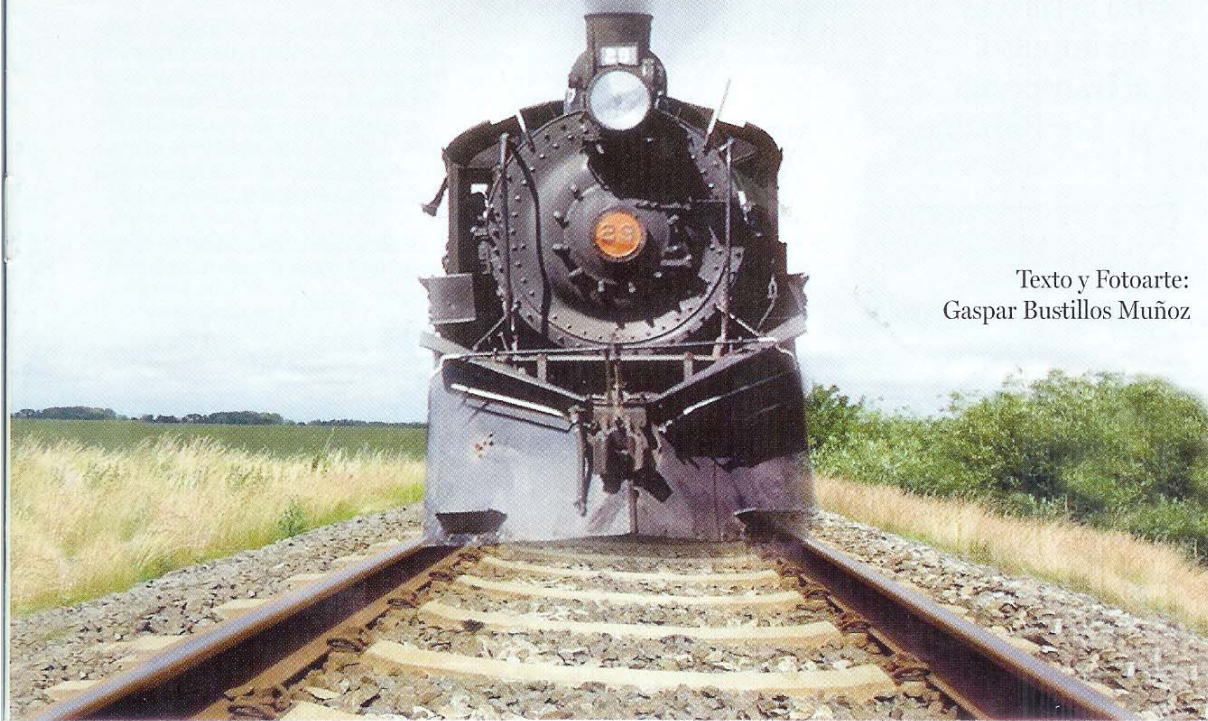


Año I • Número VII • 2005

## La llegada del ferrocarril

El progreso de la ganadería, la agricultura y el comercio de Los Ramones se debió en gran parte a la instalación ferroviaria Monterrey-Matamoros.

**Páginas 10 y 11**



Texto y Fotoarte:  
Gaspar Bustillos Muñoz



# Índice



Comparte doña  
María Rodríguez  
vivencias de los  
primeros galenos

Páginas 4 y 5

Da la carreta  
un impulso  
al transporte  
de Los Ramones

Páginas 4 y 5

Por una falla presu-  
puestal se retrasó la  
edición de esta revista.

El Editor

## Higiene es salud

Uno de los principios para la conservación de la salud es la higiene. Nuestra gente se caracteriza por tener muy arraigada la costumbre de la limpieza y podemos constatar este hábito a través del tiempo. Por ejemplo, cuando las autoridades exijan a los maestros de escuela mantener sus centros educativos limpios y bien ventilados, así como exigir a los padres de los alumnos, mandarlos a clases bien aseados.

El día 12 de febrero de 1913, en unas de las primeras juntas del Cabildo, don Luz Olivares expuso la queja de vecinos de "El Capadero", de la contaminación del agua del río con jabón, cuando lavan ropa "aguas arriba" los vecinos de Los Ramones, haciéndola inservible para el uso doméstico y de los animales, viéndose en la necesidad de reglamentar, qué "charcos" se podrían usar para tales menesteres.

