

Vida Ferrocarriera

Entrevista a Armando Rugerio Hernández, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México (Segunda parte)

Patricio Juárez Lucas

Jefe de departamento de Archivo histórico, CEDIF-CNPPCF. Entrevista realizada el 11 de octubre de 2019.

PJ: ¿En cuántas horas?

AR: Si no mal recuerdo salíamos a las 9:30 o 20:30, no recuerdo bien, pero en cualquiera de esos dos horarios y llegaba uno a México a las 7:30 de la mañana, pero estaba tranquilo realmente. Lo sentía tranquilo pues estaba joven, no era yo de planta. Salía yo de emergencia, sí, porque luego estaba en México. Como sabían que estuve prestado en Ferrocarril Mexicano, pues ya me hablaban. No venían los maquinistas a sacar el tren, no sé si les daba flojera o tenían que llegar a México y regresarse a Apizaco, o tenían que proteger el tren en México, y como estaba en México, entonces ya me decían, entonces te echas el nocturno. Ya me iba en los trenes nocturnos a México, luego había veces que llegaba de Puebla, en mi división y luego me decía el cabo “¿te avientas a Veracruz” ya le contestaba, “sí”, y ya me iba a Veracruz, porque realmente estaba joven.

PJ: En términos prácticos, ¿dónde residía?, ¿dónde vivía?

AR: En México, porque en ese tiempo que le digo me mandaron a México a hacer residencia allá, porque faltaba personal. Realmente, cuando ascendí de maquinista me bajaron, como quince días, porque volví al trabajo y me mandaron a México. Primero fui prestado a Apizaco, residía en Puebla y me mandaron a México. Realmente no mucho ya después ya tuve la fortuna de alcanzar Puebla, ya me regresé. Aquí tuve varios trenes de planta, tuve el 109. ¿Se acuerda del tren ese que chocó con una pipa que se incendió? Bueno, ese tren era mi planta, nada más que ese día salí de vacaciones. Por suerte o azares del destino le tocó a mi ayudante, mi conductor, y un maquinista que ya falleció, agarró una pipa allá en Aragón, hizo un hongote, explotó la pipa. Cuando estuve en Teziutlán, me eché mi último viaje en el Teziutlán. Andaba no de planta allí, sino andaba de extra; el de planta parece que había enfermado, ya no regresó, se jubiló, entonces yo me seguí como extra. Ya no lo boletinaron porque ya se sabía que lo iban a quitar. Allí trabajé como medio año tal vez, y fue cuando ya me eché mi último viaje. Ya no nos regresaron trabajando, porque la gente se puso en la vía, como sabían que lo iban a quitar, ya no nos dejaron salir, nos secuestraron, entre comillas, no sé si en ese tiempo había una política, pero nos mandaron a un hotel dentro de Teziutlán y allí pernoctamos, y al otro día nos regresamos en autobús a la estación para ver si podíamos regresar, pero ya no, y allá se quedó el tren, allá se quedó completito el tren, el Teziutlán.

PJ: ¿Invadieron la vía o cómo?

AR: Invadieron la vía, totalmente invadieron la vía, pusieron una bandera de México. No quería que lo quitaran porque realmente ese tren era un pambacito de vía angosta de tres carritos, y ese día también iba el de primera,

un carro muy bonito. Iba atascado de gente, siempre tanto al sur como al norte, pero ya no era seguro el tren, se bamboleaba. También hay que reconocer eso, porque nada más de vida son 30 años de cada carro según. Ese carro era creo desde la Revolución, ya no hubo trenes de vapor, más tarde metieron el diésel de vía angosta, las que eran de Zacatecas. Fue el último tren de vía angosta. Trajeron para acá las máquinas, fue muy bonito ese tren. Me gustaba mucho, pagaban bien. En ese tren salía a las 9:10 de la mañana de Puebla y regresaba a las 22:15.

PJ: ¿A qué hora llegaba acá?

AR: A las 22:15 llegaba. Iba de Puebla a Teziutlán. A Teziutlán llegábamos parece que a las 14:50 y salíamos de allá a las 15:30 y llegábamos acá a las 22:15.

PJ: ¿Como nueve horas?

