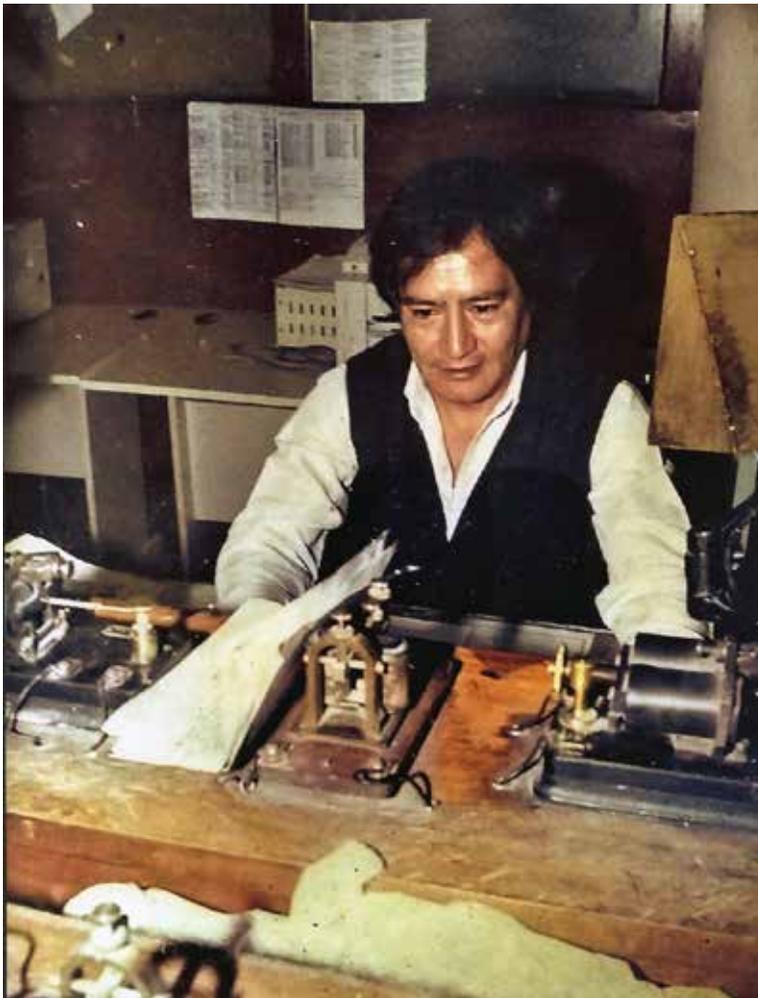


VIDA FERROCARRILERA

## *Entrevista realizada a Viliulfo Rodríguez Soriano, ferrocarrilero jubilado, División Puebla<sup>1</sup>*



Viliulfo Rodríguez Soriano, (VRS): El país, en el sentido de que el ferrocarril siempre ha sido y será un motor de bienes federales en el servicio de transporte de carga y de pasajeros, aunque ya actualmente ya de pasajeros fue obsoleto porque, pues por los dividendos ya no generaban ganancias para ferrocarriles, por eso fue desapareciendo el servicio de pasajeros,

<sup>1</sup> Entrevista realizada por Patricio Juárez Lucas, jefe de departamento de Archivo Histórico y Lourdes Maldonado, el 18 de mayo de 2022 en el domicilio del señor Viliulfo Rodríguez Soriano.

incluyendo el servicio de express. El servicio de express también vino en decadencia, pues también por el transporte del servicio público, en ese sentido fue aminorando ferrocarriles, y ahorita ya al haberse licitado, en el 70 o 69 (sic), pues en automático muchos salimos jubilados y otros salieron liquidados, yo corrí, sí, desgraciadamente, pues al momento se siente bonito que te dan mucha lana. Supuestamente se ve mucho, pero a la larga, si no lo sabes administrar, muchos de nuestros compañeros no lo supieron administrar, y andan allí, no sufriendo, pero buscando otro trabajito por subsistir, y yo, en ese sentido, pues le agradezco a la empresa que tengo mi subsidio cada mes, y estoy muy agradecido con la empresa. Para mí ferrocarriles fue hermoso, me gustó la rama de telégrafos. Como nací allá en la estación donde hoy es el Museo de Ferrocarriles, yo llevaba a mi papá, también fue ferrocarrilero. Él trabajaba como garrotero de camino, andaba en los trenes, lo llevaba, saliendo de la primaria le digo: mira papá, qué cosa es eso, pues es el telégrafo, y están hablando me dice: y le digo: yo no veo que hablen; sencillamente porque son claves morse, y entonces le digo a mí me gusta eso papá, discúlpame ya no quiero seguir estudiando me gusta esto. Tenía yo un tío que era jefe de estación y él estaba en Amozoc, entonces que me dice mi papá: si quieres te vas con tu tío a Amozoc. Así fue mi inicio, como lo primero que aprendes es el abecedario morse, en el sentido de puntos y rayas, rayas y puntos, es la clave morse que A es punto y raya, B es raya tres puntos, C dos puntos punto, la F doble raya punto y así sucesivamente, cada letra tiene su significado. Para entonces se aprende la transmisión, se aprende entre medio y un año la transmisión, lo difícil es la recepción, porque no hay escuelas para telegrafistas, simplemente te tienes que arrimar o buscar una estación donde te apoyen, que te dediquen media hora, una hora, y allí, mientras te transmite el jefe de estación unas cuantas palabritas, ya después conforme vas avanzando en la recepción ya te metes a la línea, que le llamamos, la línea donde están ya los telégrafos, y allí ya empiezas a medio pellizcar las palabras hasta que vas agudizando tu oído y vas avanzando, a modo de interpretar y descifrar los sonidos, pues esa fue mi escuela prácticamente.