El uso del jabón en la limpieza personal y por ende a favor de la salud, evitó seguramente muchas enfermedades parasitarias e infecciosas. A falta de detergente o jabones se usó para la limpieza las

"bolas de jaboncillo", fruta del árbol del mismo nombre; se raspaba la raíz de "guayacán" o simplemente se restregaba con "jarillas" la ropa humedecida, hasta dejarla limpia y suave. La ceniza, producto de la combustión de la leña, servía para lavar las vasijas y enseres de la cocina, poniéndola en agua, dejándola asentarse y se usaba como "lejía".

Otra medida higiénica implementada por las autoridades fue la de prohibir traer sueltos en la calle los animales domésticos, como cabras o cerdos, que "además de verse mal, ensucian la imagen de nuestro pueblo".

En la actualidad, la higiene sigue siendo primordial para la salud y se aplica tanto a nivel personal como familiar y ambiental; siendo este campo el que más descuidamos, y era causa de la incidencia de muchas enfermedades, al contaminar con basura la vía pública, arroyos y ríos.

¿Habrà que reglamentar de nuevo que los animales (que tiran basura) anden sueltos?

DR. JACINTO ANTONIO ALANÍS  
Director del Archivo Municipal



CONACULTA

Para conocimiento de nuestros lectores, esta gaceta es parte de un proyecto cultural avalado por Conarte, que en sus lineamientos generales establece que "Este programa es de carácter público, no es patrocinado ni promovido por partido alguno y sus recursos provienen de los impuestos que pagan todos los contribuyentes. Está prohibido el uso de este programa con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. Quien haga uso indebido de los recursos de este programa deberá ser denunciado y sancionado de acuerdo con la ley aplicable y ante la autoridad competente".

Gaspar Bustillos Muñoz Presidente del Consejo Ciudadano

# Elogia León Guzmán valor del Ejército del Norte

Por GASPAR BUSTILLOS MUNOZ

Después de retirarse de la política, el General León Guzmán decidió dedicarse a la agricultura, eligiendo una vida tranquila hasta su muerte, que lo sorprendió en la Hacienda de San Isidro, Los Ramones, Nuevo León.

Ahí, al fondo de la placita "León Guzmán", en un jacal con paredes de adobe y techo de palma, el constituyente del 57 disfrutaba de los amaneceres caminando por los sembradíos que él mismo cultivaba.

Durante la guerra que se desató con el golpe de estado de Ignacio Comonfort, el País se divide entre liberales y conservadores, destacando en Nuevo León la participación del Ejército del Norte, que comandaba el lampacense Juan Zuazua.

En sus apuntes históricos, Santiago Roel dice que desde Aguascalientes, León Guzmán le envía (16 de febrero de 1859) una carta al Gobernador Santiago Vidaurri, con motivo de la nueva campaña que emprendió el Ejército del Norte:

"Estoy lleno de placer por el buen suceso que las armas de ese Estado han tenido desde que nuevamente se



**Lo honran.** Los ramonenses, agradecidos por sus obras, honraron a León Guzmán poniendo su nombre a una pequeña plaza de San Isidro.

presentaron en campaña.

"El Ejército del Norte llama hoy la atención, no solamente por su valor, sino más particularmente por su moralidad y disciplina.

"Dos días han bastado para que la escena cambie del todo; las familias vuelven llenas de confianza; cada cual se consagra a sus ocupaciones y los bravos fronterizos, con su aire de honradez y de sinceridad, se mezclan y confunden con una población

que se admira de encontrarlos tan francos y tan buenos".

Guzmán nació en Tenango del Valle, en el Estado de México, en 1821. Tuvo una destacada actuación en la Guerra de la Reforma, en el Congreso Constituyente de 1957.

Murió en 1884 y está sepultado en Monterrey, y los ramonenses lo honraron poniendo su nombre a una pequeña plaza de San Isidro, Nuevo León.

	<b>El Sembrador</b>	<b>DIRECTORIO</b>	
	EL SEMBRADOR ES UNA PUBLICACION MENSUAL COLECCIONABLE DE CARACTER CULTURAL E HISTÓRICO.		
	<b>PRESIDENTE HONORARIO</b> JOSÉ LUIS CORTEZ OCHOA • <b>DIRECTOR GENERAL</b> DR. JACINTO ANTONIO ALANÍS <b>DIRECTOR EDITORIAL</b> GASPAR BUSTILLOS.		
	<b>COLABORADORES:</b> CARLOS JAVIER RODRÍGUEZ ELIZONDO, ALFREDO GARCÍA TIJERINA, MARÍA GUADALUPE OCHOA Y YOLANDA CARRILLO GARZA		
	<b>DISEÑO:</b> IMPRINT DIEGO CARRANZA / EDUARDO CENICEROSTELS: 8340-5961 Y 66 • <a href="http://www.imprint.com.mx">www.imprint.com.mx</a>		