AR: De camino sí, pero descansábamos una hora y media en Teziutlán en lo que comíamos allá, más o menos como una hora y media, o una hora y veinte y ese tren siempre andaba a tiempo. No había trenes que nos estorbaran, solamente había uno de carga, pero ese lo librábamos, a veces cuando llegábamos a Oriental ese tren ya había llegado. A veces en Zautla estaba metido en el escape y ya nosotros pasábamos. No había otros trenes, sólo había jefes de estación en Zaragoza y Teziutlán, las demás eran estaciones normales, pero no había telegrafistas, nada más en lugares estratégicos, allí ponían los telegrafistas.

PJ: ¿Entonces jefes de estación solamente en Zaragoza y Teziutlán?

AR: Y ese la hacía de telegrafista cuando nos daba las órdenes.

PJ: ¿Y el de Oriental?

AR: Era más grande, era terminal; del que iba para Puebla, el que iba para Jalapa, para México.

PJ: ¿Y de Oriental para Puebla?

AR: En el de vía ancha llegábamos acá. De hecho, la 720 todavía la manejé. Como ese tren se calentaba mucho, subía el tren y allá se quedaba, la máquina con el equipo, con los coches, porque de Oriental para allá era de vía angosta. Nos atravesábamos con nuestras cosas al trenecito y allí nos íbamos, con el tren todo bamboleante.

PJ: ¿Cómo le hacían para el trasbordo, por así decirlo?

AR: Nosotros nos quedábamos en la principal, así está la estación y aquí para allá del lado derecho y el trenecito estaba en el lado izquierdo de la estación. Allí estaba formado ya el tren, ya nada más bajábamos del tren, atravesábamos hacia el otro lado de la estación o por la estación y ya nos subíamos al trenecito junto con nuestras cosas.

PJ: ¿Y los pasajeros?

AR: También los que venían de Puebla se pasaban al otro, y ya seguir a Libres y todo eso, hasta llegara a Teziutlán.

PJ: Cuando cierran esa línea, ¿ustedes se quedaron allá, la tripulación se quedó allá? ¿Qué pasó con ustedes?

AR: Nos regresaron de hecho por carretera, ya llegamos a Puebla. Tuve mucho chance de jubilarme allí, porque ya habían quitado el tren, entonces de acuerdo con nuestro contrato colectivo podía jubilarme, pero resulta que el

oficial me dijo “estás muy chico y cómo te vas a jubilar”. Y siguiendo los consejos y por dentro sabía que tenía que seguir trabajando y ya me fui a otro tren, el que venía de Oaxaca e iba a México. Lo tomaba en Puebla, a México y en la noche los regresaba a Puebla. Me iba a descansar al otro día y al siguiente ya de nuevo, salía cuatro y media de la mañana, y regresaba a las 22: 15. Así nos encontrábamos los dos, y ya después me quitan de ese tren y me voy a mi puesto definitivo que era el tren 109 y 110, que iba a México, el que agarró la pipa.

PJ: ¿En esos trenes se jubiló, o no?

AR: No, yo salí liquidado, me faltaron dos meses, perdón, un año dos meses, porque tengo derechos desde 1976, y eso fue en 1998, entonces teníamos que tener 25 años de servicio efectivos para jubilarnos, allí fue donde ya me decepcioné, me fui a Ferrosur. Estuve un tiempo en Ferrosur, pero como había cosas que ya no me parecieron, entonces bajé de nivel, me fui de proveedor de locomotoras, dilaté como año y medio todavía. En el 98 me fui a Ferrosur de maquinista, después había un compañero que estaba de proveedor y yo de maquinista y le dije: “si quieres permutamos”, y me dice: “sí, sí”; y él ya se fue como maquinista de camino y yo me quedé en su lugar como proveedor de locomotoras. Ganando menos, pero ya no tenía yo ninguna responsabilidad, porque si se está dando cuenta, ahora que me está entrevistando, en los últimos siete años estuve de maquinista de trenes de pasajeros, entonces ya me acostumbré a trenes de pasajeros. Cuando yo llegué allá no había trenes de pasajeros, pura carga, y luego no me gustaba ya salir en la noche, ya me daba sueño, entonces ya mejor me bajé, dije; ya no, ya hasta acá, pero podía seguir dentro de otros ferrocarriles, y en 2004 me liquida Ferrosur y me recontracta Alsthom, esa empresa le daba mantenimiento a las máquinas de Nacionales, de Ferrosur, y allí estaba, allí me quedé, pero al año y medio me corren. Ya desde el 2005 hasta la fecha ya no trabajo en ferrocarriles, pero trabajo en la casa, ahorita estoy pensionado por el Seguro.