**Patricio Juárez Lucas (P JL):** ¿Con su tío?

**VRS.** Mi tío nada más me enseñó el abecedario en letra, pero no me transmitió. Desafortunadamente se enfermó y ya tuve que ir buscando quien me ayudara en el sentido de que me transmitiera, 10, 15, una hora diaria para aprender el telégrafo. Tuve que irme a estaciones, por ejemplo, me fui a La Unión, que ya no está, rumbo a La Libertad (colonia), allí estaba una estación que se llamaba La Unión. De allí de La Unión me fui a Champusco, delante de Atlixco, allí también estuve. A nosotros nos decían meritorios o chicharos, y ayudábamos al jefe de estación. Ayudábamos a barrer y lo primero que nos enseñan allí es el servicio, a ser serviciales. En ese sentido nos ganamos la confianza de que nos dedican tiempo ellos, más que todo, pues no había escuelas para eso, ya lo único que hice allí, que me dice: quieres ganarte unos centavitos, pues te dan la oportunidad de que vendas las etiquetas, las etiquetas para poner a los bultos que embarcan, para poner la dirección y a nombre de quien va. Ya tú comprabas tu cajita de etiquetas, ya las vendías al que iba a documentar, y también, como no había estibadores, entonces nos decía el jefe de estación, pues si quieres ganarte

también tus centavitos como no hay estibador, pues te vas a encargar de bajar y subir los bultos a los carros de express o de carga. Y eso es con lo que empieza uno, como chícharo como nos llamaban a nosotros o meritorio, y ya posteriormente viene la transmisión, ya cuando lo dominas. A mí me costó trabajo porque no hay escuela ni quien te dedique tiempo, me aventé casi 3 años para aprender por completo el telégrafo, de allí ya que estás capacitado, tienes que ir a México a capacitarte. Te hacen un examen, te transmiten las 250 palabras en 10 minutos, y de esas 250 palabras tienes que sacar los menos errores que puedas, pocos son los que las sacan limpias dijéramos, otros sacan con 4 o 20 a 25 errores. Yo, afortunadamente, lo pasé con 1 error nada más, y eso me dio cavidad a que me aceptaran inmediatamente y me ayudó mucho mi letra. Tenía una letra de ferrocarril porque mi tío que me dice: sabes que vas a tener que cambiar tu letra, porque tenía yo la “palmer” acostadita, ya me hizo que la hiciera yo redonda y paradita, tipo ferrocarrilera le llaman, letra ferrocarrilera, pues para eso ya tuve que aprender con planas y todo eso, ya le digo: una vez que dominas el telégrafo, yo me fui 8 meses a México, allí te capacitan para el movimiento de trenes, de cómo manejarlos, manejar al personal, y pues gracias a Dios ya para salir te vuelven a hacer una prueba de telégrafo, para ver cómo vas dominándolo, gracias a Dios lo saqué limpia. Después de la una prueba nos dice el instructor: en una semana vienen por sus resultados, a mí me ayudó mi letra, una compañera que estaba en un grupo anterior que me conocía, me dijo: me alcanza en el túnel, (debajo de Buenavista están los túneles y allí están las escuelas de ferrocarriles, hay que caminar como un kilómetro hacia adentro). Y ahí voy y que me dice: ¡oye hermano, qué crees, ya pasaste la prueba!, y le digo: cómo, si los resultados nos lo entregan en una semana. No, el maestro ya apartó tu prueba. Oh, entonces era buena señal, pero no me ilusioné, y pensé me voy a esperar el día que me citaron para que me entregaran mis resultados, mi sorpresa fue que cuando regresé a la semana para ver los resultados, pues ya estaban allí los enlistados, quienes habían pasado, y ya más tranquilo y ya aparecía yo allí. Había un jefe de estación que me había enseñado el telégrafo en la estación de Champusco y estaba allí como inspector DT y T, estaba también en capacitación; él ya le había dicho al instructor que yo había sido su alumno, pero me hicieron una jugada, pues en plan de haber qué dice este muchacho, que me sale el profesor: ¡sabes qué amigo estás muy verde, me dijo: vete a tu casa y regresas cuando te sientas competente!, hijoles, sentí -y me dije- no que ya había pasado, pero era un relajito nada más, ya que me dijo: lo felicito, sacó usted muy bien su prueba, y ya lo esperábamos con la instrucción formal, con los 8 meses que me aventé allí en la escuela. Ya de allí ya sale uno capacitado como telegrafistas de tercera. A los de tercera los mandan a estaciones de provincia, en los pueblitos, esos les llaman estaciones de tercera, y ya después vas capacitándote o depende la suerte que tengas, o te mandan por ejemplo a las estaciones de segunda como sería Tehuacán, San Martín, estaciones ya más regulares, esas son las de segunda, y las de primera son las de ciudad. Yo, afortunadamente, como también me capacité aquí en Puebla, pues ya dominaba yo el telégrafo y todo, sobre todo en la mecanografía, porque hay que recibir a máquina, y transcribir la recepción a máquina, ya estando acá en Puebla, que me dicen: te vas a San Luis Potosí, y les digo: yo mejor me regreso a mi ciudad que es Puebla, que me dice: pero