# Primeros medio

El uso de la carreta vino a facilitar el transporte de leña, caña de azúcar, trigo y otros productos cultivados por los habitantes de esta región

POR JACINTO ALANIS GARCÍA  
**L**os indios mesoamericanos, aunque conocedores ya de la rueda, no le dieron uso como herramienta para facilitar el transporte personal o de carga; aún siendo su vida nómada, transportaban sobre sí mismos lo indispensable o se valían de “parihuelas”, que con sus manos o sobre los hombros llevaban a cuestras entre dos o mas personas.

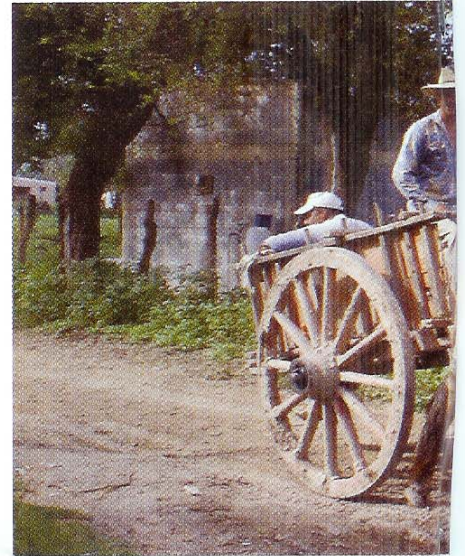
Quizás algunas de las causas era la facilidad con que podían hacerse de alimentos, sin tener que almacenar o transportar grandes distancias sus cargas o mas bien pudo haber sido, que no contaban con bestias de carga para tirar de carretas, pues los caballos y el ganado vacuno fue traído por los españoles, quienes ya aprovechaban el uso doméstico del caballo para montar o estirar, así como el uso de yuntas de bueyes para jalar carros o carretas.

Para la construcción de estos vehículos se hizo uso de los materiales que en ese entonces había, siendo la madera el principal elemento y el hierro por su dificultad para forjarlo sólo se usó para el enllantado de las ruedas y para el eje, sólo hasta las épocas mas recientes o sea que

prácticamente fueron de madera ensamblada. En un principio su construcción se llevaba a cabo, conjugando la necesidad de tener un vehículo y la habilidad propia del individuo para construirla por sus propios medios, dando origen en los más hábiles a el oficio de carpinteros-carreteros, que además se vieron en la necesidad de implementar la herrería para fabricar arpones, cinchos, remaches y tornillos, con el objeto de dar resistencia y solidez a los ensambles de la madera.

Lo cierto es que no cualquiera podía tener o hacer una carreta, pues para su construcción se requería de mucho tiempo y dinero que serviría para buscar la madera y cortarla en “luna maciza” y de preferencia en tiempo de “canícula” o en invierno, para que la madera no “se picara” y aumentara su durabilidad.

En nuestra región se usaron las maderas propias del lugar, las cuales son de gran resistencia, aunque con dificultad para encontrar el tamaño para algunas piezas, como el “pértigo”, que se construía de mezquite, encino o nogal. De estas mismas maderas se fabricaban los “limones” y “cruceiros”, que ensamblados al



A paso de buey. La carreta sigue siendo en El

pértigo, a través de escopleaduras se mantenían unidos por las “teleras”: (cuatro) tablas también de mezquite que atravesaban de lado a lado y por ultimo se fijaban por las “estacas”, generalmente de madera de “uña de gato”, que a manera de tarugos atravesaban al limón y telera para mantenerlas unidas. Las estacas pasaban a formar parte del cerco o caja de la carreta y en su extremo superior se unían por los “cabrestillos”, maderos de “uña de gato” con agujeros espaciados, según las estacas, formando así el

raciones en la mesa de su comedor y operó exitosamente a esta mujer, salvándose los tres: la madre, el hijo y el doctor, pues de no ser así, le hubiese costado la vida.

### Opera en la cocina

En otra ocasión llegó del rancho mi tío Víctor, porque le había pasado una carreta por encima de la pierna y le había destrozado el fémur: traía el hueso expuesto. Esto sucedió en mi casa, hicieron traer al Dr. Sánchez y en las mesas de la cocina le practicó una operación increíble, pues meses después caminaba normalmente.