PJ: Quiero que me aclare usted, ¿qué es eso del azucarazo?

AR: Fueron unos compañeros, que yo no sé si los agarraron, que se robaban el azúcar. A mí no me consta porque no estuve allá, pero se decía, entonces varios se jubilaron, a muchos los agarraron y los metieron presos, y muchos más se fueron, pero regresaron, estuvieron en la cárcel y regresaron a trabajar. Yo ya me fui a México. Entonces el escapero podía ser mi planta, el de Cuautla, a lo mejor aquí no porque había un maquinista que era de Cuautla, pero los directos si yo hubiera querido, un directo de planta lo agarro, porque ya por mis derechos ya los alcanzaba, pero quería regresarme a Puebla, y cuando tuve la oportunidad me regresé, y aquí estuve y ya no me movieron.

PJ: Usted menciona que salió de FNM en 1998 y que antes había estado en el cierre del ramal a Teziutlán, en 1993. ¿No demandó a la empresa, no demandó a Ferrocarriles?

AR: Fíjese que sí, pero me fue mal, cuando me corrieron de Alsthom, también, pero allí intervino mucho el sindicato, ya sabe. La verdad eso ya pasó, fue mi mismo primo que me puso el dedo para que me corrieran, y me corrieron y ya no regresé.

PJ: ¿Allí en Alsthom era para manejar las máquinas al interior del taller?

AR: Para llevarlas a combustible, al arenero y regresarlas al taller. Era un trabajo muy sencillo, allí ya me sentía bien.

PJ: De Ferrosur, ¿qué recuerda?, ¿qué es lo que más recuerda?

AR: De Ferrosur lo que más recuerdo son las friegas que me ponía. Fuimos los pioneros, luego salía de aquí de Puebla a Veracruz. Recuerdo que una vez hice 48 horas a Veracruz porque nos metieron por máquinas solas, nos metieron al escape, porque había ventana, la ventana era de que en la noche reparaban la vía. Entonces había

trenes a ambos lados, ya en el día pasaban los trenes, esa era la ventana. Entonces había trenes de aquel lado y de este esperando, ya estaban por muchas horas esperando, esa fue una. Otra que bien recuerdo fue cuando ya nos quitaron al ayudante, nada más viajaba el puro maquinista, el conductor y dos garroteros. Entonces yo salí de México a Veracruz en un intermodal, ese intermodal era flete directo desde México hasta Veracruz, desde Veracruz hasta México, hice 18 horas y dejándome todas las vías libres, para que pasara el intermodal. Hice 18 horas, entonces dije esto no es para mí, yo parezco de la presión, entonces fue por eso que ya empecé a dejar de trabajar.

PJ: De esas 18 o 48 horas, ¿cuántas le tomaban como horas extras?

AR: Bueno, depende, porque nos pagaban por kilometraje, entonces mire, si era un tren de carga tenía que hacer uno su cuenta de 160 kilómetros, que es lo que uno tiene que cubrir por 8 horas. Si recorría uno 300 kilómetros le quitaba a uno 160 km y lo que sobra le sumaba uno al total y eso era lo que pagaban, pero realmente en ese tiempo era muy poco lo que nos pagaban. Me acuerdo cuando Ferrosur, mis quincenas eran de 6 mil pesos, de 5 mil pesos y ahorita ganan 20 o 25 mil pesos a la quincena y ya no trabajan todo el tiempo como el que le estoy indicando, ahora trabajan 8 horas, 9 horas y se quedan adonde están. Va el taxi por ellos y entra otra tripulación, o sea, que están muy bien ahorita, pues imagínese si antes un tren de 60 piezas lo manejábamos seis. La tripulación éramos seis, tres garroteros, conductor, maquinista y el ayudante. Cuando eran noventa piezas, eran tres garroteros más, éramos nueve la tripulación, y ahorita si son 90, son dos o tres tripulantes. Imagínese cuánto se está ahorrando al empresa, entonces yo dije: todo eso no tiene caso, o sea, está bien por el salario, pero también creo que mi integridad y todo eso, entonces por todo ya dije: y ya me fui a proveedor de locomotoras, y allí estuve.