es que no hay chamba allá, quieres chambear ahorita luego, luego, me mandaban a Vane-gas por allá por San Luis Potosí y todo eso, que les digo: yo me voy a Puebla aunque no haya trabajo, yo me regreso a Puebla, porque tenía un poco de miedo. Tenía 17 años, tal vez le tenía yo miedo al tren, no sé qué nomás que andar solo, y les digo me regreso a mi resi-dencia que es Puebla, y lo que vaya yo alcanzando. Gracias a dios, me dieron un trabajo de relevos 3 días a la semana, 3 días a la semana trabajé en esta estación de ferrocarriles en 1970, le daba yo los relevos a 3 turnos, sábados de 0 a 7, domingos de 7 a 17 y los lunes de 17 a 24, eran mis 3 días por semana y ya a la quincena ya eran 6 días, y con eso, pues para principiante ya era bastante bien para mí. Me gustó mucho el telégrafo, lo dominé bastante bien, que me ponían al mejor, bueno hay tres transmisiones, transmisiones lentas, medias feitas, transmisiones superbonitas, y rápidas, y a veces para dominar el telégrafo, pues hay que tener un oído muy sensible. Había compañeros, que muy prepotentes como en todo, y tantito que le cortaran, que no entendías la letra le cortabas, cortabas el telégrafo y les de-cías: repítemelo, se decía VK, me equivoqué me lo puedes repetir, muchos se molestaban, decían: llama al telegrafista, porque pensaban que no era el telegrafista, prepotentes, y yo les decía: saben que amigos, arrímense, déjenmelo a mí. Gracias a Dios por lo mismo que lo dominé, pues ayudaba yo a los compañeros, y a mí, dentro del ferrocarril, la empresa me ayudaba a trabajar en equipo, trabajar en equipo, porque muchas personas me decían es que a mí no me toca, había 4 mesas, para atender una mesa del lado de San Lorenzo, que aten-días de aquí de Puebla, San Lorenzo hasta llegar a México, una línea telegráfica y todas las estaciones, eso en una mesa, había una mesa de aquí a Oaxaca, atendías una mesa de aquí a Oaxaca, toda la línea de Oaxaca, todas las estaciones, era la más larga y había más trabajo, y me gustaba más que hubiera más trabajo, porque así se me iba más el tiempo, y había otra mesa donde era la mesa de órdenes, vía Cuautla hasta México, esa mesa era un poco más tranquila, pero tenía el detalle de que era, se manejaban órdenes de tren, y pues era un poco riesgoso también. Pero yo la verdad, me gustó más estar más activo, que estar de ocioso, y había una mesa de directos, la mesa de directos se encargaba de puros telegramas, de aquí a México, y al norte de México, a nivel nacional. Pero tenías que trabajar 4 horas casi con-tinuas transmitiendo o recibiendo telegramas con México. Nos agarrábamos una hora cada quien una hora, él transmitía y yo una hora transmitía, recibíamos, lo que diera tiempo los telegramas, y así sacábamos el turno de directos que le decíamos, en esa en directos tam-bién trabajábamos con Jalapa, y eso eran lo de las mesas, eran 4 mesas le digo, pero la más difícil era la de Oaxaca, y me gustaba más estar allí.

**PJL. ¿Todos estaban allí en la estación, del Mexicano?**

**VRS:** No, aquí se manejó puro pasajeros. De la estación del Mexicano salían para todas partes: a Veracruz, a Oriental, vía Cuautla a México, el autovía. Me tocó despachar todos esos servicios. Estuve nada más dos años, de 1970 a 1972, que funcionó esta estación, de pasajeros del Mexicano, ya después las reubicaron. Entonces todos los trenes de pasajeros y de carga los pasaron a lo que es hoy la Estación Nueva.