A juzgar por el tren de vida de la familia, es de suponerse que el Dr. Sánchez poseía una pequeña fortuna, de la cual invirtió una parte en una pequeña hacienda para el rumbodel El Porvenir, misma que le administraba una persona, para que con el producto sufragar parte de los gastos de su casa.

### Tiempos inolvidables

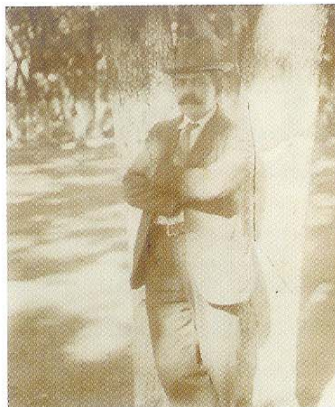
El mes de diciembre era maravilloso, especialmente para los niños. La casa de la familia Sánchez se abría de par en par, nos pasábamos horas enteras observando el nacimiento que ponía Angelita Sánchez.

El nacimiento ocupaba una habitación completa, tenía muchísimas figuras muy hermosas, había posadas, y el día de Navidad, los Sánchez ofrecían una comida a todo el pueblo, dulces frutas y colaciones para todos los niños.

Fueron aquellos tiempos, inolvidables!

El Dr. Francisco Sánchez nació en Comonfort, Guanajuato. Otro dato: también tenía automóvil, uno de los primeros automóviles que hubo en Los Ramones; contrató como chofer a Roque Flores.

La persona que administraba la hacienda en El Porvenir era un sobrino llamado Rutilo Sánchez Mercado. Todavía quedan descendientes de esta persona en El Porvenir.



Doctor José Corona

### Heredan a Corona

Hasta ahora, todos los reflectores se han centrado en la recia personalidad del Dr. Sánchez y de su hermana Angelita, y hemos dejado en las sombras al boticario José Corona, que no solo estuvo al frente de la botica, sino que acompañaba al Dr. Sánchez en todas sus andanzas y compromisos.

Cuando los hermanos Sánchez murieron, José Corona no sólo heredó todas las pertenencias de la familia, sino también el compromiso de continuar la noble profesión de medico-boticario,

por muchos años. José Corona fue (en los años 20's) el único médico que tuvimos en Los Ramones.

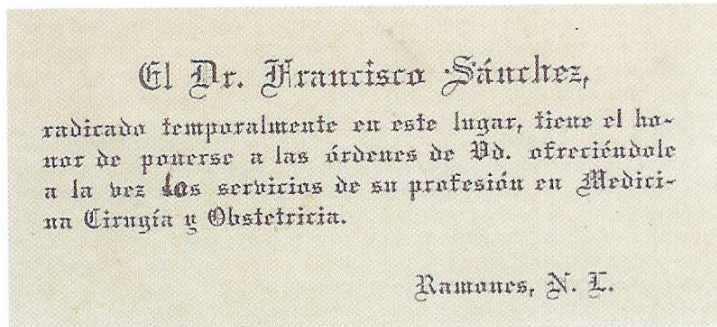
El Dr. José Corona era un hombre de estatura mediana, tez morena, ojos saltones, grandes bigotes a la Dali.

Todavía me parece ver la figura del Dr. Corona, como cariñosa y respetuosamente lo llamábamos todo el pueblo, recorrer las calles polvorientas del pueblo, vestido siempre de traje claro de dril, llevando en mano su maletín metálico de acero inoxidable y enjugándose el sudor con un gran pañuelo blanco, yendo de casa en casa a visitar a sus enfermos.

Andando el tiempo, la Universidad de Nuevo León instituyó que los médicos salientes deberían de prestar servicio social en todos los municipios del Estado, durante seis meses o un año. Fue entonces cuando surgieron otros médicos en mi pueblo.

Al llegar estos médicos, el Dr. Corona, lejos de sentirse desplazado, establecía estrecha relación con cada uno de los nuevos galenos y humildemente solicitaba estar cerca de ellos para nutrirse de nuevos conocimientos, a fin de poder dar un mejor servicio a la comunidad ramonense.

Estos bocetos al carbón sólo pretenden honrar la memoria de los personajes que dejaron huella en la historia de Los Ramones y además, dejar testimonio para las nuevas generaciones.