PJ: ¿Y todo eso fue que llegó a todo esto de la maquila?

AR: Porque en 1995 tuve un accidente y me despidieron. Me despidió ferrocarriles, un año. Fueron 18 meses y en ese tiempo que metí demanda y se tardó mucho, yo dije de qué voy a vivir. No le voy a andar pidiendo a mis compañeros. Entonces me puse a hacer bolsas, chamarras, gorras, bueno las gorras las compro y las bordo, pero las gorras de ferrocarrilero me las maquilan y yo las bordo y ya las vendo. Y ahora ya se me quedó eso, o sea, que no me he salido, no me he bajado del tren, porque de una forma o de otra sigo dentro. Algunas veces me hablan mis compañeros, por ejemplo, voy a mandar unas gorras hasta el norte, a Tamaulipas, por allí, pero me piden cosas de Monterrey, ya me dijo: mándame unas gorras, pues órale, ahorita pienso fabricarlas y llevárselas, o mandarlas, ya con eso me sostengo. A mis compañeros, porque éramos cinco, en ese tiempo andábamos en un tren de pasajeros, y pues cuando podía prestarles, les prestaba y ya ganábamos la demanda, ya nos pagábamos. Me pagaron en ese año o año y medio me dieron sesenta millones de aquellos tiempos, me quitaron lo que le pagué al licenciado, el impuesto y ya solamente me quedaron 30 y tantos, 36, pero por lo que ya me dieron mis compañeros repuse mi dinero, yo no sé si la suerte, pues Dios no se equivoca, ha de haber dicho: pues síguele acá porque tú eres muy testarudo. No iba a ir a besarle los pies al secretario general para que me regresara mi trabajo, la verdad soy honesto. Prefiero morir de pie que vivir de rodillas, eso lo decían los viejos. Yo pensé que era mi amigo, porque lo ayudé mucho para cuando se hizo secretario general, y ahorita somos enemigos, bueno, por lo menos en lo que a mí respecta, no me gustaría ni verlo.

PJ: ¿El secretario nacional o el de acá?

AR: El de acá, el otro si usted supiera, a mí me mandó un papel adonde le dicen a uno de los de él allá de los cuatro fantásticos. Así les dicen a los ayudantes de Víctor Flores, que me atendiera y me reinstalaran porque gané la demanda, a resultas del juicio, mi licenciado se hizo tonto, le digo: “¿no vas a meter la otra demanda de reinstalación?” y ya me dice: “ya con esto ya tenemos audiencia dentro de ocho días ya hasta te van a pagar y no sé qué”, pues órale, y uno tonto, no me dejan trabajar, entonces él ordena que vean esto. Ya no volví a verlo. Desde luego que tengo un arma poderosa allí, porque allí tengo el papel por escrito, pero total el de allá arriba es el que pone todas las cosas en su lugar.

PJ: ¿El de acá cómo se llama?

AR: Se llama Cipriano Manuel Arrazola, se quedó eterno.

PJ: ¿De dónde salía el Autovía y a dónde iba?

AR: Había dos autovías, uno que salía de Apizaco y otro que salía de Puebla. Entonces, creo que hacía dos o tres viajes, ya no recuerdo bien. Salía de Puebla a Apizaco y de regreso a Puebla, cuando recién lo pusieron no querían el de Puebla porque salía a las 6 de mañana de Puebla y otro de Apizaco. Después lo boletinaban como definitivo y nadie lo solicita, entonces se lo dan al último del escalafón, un muchacho joven, y ya va y me dice: “no seas mala gente, cuando no pueda yo chambear ¿me lo trabajas?”, “Sí, hombre”, y así le hacíamos. Venía de vez en cuando, echaba dos o tres viajes a la quincena y ya me echaba los demás y ya le decía el oficial de acá, pero no dejes de cobrar porque cuando sale uno a otra División uno cobra las percepciones de la división de origen. Porque me gustaba ese tren, porque era muy fuera de lo común al tren normal, pues me gustaba, hacía uno una hora de aquí a Apizaco, haciendo todas las paradas, me gustaba, andaba en un Roll Royce, que es el que allá en la esquina de la 10 poniente (y 11 norte), que es el anaranjado, porque el otro era un azul y era un Fiat, el que salía de Apizaco.