**PJL:** Durante el tiempo de capacitación, ¿cómo le hizo usted, le mandaba dinero su papá o cómo sobrevivió en la Ciudad de México?

**VRS:** La verdad es que tenía un hermano que me financió porque él empezó a trabajar, es el mayor. Viví en casa de huéspedes, y pues pagando nuestro alimento, cada 8 días venía a Puebla por mi ropita, pero allá nos daban hospedaje y alimentos nada más, y allí subsistí los 8 meses, en casas de huéspedes, en Pino 71, en la colonia Rivera, allá en México, y pues cada 8 días venía con mi velicito y con mi ropita que juntaba para que mi mamá la lavara pues al otro día nos regresábamos. Me venía el sábado en la noche y regresaba el domingo por la noche para amanecer el lunes temprano e ir a clases, esa mi vida allá en México, y también cuando estuve practicando en Champusco, allí también mi mamá me mandaba mis tortitas o mi lunch, mi canastita en el mismo tren, y yo ya recibía mi canastita con mi lunch allí en las estaciones, y esa fue mi hazaña por así decirlo. Vivo agradecido con todo, con lo que Dios me ha dado, me siento afortunado de que tuve esa especialidad de telégrafo.

**PJL:** ¿Dónde tuvo su planta?

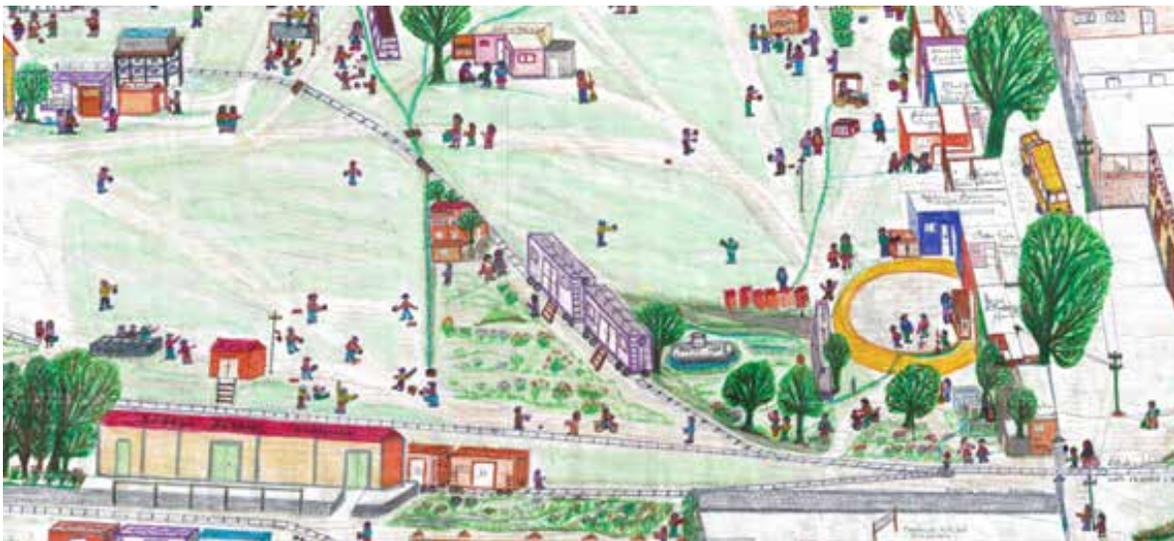
**VRS:** Aquí en Puebla, después de que estuve casi 10 años de extra. Siempre trabajé, de extra y después de los 10 años adquirí planta. Mi primer planta fue de 3 de la tarde a 10 de la noche, ya después de allí hubo otra oportunidad y me cambié de 7 de la mañana a 3 de la tarde, por último terminé en el turno de planta de 8 a 16 horas, de 8 a 4 de la tarde, aquí en ferrocarriles, nos acostumbraron mucho a manejar las 24 horas, por así decir las 13 horas, 15 horas, 19, horas, después de las 12, así se manejó, es una copia del reloj reglamentario, que tienen allí, que había en las estaciones, vivimos siempre con el tiempo, porque a la hora que dábamos un telegrama le poníamos la hora y ya poníamos el telegrama, y a la hora en que recibíamos el telegrama, así que el reloj siempre lo teníamos allí. Para transmitir un telegrama se le ponía el número progresivo de cada telegrama, por ejemplo decíamos telegrama número 1, se decía hr que significa telegrama, hr 1, se le ponía la estación, la estación que transmitía, en este caso una P que era de Puebla y luego vienen las iniciales del telegrafista que transmite, en ese caso era yo WA, así me identificaba con WA, ya luego poníamos la inicial del telegrafista que recibía, en este caso que fuera en México o en cualquier lugar, poníamos la inicial del telegrafista que recibía, ya se transmitía el telegrama, se iba checando, transmitiendo con la derecha y con la izquierda checando letra por letra, y escribiendo con la izquierda por ejemplo el número 1 pwaxr y la hora que terminábamos de transmitir el telegrama, eso es lo que era la cuestión de la transmisión, y la recepción pues igual, lo mismo, las mismas normas, las iniciales y todo eso se manejaba, y la hora, por eso teníamos al frente 4 relojes porque, por eso es que manejábamos mucho el reloj. Inclusive en ferrocarriles el servicio de tiempo, teníamos a las 12 del día 3 minutos antes de las 12 del día, desde el observatorio nos llegaba una señal que decía faltan 3 minutos para las 12, empezaban con 3 rayitas, a las 11: 57, a las 11:18 eran dos rayitas, y a las 11.59, ya nomás era una rayita, y 10 segundos antes de las 12, había un intervalo, en ese intervalo había una llavecita que controlaba los relojes, y tan luego caía las 12 en punto nosotros teníamos que