# Vivencias del doctor y su boticario

Relata doña María Rodríguez de Pérez vivencias del galeno Francisco Sánchez y su asistente José Corona

*La presente crónica es una colaboración de la ramonense María Rodríguez de Pérez, que a sus 90 años, con perfecta lucidez, nos narra sus vivencias en cuanto al doctor Francisco Sánchez y su boticario José Corona.*

*Transcrito tal cual su relato, agradecemos su participación y la felicitamos por permitirnos ver a través de la ventana de su memoria la época de los años de servicio de los inolvidables galenos.*

Por MARÍA RODRÍGUEZ DE PÉREZ

A principios de los años 20, no puedo precisar la fecha, llegó a mi pueblo, proveniente de San Luis Potosí, un doctor llamado Francisco Sánchez.

Según se decía, este hombre era un eminente cirujano que debido a su enfermedad tuvo necesidad de renunciar a su trabajo para venirse a refugiar a un pueblo tranquilo donde nadie le conociera, y pasar allí los últimos años de su vida. El doctor Sánchez padecía de una severa hemiplejía.

Le acompañaban al doctor Sánchez su hermana Angelita, soltera, por cierto, y también un muchacho llamado José Corona; este muchacho era como su protegido, tenía estudios de boticario o farmacéutico.

Junto con esta familia llegó en el tren un cargamento impresionante. Se calcula que por lo menos equivalía a un furgón de ferrocarril, pues el Dr. Sánchez trasla-



dó todo el menaje de su casa completa, donde no sólo había muebles de cocina, de comedor, de sala y recámaras, sino además, una capilla completa.

Se requería una habitación bastante espaciosa para colocar todas las figuras de santos de terracota, reclinatorios y demás, pero lo más de llamar la atención era la gran cantidad de figuras que conformaban el nacimiento.

En toda mi vida, nunca he vuelto a ver un nacimiento tan hermoso y tan completo, como el que ponía Angelita Sánchez. Está por demás decir que esta era una familia profundamente cristiana y religiosa.

Además, eso no es todo, dentro de aquel cargamento, venían todos los elementos que componían una botica, desde estantes, mostradores, frascos de porcelana artísticamente decorados con el nombre de los medicamentos contenidos, morteros, sustancias, etc. etc... Y por supuesto, instrumental quirúrgico

suficiente para montar un pequeño hospital.

Al correr del tiempo, el Dr. Sánchez logró rehabilitarse un poco, pero aún tenía muchas limitaciones motoras, practicaba la medicina, pero tenía sus reservas para poner en práctica la cirugía.

Contaba su hermana que el doctor no tuvo tiempo de hacer vida propia, tener esposa e hijos, ya que consagró su vida entera a la noble profesión de la medicina. Su fama, en el pueblo no se hizo esperar, y hay algunas anécdotas a contar.

## Un parto con pistola

Hubo una vez una mujer que no podía dar a luz, porque su hijo venía mal acomodado, esta mujer era esposa de un elemento del Resguardo Aduanal. Este hombre, pistola en mano, obligó al Dr. Sánchez a que le practicara una operación cesárea, so pena de muerte.

No obstante sus limitaciones, el Dr. Sánchez improvisó una mesa de ope-

# s de transporte



venir indispensable medio de transporte.

“tapeiste” de la carreta.

Las tablas que se usaban como “piso” o “cercos” de la caja de la carreta se preferían de madera de sabinó, por su peso ligero y resistencia a la humedad.

Las ruedas de la carreta generalmente se construían de 12 rayos de madera de mezquite, mora o ñia de gato ensamblados por escopleaduras en la “masa”: parte central que perforada era atravesada por el eje sobre el cual rodeaba y mantenida en su lugar por el “sotroz” o pasador; y en el

extremo distal los rayos se unían por espigas, dos a cada una de las seis “camas”. Todo esto se mantenía unido por la “llanta”: cincho de fierro que hecho a la medida debía ser calentado para dilatarse y “enllantar” la rueda, manteniendo unidas las partes al enfriarse y disminuir su diámetro.

Antes de que las ruedas de la carreta fueran de “rallería”, fueron de madera sólida ensamblada lo cual las hacía poco resistentes y si muy pesadas. En un principio también los ejes eran de madera sólida, hasta



**Reliquia.** En algunas casas las tienen como una obra de arte.

que aparecieron los ejes de fierro.

En el extremo anterior del pértigo se perforaba y atravesaba un tarugo de madera de mezquite, que se llama “mata-buey” y sirve para fijar de él al yugo, por medio de la “cuartilla”: cable formado por dos o tres hilos de cuero entretreídos. Este tipo de carretas era construida para ser tirada por “yuntas” de “bueyes” que en pares se “uncían” cada uno a los extremos del yugo, madero que en nuestra región se labraba artesanalmente formando las “cameas”, que se adaptaban al cuello del animal donde se amarraban a los cuernos de sus cabezas por tiras de cuero llamadas “coyundas”.

