zaldívar Bribiesca y Rosanna Arroyo Verástegui

Con motivo de la ceremonia de reacreditación de la licenciatura en Comunicación y Medios Digitales, el 17 de septiembre estuvo en la Universidad la doctora Lorena Zaldívar, quien preside el Consejo de Acreditación de la Comunicación y las Ciencias Sociales, AC (CONAC), quien previo al evento se dio tiempo de visitar nuestro Archivo Histórico.



También contamos con la presencia de la doctora Rosanna Arroyo, Premio Ada Byron a la Mujer Tecnóloga 2025, que el 18 de septiembre dictó la conferencia “Igualdad de género en la ciencia” en el marco del 2do. Congreso de Sustentabilidad, y posteriormente tuvimos la oportunidad de que conociera el espacio en que resguardamos nuestro acervo documental.



Para ambas fue grata la visita al Archivo Histórico y comentaron que es muy afortunado que nuestra institución preserve y difunda estos materiales entre la comunidad universitaria y el público en general.

### **Estudiante de Saltillo**

Durante la primera mitad de septiembre estuvo realizando la consulta del Fondo María Vargas Lobsinger la estudiante Cecilia Concepción Ramírez Ramírez, alumna de la licenciatura en Historia en la Universidad Autónoma de Coahuila en Saltillo.

Precisamente abrir los fondos con los que contamos a futuros investigadores en temas históricos es una de las labores más relevantes de nuestro Archivo, pues son ellas y ellos quienes ya se encuentran en formación para dar continuidad a la

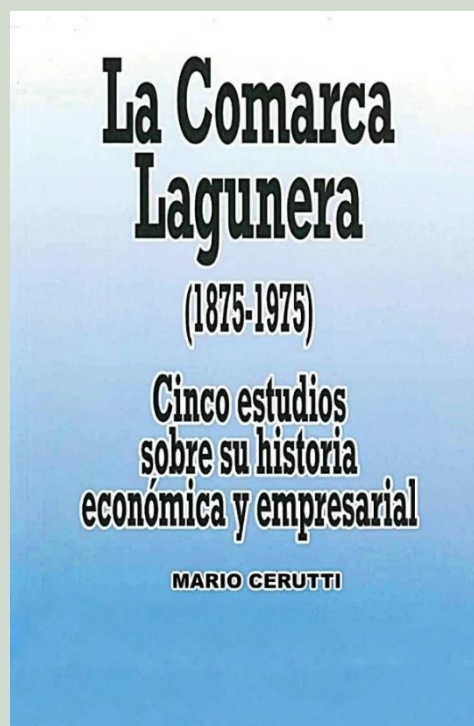
construcción historiográfica del norte de nuestro país o bien, para aportar nuevos elementos que den lugar a más interpretaciones de nuestro devenir.



### **Presentación editorial acerca de la historia económica de La Laguna**

El 4 de septiembre en el auditorio del Museo Arocena y con la organización del Archivo Municipal de Torreón, el historiador Mario Cerutti presentó su libro *La Comarca Lagunera (1875-1975). Cinco estudios sobre su historia económica y empresarial*.

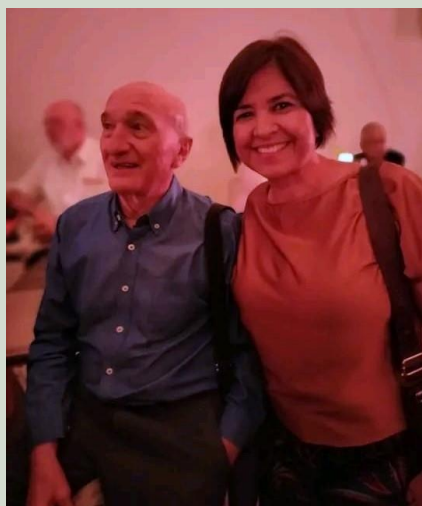
Los comentarios fueron compartidos por el doctor Alejandro Dávila, economista de la Universidad Autónoma de Coahuila, y el maestro Javier Ramos, especialista en desarrollo urbano de la región lagunera, quien es in-



investigador invitado a las actividades de difusión de la historia realizadas por nuestro Archivo.



Entre los asistentes, además de Cinthia Gaspar Montero, directora del Archivo Municipal de Torreón, acudieron la maestra Mirna Bañuelos Hernández, titular de la Dirección General Académica, y la doctora Eiko Gavaldón Oseki, directora de Investigación y Posgrados de la Ibero Torreón, área a la que pertenece nuestro Archivo Histórico, así como Mariana Ramírez Estrada, quien tiene a su cargo esta instancia.



### **Integrantes de nuestra comunidad universitaria estudiantil**

Durante septiembre nos visitaron dos grupos de estudiantes, uno de la materia Taller de Escritura Académica y otro de Metodología y Técnicas de Investigación, impartidas respectivamente por las docentes Clara Guerra Cosío y Tania Leyva Sánchez.



En ambos casos se mostraron a las y los visitantes algunos documentos y otros materiales del acervo del Archivo que despertaron su interés.

En estrecha relación con la actividad académica, una de nuestras prioridades justamente es atraer a las alumnas y los alumnos, para que conozcan el espacio que resguarda la riqueza documental con que cuenta su Universidad y vivan la experiencia de consultar fuentes de información primarias.





### **Conmemorando a Torreón**

Nuestra conferencia mensual de temas históricos en el Auditorio Claret se llevó a cabo el 22 de septiembre. En esta ocasión el cronista oficial de la ciudad de Torreón, doctor Jesús G. Sotomayor Garza compartió diversos aspectos de la

historia de esta ciudad, que el 15 de septiembre celebró su 118 aniversario de haber adquirido este título.

Los asistentes mostraron gran interés en la narración de hechos y acontecimientos que han marcado el rumbo de Torreón. Desde aspectos geográficos hasta el desarrollo educativo o la conformación de las instituciones dedicadas a la impartición de justicia, el doctor Sotomayor brindó una amena e interesante exposición.

Al finalizar hubo preguntas por parte del público que también abonaron a los tópicos que son clave para comprender a la sociedad torreonense de hoy.







Síguenos en Facebook: Archivo Histórico Ibero Torreón  
Ingresa a nuestros anteriores números.