menear la llavecita para poder sincronizar todos los relojes, eso era a nivel nacional, y aquí en Puebla y para las estaciones del sur, retransmitíamos. Había un repetidor que le decíamos, de telégrafo, y allí transmitíamos y nos enlazábamos por medio, como en los teléfonos de telefonistas, allí poníamos nuestras clavijas para hacer la transmisión hacia más al sur, y así sucesivamente, entonces a las 12 a nivel nacional todos los relojes debían marcar las 12 en punto, porque ferrocarriles siempre allí son segundos o fracción de minutos podía ocasionar un choque, y allí estábamos de por medio nosotros, los despachadores de trenes, la cosa que hubo, siempre hay accidentes, por más que sea uno muy atento, a veces el diablo se presta para que por cualquier error vienen los accidentes, pero nosotros, teníamos que estar muy atentos. Por eso me gustó a mí estar atento en mi trabajo, para evitar accidentes, y allí el error es que puedes cambiar un número de máquina o de tren. Por ejemplo, un tren que maneja la número 113 que va a México digamos encuentra, se decía la máquina fulano de tal encuentra la máquina 114, máquina número tantos en equis parte kilómetro tantos, y así se manejaban los trenes, y en ese caso a veces el que no oía bien ponía otro, podía cambiar la máquina o el número del tren y podían ocasionar algún accidente, por eso es que era impecable que no tuviéramos margen de error, y pues gracias a Dios trabajé 30 años y nunca tuve problemas, con relación a lo laboral, yo decía: pues, me decían porque a ti no te investigan: no tienen por qué investigarme, yo cumplo, en primera sin afán de vanagloriarme me gustó sobre todo la responsabilidad, la segunda la puntualidad, y tercero pues acomedirme, porque supongamos que estamos 4 telegrafistas en la tarde y si se pasaba algún mensaje para el movimiento de algún carro, no investigaban a quien le tocaba sino simplemente, decían: bueno, si estaban 4 alguien debió haberse dado cuenta, y en ese sentido pues todos nos involucrábamos, y para que no hubiera ese problema pues estaba yo muy atento a trabajar en equipo. Eso lo que me dio mucho resultado, trabajar en equipo, y la atención sobre todo, porque había personas, mis compañeros, que muchas veces oía que los estaban llama y llama, por decían, p que es Puebla, y decían por ejemplo San Lorenzo que decían SN, que quiere decir que estaba llamando San Lorenzo para que lo atendieran, ya seas para un telegrama o para saludarlo, yo los encontraba allí platicando, lo desatendían unos instantes o minutos, y a mí no me gustaba eso, y aunque no me tocaba yo iba y como era cosa de meterse en unos canales, me metía yo a mi mesa y me metía yo: adelante, qué se le ofrece, ya me decía pues tengo un telegrama, y ya le decía: adelante, y eso funcionó, porque yo cuando tenía yo un telegrama para ellos no necesitaba yo que les estuviera llame y llame, sino ya sabían: ah, es el WA: adelante y eso es lo que funciona, esa fue mi técnica de trabajo, en ese sentido la atención.