Esto quiere decir que la tracción era ejercida por la cabeza y cuello del buey, por lo cual se procuraban animales de buena encornadura y había quienes preferían que fueran del mismo peso, edad, clase, y hasta de color semejante.



## Apoyan ramonenses lucha de Madero

Por GASPAR BUSTILLOS MUÑOZ  
**C**uando don Francisco I. Madero proclama el Plan de San Luis Potosí y convoca a los mexicanos a una insurrección para el 20 de octubre de 1910, contra la reelección de Porfirio Díaz, varios nuevoleonenses decidieron apoyarlo, levantándose también en armas.

En los registros históricos destaca la participación de los ramonenses Anacleto Guerrero, quien luchó en las filas de Celedonio Villarreal; Cecilio Balderas, quien apoyó la lucha maderista con 16 hombres; y el constitucionalista Inocencio de León, en las filas de Saturnino Cedillo, de San Luis Potosí.

### Ramonenses maderistas

Entre otros jefes maderistas destacaron Celedonio Villarreal, quien hostilizó a los federales en Los Ramones, Doctor González, Aldamas, General Bravo, China, Doctor Coss, Herreras y otras poblaciones de la región. Él era nativo del municipio de Hidalgo, Nuevo León.

De Los Ramones, sobresalen por su participación revolucionaria Anacleto Guerrero, originario de las Enramadas, hoy jurisdicción de Los Ramones, donde nació el 5 de septiembre de 1892. Muy joven,

a los 18 años, decidió levantarse en armas contra el gobierno de Díaz, enlistándose en las filas de Celedonio Villarreal, quien ha su paso por la hacienda reclutaba gente para apoyar la convocatoria de Madero.

Anacleto Guerrero participó como sargento en las fuerzas del constitucionalista Lucio Blanco y destacó en 1914 en la toma de Monterrey. Por su valor y participación fue ascendido a Coronel, en 1915; a General Brigadier, en 1924; y a General de Brigada, en 1929.

También se levantó en armas Cecilio Balderas, personaje legendario que nació en Altamira, Los Ramones, Nuevo León, en 1856.

En los inicios del levantamiento maderista, Balderas también participa con 16 hombres en las filas de Celedonio Villarreal.

Otro destacado revolucionario fue Inocencio de León, quien alcanzó el grado de General Constitucionalista, por su destacada lucha antihuertista al lado de Venustiano Carranza.

En sus apuntes, el doctor Juan de Dios Leal Rodríguez indica que este destacado ramonense fue presidente de la Asociación de Veteranos de la Revolución.

**Inocencio de León Cavazos** también destacó como revolucionario constitucionalista.



Foto: Cortesía del Doctor Juan de Dios Leal R.



# Los carreteros de Los Ramones

POR JACINTO ALANIS GARCÍA

Como lo señalamos al principio de esta crónica, la fabricación de las carretas la iniciaron aquéllos que movidos por la necesidad y gracias a sus habilidades y conocimientos de la resistencia de las maderas, se dieron a la tarea de buscar, cortar, aserrar y labrar las diferentes piezas que unidas por espigas y escoleaduras dieran forma a la primera herramienta de transporte por tracción animal. El desempeño de esta actividad fue transmitida de padres a hijos y nietos, creándose oficios familiares para dar servicio a aquéllos que requerían de la fabricación o reparación de sus carretas.

Alrededor de los años 30s sobresalió en esta actividad don Jesús Flores, en la cabecera municipal de Los Ramones, donde junto con sus hijos: Cipriano, Arcadio y Rafael Flores Cantú, trabajaron la carpintería, en la esquina de las calles Hidalgo y Escobedo (hoy propiedad de José María Ríos Flores), haciendo, aparte de carretas, carretones, guayines y tartanas, enseres como camas, castañas, baúles, trasteros, puertas, mesas, y otras herramientas. Ellos se daban a la tarea de talar la madera y aserrarla a mano con cierras manuales llamadas "pasaportu", sacando tablas y barrotes, los cuales labraban a mano con cepillos, suelas y cochebres o agujeraban con berbiquines de mano.