PJ: ¿Allí cuántos tripulantes eran, nada más el maquinista?

AR: Nada más el maquinista, yo no tenía ayudante, el que andaba conmigo era un eléctrico, por si llegaba a fallar de lo eléctrico, porque esos ya tenían muchos años y los echaron a andar a fuerza. Así también en el otro, un conductor y dos garroteros, el de atrás y el de adelante.

PJ: ¿Qué corrida era la más concurrida, si dice que en la de las 6 nadie quería viajar?

AR: No, como no, de ellos (los tripulantes) tendrían que salir a las 4 de la mañana o 4 y media para venir acá y luego el último viaje no recuerdo a qué hora llegaba y tener que regresarse a su casa (en Apizaco) por eso no querían, porque les iba a salir peor.

PJ: ¿Pero pasaje sí había?

AR: No tiene nada que el trenecito de acá (tren turístico) que tiene más tripulantes que pasajeros, que lleva dos o tres pasajeros. Imagínese toda la gente que se iba a trabajar, principalmente a Panzacola, allí era la primera parada, bajaba mucha gente y había mucha gente que salía de esas empresas, se iban rumbo a Teolocho, rumbo a Santa Ana, rumbo a todo eso, hasta el domingo, que iban a La Trinidad, que estaba muy de moda. Iba mucha gente todos los días, ahora sí que ese tren lo hicieron para los trabajadores. Desgraciadamente era muy poquito el pasaje, porque si subía de aquí (Puebla) Apizaco le cobraban igual que de aquí a Panzacola, entonces lejos de haber ganancias hay pérdidas, y son pérdidas, y ojalá hubiera entrado todo el dinero, pero solamente entraba lo de las estaciones, porque lo de las intermedias, pues se le quedaba al auditor, bueno ya lo hecho, hecho está, ya nosotros mismos matamos la gallina de los huevos de oro, uno mismo se prestaba para esas transas.

PJ: Además de manejar la máquina, ¿conocía algunas partes de la máquina, eso también le enseñaron?

AR: Sí claro, nos enseñaron desde los motores hasta la operación. Le conozco a usted todo, pero una cosa es conocer y otra ya hacerla de mecánico. Nosotros, por ejemplo, fallaba una máquina en el camino, ya nosotros veíamos de dónde era, pues fue tal cosa, varias cosas, ya reportaba uno, falta de potencia, y muchas cosas, ya llegaba uno acá, a Puebla y ya estaba reportado. Reportaba uno y ya el mecánico o el eléctrico se iban directamente a la falla. Luego había corto circuito a tierra y ya no jalaba la máquina, muchas cosas, ¡Bueno ya un día si quiere vamos a ver el autovía 309 que está aquí en el Museo! Cuando gusten, allí hay un aparato que se llama, “el telma”.

Yo le pregunté a un mecánico, porque luego me decían métele el telma, le metía yo el telma y lejos de frenar salía más fuerte, ya un día le pregunté al maestro (mecánico): “¿qué es el Telma?”, “¿Qué no sabes? Es el freno dinámico, es como si fuera un freno dinámico, en una bajada lo metes y ya te detiene el autovía”, pero que le digo “pero este está al revés”, “¿cómo? –me dice– si le meto el telma y se jala”. Por eso mejor ya no lo usaba yo, ya usaba nada más el freno, luego, luego, me di cuenta, desde que lo puse, este no retiene nada, al contrario, un día que lo bajo, ya sentí que ya se retuvo un poco. Entonces ya empecé a dominarla, a dominar el autovía.

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 37, septiembre – diciembre 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.