**PJL:** Volviendo otra vez atrás ¿dónde estaba la casa de su papá?

**VRS:** Mi papá vivía acá adentro, acá adentro de ferrocarriles, tengo allí un mapa que yo hice, inclusive tengo otro aparte, quisiera mostrárselos, si pasan por acá miren, me gustó mucho, como viví acá muchos años (despliega el mapa), hice este mapita, y lo tengo allá en un cuadro (el otro mapa) diferentes los he hecho igual, pero según yo los voy modificando, por ejemplo, aquí está la estación, muestro como era antes. Los trenecitos, el número 109 salía

las 7:30 de la mañana rumbo a Cuautla y llegaba a México; el 251 salía a las 10:30 de la noche rumbo a México, era mixto, llevaba carro cabús, personal e iban haciendo movimientos, recogiendo furgones de carga, era pasaje y carga, y hacía toda la noche de aquí a México, salía a las 10:30 de la noche y llegaba a México como a las 7 u 8 o 9 o 10 de la mañana según el movimiento que tenía que hacer con recoger o cargar furgones. Por ejemplo, tengo aquí el autovía que en aquel entonces tenía su número 71, éste iba a Apizaco, Apan y llegaba a México, en ese me tocó viajar mucho porque como me iba yo el domingo en la noche, como a las 7 de la noche salía y llegábamos a México a las 9 de la noche, ya listo para estar el lunes en la escuela, este era la vía general, era la vía principal, salían por la 18 poniente para ya agarrar su rumbo, a la estación Nueva, aquí eran antes bodegas, bodegas, aquí estaba la de lubricantes, de carga de express de carga de local, de valores, y correo, atrás sobre todo hay unos vestigios de unos árboles, en una lomita que están allí, donde era la bodega federal, aquí estaba la CONASUPO, y bodega de ferrocarriles, donde guardaban cosas personales de ferrocarriles, esta era la zona de descarga, esta era la zona de descarga de los furgones. Yo aquí hasta ponía los que llevaban la carga, acá nosotros vivimos, lo que es esta área, costado norte del Museo de ferrocarriles, a partir de la 13 la barda que está allí, allí vivíamos todos, había la vía que salía, atravesaba de la 10 poniente toda la 13 Norte y salía por la 18 Poniente, aquí estaba la escuela, hoy sindicato de los electricistas, aquí en la 18 Poniente, mi papá vivía en esta casa, había una casita en la entrada y luego la segunda casa de mi papá, todavía hay vestigios de esta rotonda, rotonda de cemento que está allí, sobre la 18, esto está en alto, allí jugábamos canicas, sobre el terreno plano, ahora ya nomás queda la plana de cemento.



Aquí todos los ferrocarrileros hicieron sus casitas, sobre la 18 y todo lo que es la barda de la 13, hasta la 12 poniente. Por qué hicimos nuestras casitas, porque como ferrocarrileros teníamos derecho por el Contrato Colectivo de Trabajo, que decía que mientras ferrocarriles no ocupara sus áreas teníamos derecho a hacer nuestras casitas, con una renta muy módica, renta módica, y pues tengo hasta los nombres de todos los ferrocarrileros que vivimos, allí

están todos los nombres de los ferrocarrileros, de diversas especialidades, entre ellas, allí les hice. Esto es lo que implicaba ser ferrocarrilero, desde el departamento de transportes, la especialidad de telégrafos que es la de alambres, departamento de vía, departamento de express, departamento de vigilancia, departamento de valores, puesto de socorros, aquí viene un desglose de todo lo que empleaba ferrocarriles, desde un superintendente de división que se encargaba del nivel administrativo, y luego los jefes de despachadores que se encargaban del movimiento de trenes, aquí tengo una hoja para ilustrar cómo se manejaban los trenes, ellos se encargaban de transmitirnos a nosotros vía telégrafo las órdenes que decían, por ejemplo, en una orden de tren dice: llamen a tren número tal, para tal hora, y eso nosotros lo recibíamos y nosotros se los entregábamos a los mensajeros, los mensajeros inmediatamente iban a la oficina de llamadores, a que el llamador fuera a llamar al personal, había llamadores de locomotoras y llamadores de transportes, el de transportes se encargaba de llamar a los garroteros, a los conductores, y nada más, el de locomotoras se encargaba de llamar a los maquinistas, fogoneros, y anexas. Entonces, de aquí ya los despachadores manejaban por ejemplo el 110, que era de pasajeros, lo entregaban aquí en los Arcos, se llamaba antes el panecito Los Arcos, aquí ya otro despachador lo manejaba vía Cuautla, por ejemplo, hacía conexiones, este que era el 112 que iba a México directo, también pasaba por esas estaciones, La Unión, Empalme Xoxtla, hacía todo ese recorrido hasta llegar al Valle de México y Buenavista. Esto es lo que hacía el despachador, tenían mucho cuidado, mucho control sobre los tiempos, buscaban dónde hacer los encuentros, y aquí se manejaban los trenes por derecho de dirección y por derecho de superioridad, y por derecho de pasajeros. Los de pasajeros tenían prioridad a los de carga, desde luego, y en dirección, rumbo al norte siempre se manejaron números nones, y rumbo al sur números pares, y en ese sentido así se manejaron mejor los trenes de ferrocarriles, pues es la historia que tengo acá. Esta hoja que la rescaté que ya estaba, la recogí de un archivo ya cuando se deshicieron de la oficina de acá de ferrocarriles en la estación nueva, y me encontré este detalle de que para mí, por ejemplo, aquí dice los despachadores que trabajaban anotaban las 24 horas, aquí viene el jefe de despachadores, había 3 turnos, 4 turnos de despachadores, y 3 turnos de jefes de despachadores, lógico que había una coordinación con Superintendente de división. El superintendente era administrativo, decían; pues tenemos tantos furgones de carga, es necesario llamar un tren, y entonces ya llamaban los trenes de carga, para donde fuera necesario, era un control en esta hoja porque hasta aquí tenían donde localizar a los oficiales, esto era del diario, este superintendente, ayudante de superintendente, el ingeniero, jefes de vía, supervisores y sobrestante de puentes y edificios, en caso de alguna necesidad pues ya sabían dónde estaban los empleados, los encargados, cruces de trenes o sea, aquí se anotaban los números, de los coches que iban, estos eran los que manejaba este trenecito, el 111 llevaba 6 coches, aquí se ponían los coches que manejaban el express o lo que fuera, aquí lo manejaba, una regla 206, esta nos hacía la regla 206. Es que nos decían si estábamos atentos los telegrafistas, a la hora de transmitir el despachador, te hacía un 4 y decía dónde me quedé, tú tenías que estar atento, en qué palabra o en qué número se quedó, y esa es la prueba 206, ya si te equivocabas, transmitía OK, pues al pendiente, por ejemplo el telegra-