Contaban además con un torno movido manualmente, formado por una polea en forma y tamaño de una rueda de carreta, la cual movía a través de una banda de cuero a otra polea pequeña sobre chumaceras de la que se fijaba el madero a torneear. En él hacían piezas torneadas que servían de patas para las mesas o res-



## Ultimo carretero

Don Juan García Peña, vecino de la Hacienda El Porvenir, en la actualidad aún realiza el oficio de carpintero, en la reparación de las pocas carretas, carretones y tartanas de nuestro municipio, oficio aprendido de sus ascendientes y que ejerce mas para conservar la tradición que como medio de vida y en servicio de sus familiares y amigos que se aferran a ese medio de carga,

o para aquellos que usan en forma ornamental las carretas o sus ruedas para dar el sabor campirano, añoranza de los tiempos pasados, que arrancan suspiros al recuerdo de nuestros padres y abuelos, que en su afán de subsistencia, gracias a su creatividad hicieron de la madera y la fuerza de los bueyes la herramienta para producir el alimento que conserva la vida.

paldos de camas que aún se conservan en algunas de nuestras casas.

Al igual que don Jesús Flores, su hermano Cesáreo Flores tuvo otro taller de carpintería por el mismo tiempo, en el lugar que está frente al actual edificio del DIF, ejerciendo además la herrería y peluquería. De esa descendencia fue también don Jesús Flores Ochoa (hijo de Arcadio y nieto de Jesús Flores), quizás el último de ese aguerrido

oficio familiar que no deja de ser el cimiento de los actuales.

En las demás comunidades de la región siempre hubo quien, en mayor o menor escala, se dedicó a construir y hacer composturas de carretas y enseres domésticos, y hasta los féretros para los difuntos, de allí, la pregunta que, en son de broma, hacía la gente cuando se oía el ruido del martillo muy temprano en la carpintería. ¿Y ahora, quién se murió?



# Dispara Ferrocarriles Progreso de Los Ramones

Mejora y agiliza la construcción de la vía ferroviaria  
la transportación de productos de la región

Por GASPAR BUSTILLOS MUNOZ

El uso de la carreta tirada por bueyes, para carga pesada, y la tartana, pequeño carruaje de dos asientos, de tracción animal para un transporte familiar más ágil, eran los principales medios de transporte en las comunidades de la región.

La actividad agrícola, ganadera y comercial de los ramonenses reclamaba con el tiempo un mejor sistema de transporte y lo que vino a impulsar la actividad del medio rural fue el ferrocarril.

Todavía en la segunda mitad del siglo XIX, era una odisea transportar la producción de toneladas de granos, algodón, leña, madera, piedra de cantera y muchos otros productos propios de la región.

Los caminos de herradura fueron superados con la construcción de los primeros caminos de hierro.

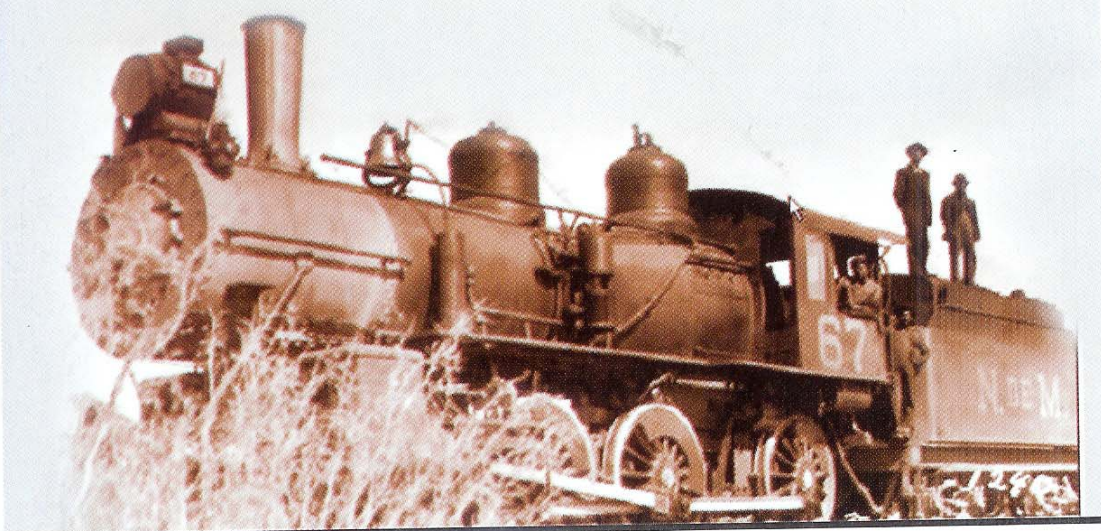
En Nuevo León, fue hasta 1881 cuando se empezó a estudiar los límites del estado para construir las vías ferroviarias que comunicarían a la Ciudad de México con Laredo. Fue el General Jerónimo Trevi-

ño, entonces Gobernador de Nuevo León, quien firmó en 1887 un contrato con el Gobierno federal para construir la ruta ferroviaria que uniera a Monterrey con el Golfo de México, en la estación Tampico.

