

Viaje al pasado

■ ■ Pedro N. González Cárdenas*

Volver los ojos al pasado y recorrer antiguos caminos no es sencillo. Hace más de cincuenta años que salimos de nuestro pueblo y no había caminos pavimentados, sólo las vías del ferrocarril que nos llevaban a la promisoría ciudad de Monterrey. En realidad, nunca salimos, dejamos nuestro corazón y nuestro pensamiento en Villaldama, porque es la tierra que nos vio nacer. Siempre nos llama con esa voz de madre abnegada que nos da sin esperar nada.

Caminamos de regreso, siempre al norte, por la carretera que nos lleva al puente internacional de Colombia. Al llegar al entronque de la entrada a Villaldama, nos desviamos para ver los restos que aún quedan de la estación del ferrocarril. La explanada está a orillas de las vías, esas paralelas donde de niños nos parábamos en medio de ellas y las veíamos prolongarse hasta el horizonte que no se ha movido un ápice, pero siempre nos invita a alcanzarlo, como una utopía. Desgraciadamente, el bullicio de la gente que esperaba a “El águila azteca” o a “La marrana” ya desapareció y en su lugar ahora sólo transitan por este camino de fierro, la carga de mercancías que van o vienen a Estados Unidos. Esperemos que algún día se vuelvan a ver los carros de pasajeros.

Todavía se conserva la sala de espera con su ventanilla por donde un empleado de la estación nos vendía los boletos, de primera, de segunda o *pullman*, y en la caso del “Águila azteca” llevaba camarotes para dormir, con una cama que le llamaban “gabinete” y con dos camas “alcoba” y con baño privado; en un carro aparte, los asientos *pullman* numerados; además un bar muy elegante que en algunos casos era el mirador

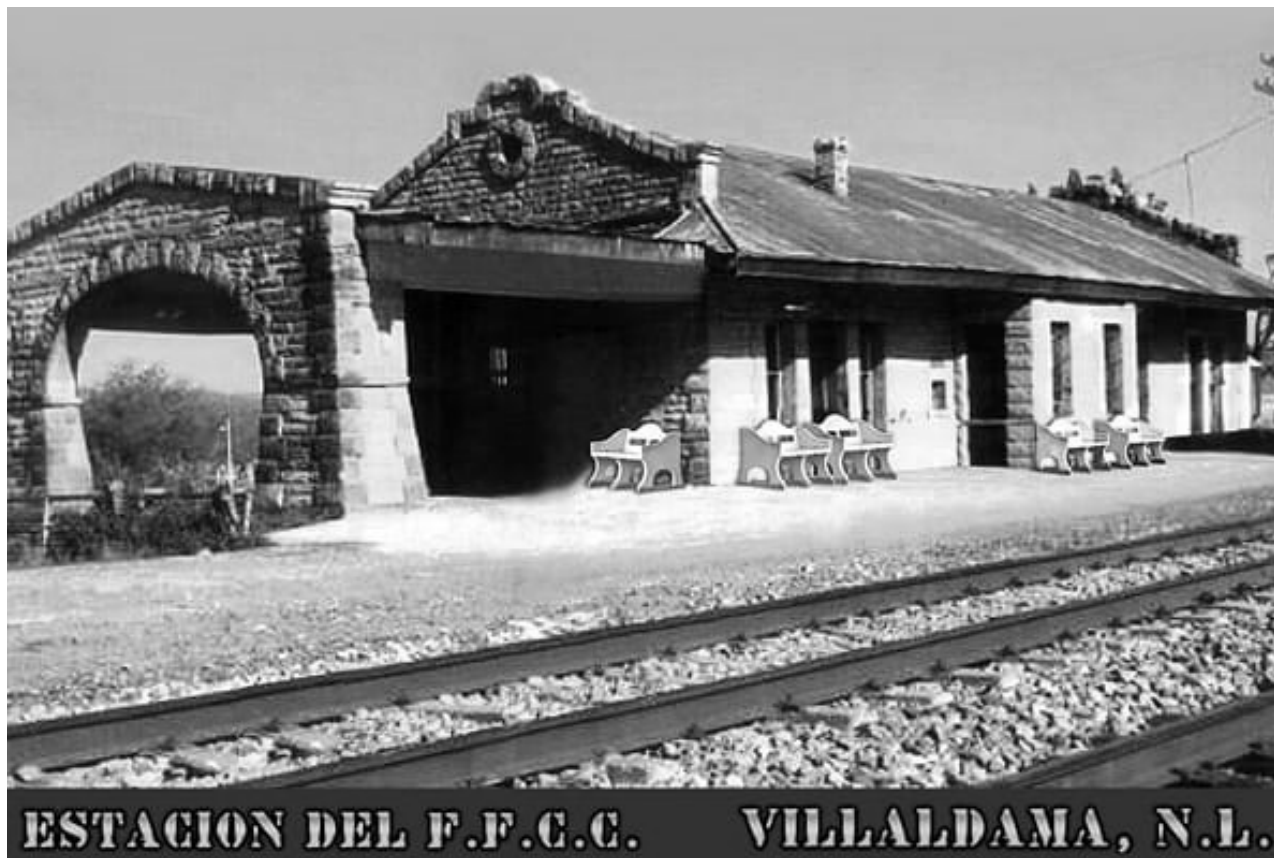
(el último carro del ferrocarril); el restaurante era muy cómodo y su comida variada para consentir el gusto del viajante. Enfrente de la estación se formaban los carros de sitio (taxis) que trasladaban a los pasajeros al pueblo que se encuentra más o menos a dos kilómetros.