fista de Tehuacán le hicieron la prueba , con la orden número 330 y el resultado K, quiere decir que estaba al pendiente de lo que transmitía de lo que se oía, y aquí también hay tiempos extras. Muchas veces salíamos en refrigerio, nos daban media hora de refrigerio, si la trabajábamos nos daban tiempo extra de media hora, y aquí el despachador lo anotaba, cono era de tiempo extra, fuera de tu horario de servicio y te ocupaba el despachador para mover un tren te anotaba, aquí las horas que hayas trabajado, o la hora que te solicitó, todo fue un control minucioso, hasta inclusive para los que viajaban dh, llamábamos dh, por ejemplo que llegaba a México y ya no eran necesarios sus servicios, se regresaban DH aquí, viaje franco, anotaban el nombre del personal y a la hora que salía en esta caso de Buenavista, y a la hora que llegaran a Puebla, como cobraban su viaje, por eso lo anotaban acá.

**PJL:** Aunque viniera vacío el tren.

**VRS:** Sí, aunque viniera vacío el tren, o muchas veces hasta se venían en carretera, pero ellos cobraban el viaje que laboraban, desde la salida del tren hasta que llegaba el tren, esa era la norma, pero regularmente, pero antes no iban a gastar también, aunque vayamos lento pero nos vamos en el tren, y aquí las conexiones que hacían de los trenes de Jalapa, que los entregaban en Oriental, anotaban a qué horas iban a llegar, la hora para que el despachador se hiciera cargo de esa conexión, a lo que le correspondía cada uno.

**PJL:** Esta hoja, ¿quiénes la deberían tener?

**VRS:** Los despachadores de trenes, era exclusiva para los despachadores de trenes, porque ellos estaban al cuidado del movimiento de los trenes, para llevar el control, cada estación que pasaba nosotros como telegrafistas le decíamos al despachador, DS, DS, estábamos llamando al despachador. Por ejemplo, si estaba yo en Los Arcos ds, ds, cs, os que quiere decir que le voy a dar el aviso del tren que pasó, por ejemplo, si estuviera yo en San Martín decía yo ds ds nm, quiere decir que yo el telegrafista de San Martín estoy llamando al despachador, ds quiere decir despachador, ya decíamos último aviso os, era un aviso de que el tren estaba por llegar o estaba por salir. Nosotros como telegrafistas teníamos el registro de trenes, donde anotábamos la hora de llegada exacta y la hora de salida exacta y esa hora se la transmitíamos al despachador, para que lo anotara aquí, llegadas y salidas. Todo fue minucioso, muy acertado, esto porque no tenía margen de error, el error eran choques técnicos que eran, no se daban en bruto sino que más por una falla técnica y eran choques técnicos, y eso ameritaba investigación hasta corridas de personal, dependiendo del grado de dificultad que hubiera ocasionado, y eso es lo bonito, había mucha responsabilidad, a lo mejor no era en lo físico, más que mental, porque la verdad en las transmisiones, le digo que hay transmisiones que hay nanita. Había despachadores que hacían transmisiones bonitas y otros las hacían feas, y luego hasta te enrollas los pies en la silla porque decías: qué está diciendo, no la vaya yo a regar, y todo eso, cuando dominas el telégrafo dice uno te vale, pero hay muchas personas que no lo dominan muy bien, y hacen ver muchas BK, BK quiere decir que me equivoqué, repítamelo al despachador o cualquier persona. Un telegrafista tenían la