Para su construcción se contrató a una empresa belga.

La Estación de Ferrocarriles Nacionales de México, ubicada al poniente de Monterrey, fue proyectada por el arquitecto Isaac S. Taylor, en Inglaterra, y su construcción inició en 1891, por los contratistas estadounidenses J.R. y W. W. Price.

En junio de 1889 empezaron a operar los primeros trenes en un





tramo de la ruta ferroviaria, entre Monterrey y San Juan, comunidad ubicada al noreste de Cadereyta. El 28 de julio, Ferrocarriles hizo su primer viaje hasta Montemorelos.

La vida cambió para los habitantes de Los Ramones que recurrían a los camiones de pasaje colectivo y al ferrocarril, que sin poder precisar por el momento una fecha exacta, este último medio de transporte inició a fines de 1800 o principios de 1900.

Para estudiar la posibilidad de construir una vía férrea en ese tramo, el 25 de enero llega a Monterrey el ingeniero estadounidense Louis Giraud.

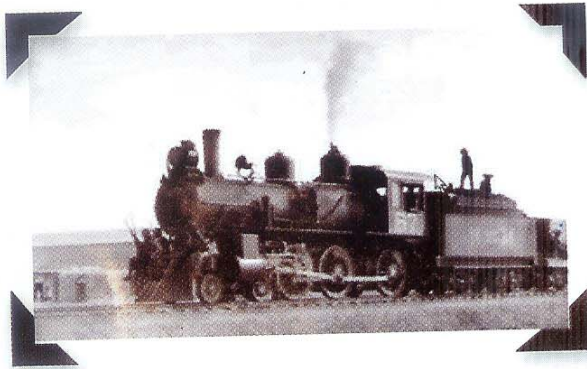
En sus apuntes históricos, Santiago Roel cita que en 1881 apenas se hacían los primeros reconocimientos en los límites de Nuevo León para la construcción del Ferrocarril.

La construcción de la vía ferroviaria se extendió al mes siguiente hasta Montemorelos, efectuándose el primer viaje a esa población citricota el 28 de julio.

Fue hasta 1905 cuando Ferrocarriles Nacionales de México terminó de construir la ruta de Monterrey a Matamoros, que favoreció, además de Los Ramones, a los municipios de Apodaca, Pesquería, Herreras y Los Aldamas.

Al privatizarse Ferrocarriles Nacionales, quedaron como joyas arquitectónicas

**A todo vapor.** A Los Ramones el ferrocarril llegó en los primeros años de 1900.



Fotos: Tomadas de internet

**Descarrilado.** Durante la Revolución Mexicana eran muy comunes los descarrilamientos provocados, unas veces por los federales y en otras por los revolucionarios.

y patrimonio de la Nación 487 estaciones ferroviarias, de las 2 mil 700 que se construyeron en el País.

La mayoría de los edificios, obras artísticas o históricas con estilos arquitectónicos de los XIX y XX, se construyeron con cantera, otras con piedra de la región, ladrillo y otras con madera o lámina.

En Nuevo León destaca por su peculiar arquitectura

la Estación de Candela, por la vía México-Laredo, con características similares a un castillo medieval.

La Estación de Los Ramones sobresale también por su especial arquitectura, construida con piedra de cantera de esta región y que el Patronato de Los Ramones ha propuesto que sea rescatada para usarse en pro de la cultura norestense.

Aproximadamente en 1930, el Gobierno federal construyó la Carretera Nacional que comunica a Nuevo Laredo con la Ciudad de México, atravesando los municipios de Lampazos, Vallecillo, Sabinas Hidalgo, San Nicolás de los Garza, Monterrey, Villa de Santiago, Allende, Montemorelos, Hualahuises y Linares, en Nuevo León.





## ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL 2003-2006

Directivos y colaboradores de EL SEMBRADOR

Desean a usted y a toda su familia una Feliz Navidad 2005  
y un Próspero Año 2006, esperando seguir siendo  
de su agrado en nuestro compromiso de difundir  
la Historia y la Cultura de Los Ramones, N. L.

¡FELICIDADES!