A los lados de la sala de espera estaba un techo con algunas bancas y al otro extremo la oficina del jefe de la estación y el exprés; enseguida el restaurante de don Herminio y doña Pepa, donde los pasajeros y la tripulación del tren podían bajar a refrescarse con alguna bebida o pedir su platillo preferido. En el andén las mujeres ofrecían los famosos lonches de cabrito, el cabrito con tortillas en unos “cucuruchos” de papel “plomo” acompañado con lechuga, tomate, chile y cebolla. Un poco más alejadas las bodegas de carga y al frente de éstas los corrales para los animales, a éstos se les llamaba “el embarcadero”, que a finales del siglo XIX y principios del XX tuvieron gran importancia en el mercado de animales de la región.

Al otro lado de las vías estaban las casas del jefe de la estación, el telegrafista, el mayordomo y los peones, y en algunas temporadas vivían algunos trabajadores del “riel” en vagones-casas del ferrocarril. Además, había un pequeño garaje donde guardaban el armón y en el fondo está todavía el depósito de agua que servía para surtir a las locomotoras, esas enormes moles de acero que se movían con vapor y que se utilizaron hasta mediados del siglo pasado.

Todavía resuena en nuestros oídos el ruido estremecedor que producía el esfuerzo para mover aquellas grandes ruedas que poco a poco iban tomando velocidad y convertían aquel ruido en melodioso sonido con un rítmico sonsonete, que sólo era interrumpido por el crujir de los rieles cuando se frenaban las ruedas en cada pequeña estación donde se paraba para recoger el pasaje y para meter en el carro exprés los botes de leche que se producían en aquellas rancherías.

* Nació en Ciudad Villaldama, Nuevo León, el 12 de julio de 1941. Estudió Comercio y Contador Privado en la Escuela de Contadores, Monterrey, Nuevo León. Se desempeñó como contador y auditor en diversas empresas de Monterrey y trabajó durante 30 años como servidor público en el ISSSTE. Desde 1996, está jubilado y se dedica a la investigación histórica, especialmente sobre su pueblo natal, Villaldama, Nuevo León, los pueblos del norte del estado, así como temas relacionados con la salud, seguridad social e historia de la educación en Nuevo León.



Algo de historia

En el año de 1882 llegó el ferrocarril de Laredo a Monterrey, pasando por Villaldama, pero para el 10 de septiembre de 1885 el periódico *La Defensa del Pueblo* tenía una concepción muy alarmante del recién inaugurado ferrocarril, que para estas fechas ya llegaba a Saltillo; esta nota nos dice de estos temores:

Los ferrocarriles americanos: Estas malditas vías férreas que atraviesan el río Bravo del norte y que han sido introducidas con el beneplácito y aquiescencia de los hombres de Tuxtepec, poco a poco nos están absorbiendo la vida y agotándonos a gran prisa todos los elementos de riqueza y prosperidad.

La concesión de ferrocarriles a nuestros vecinos nos va a traer la ruina y la miseria en nuestro país a un grado incalculable como ya lo estamos experimentando por ahora y lo que es más triste todavía, la pérdida de nuestra nacionalidad e

independencia de un modo forzoso e inevitable. No se le quería dar permiso de que colonizaran ni fueran poseedores de terrenos sino de 20 leguas distantes del río Bravo y ¿ahora qué se ha hecho? Se les han abierto las puertas de nuestra nación de par en par para que nos exploten, nos saqueen, nos quiten nuestra religión, nuestras costumbres, y que posean terrenos cuantos quieran, que se adueñen de nuestros campos, de nuestras haciendas, minas, ranchos, etcétera. El resultado que va a traer consigo esto pronto los veremos cual sea. Es infalible que nos va a traer las mismas dificultades y complicaciones que en Texas el año del 46 y 47. Allí la causa de esa injusta guerra fue la colonización y acto continuo la declaración de guerra por arrebatarnos esos terrenos que bondadosamente se les permitió colonizar. Pues ahora con vías férreas, terrenos, minas, haciendas, etc. ¿Qué será de nosotros, con tan voraces y pérfidos enemigos?



Tanque de agua en la estación del Ferrocarril

Los periódicos *La Revista de Monterrey*, *El Minero Fronterizo* y *El Cincel de Villaldama*, defendieron a los ferrocarriles e impugnaron la nota anterior. Así, en un principio hubo recelo del ferrocarril. En el siglo XX a los pueblos que estábamos a orillas de las vías férreas nos fueron de gran utilidad. Ahora ¿nos ayudarán para entrar en el comercio de una aldea globalizadora, sin perder soberanía, como se pensaba en sus orígenes?