obligación de repetir donde te hubieras equivocado, todo se manejó por medio de iniciales, le voy a mostrar también este reglamento de transportes, todo lo aprendimos de memoria. Hoy yo ya no me acuerdo bien, bien, pero aquí trae desde cómo, qué es una máquina, qué es un tren, qué es un tren superior, todo viene desglosado acá, inclusive trae las reglas para señales, señales de los garroteros, también nosotros tuvimos que aprendernoslas, para qué, para parar un tren, para decirle adelante, para proceder o échate para atrás, o reduce la velocidad. Aquí viene todo el señalamiento, lo que hacía un garrotero, los que van controlando el tren, y también los mandan a proteger la parte posterior, al garrotero lo mandan a proteger la parte de atrás del tren que llamamos posterior, y al otro lo mandan a la parte delantera, también hay que proteger, en caso de que venga un motor, o venga otro vehículo.

**PJL:** ¿Cuándo está en alto el tren?

**VRS:** Cuando precisamente está en alto el tren, todo se manejó por medio del reglamento de transportes.

**PJL:** ¿Hay alguna distancia entre la parte física del tren y donde debe de quedar el abandonado?

**VRS:** Aproximadamente unos 200 metros o 500 si es posible, dependiendo del tren, dependiendo de la magnitud del tren, de los carros que lleve, salvo que hay un itinerario, y solo hay un margen de 10 minutos, si yo dejo pasar un tren en 10 minutos tengo que avisar al tren que viene atrás que, o detenerlo si llega 9 minutos antes yo lo tengo que detener, y dejarlo pasar hasta que pasen los 10 minutos. Eso es lo que está especificado también en este reglamento, por eso nos dan capacitación en México sobre el movimiento de trenes, las señales, ver si lleva banderita o no lleva banderita, y todo esto nosotros les llamamos las señales de órdenes, las señales de órdenes siempre son para parar, es cuestión de parar y ya las de avance ya se hace hacia abajo o hacia arriba. El tren cuando va a llegar silba 4 silbatos cortos, quiere decir que: “qué tengo para él”, entonces dan 4 silbatos, y uno tiene que estar atento de ya viene el tren, si tienes órdenes para él lógico que dejas la bandera para que pare, pero si no tienes nada para él se la subes o se la bajas quiere decir que le das paso, esa es la señal de órdenes, muy peligrosa, en las estaciones de paso que le llamamos, porque aquí en las de inicio no hay problema pues siempre están parados, aquí se inician, el problema está en las estaciones de paso, porque aquí tantito te atontas, se la meneas y ya valió uno, se van, los estrellamos o algo. Se manejaron abreviaciones, cym, quiere decir conductor y maquinista, la equis para detener un tren, como de completo. Os era para dar informe del tren; número es número, máquina, hora, inclusive nosotros en el telégrafo decíamos, por ejemplo número 101, máquina 5840 decíamos número 1, 0, 1 máquina 5, 8, 4, 0, por ejemplo, en Xicotécatl, en X de Xochimilco, todas las letras se ponían las iniciales, A de Aguascalientes, B de Barroterán, C de Colima, D de Durango, E de Ébano, F de Fernández, G de Guadalajara, todos teníamos que decir para que el despachador, confrontara, letra por letra, por ejemplo, kilómetro, se manejaron palabras claves porque no tenían que

variar por decir Oaxaca decíamos O de Oaxaca, Q de Querétaro, X de Xochimilco, P de Pachuca, por ejemplo, firma Viliulfo Rodríguez. Decíamos V de Veracruz y R de Rodríguez, o a veces todo r, o, d, r, i, g. u. e, z, deletreado para que corroborara bien el despachador. Por eso se manejó esta hoja de trenes se le llama, para no hacérselas cansada. Nosotros también como telegrafistas, estas son las órdenes de tren, esos son los formatos de las órdenes de tren, aquí decía Ferrocarriles Nacionales de México, órdenes de trenes, y la hora en que el despachador nos daba, poníamos la fecha, el día y la hora, para el cym del tren número tantos, en Puebla por decirlo así, y luego ya número tanto, se encuentra número fulano, y ya la firma del jefe de despachadores, con iniciales, por ejemplo, Joaquín Rodríguez, JR, Vázquez, V, eran puras iniciales, y ya nosotros transmitíamos lo que el despachador, nosotros como telegrafistas, nos decía: hora número tantos, para fulano de tal, y lo que iba a ser el tren, y nosotros, igual le decíamos, orden número tantos, el tren número tantos, y lo que decía el texto, se lo transmitíamos, y así como nosotros transmitíamos, teníamos la contraparte. Por ejemplo, si nos recibía la orden para 2 trenes tenía que estar atento, por eso nos hacían la prueba del 4: ¿dónde nos quedamos? y pues si no estabas atento luego viene el reporte, entonces le decían al telegrafista y ya le transmitías, favor de repetir la orden, y ya le transmitías al despachador para que corroborara que estaba bien, ya te decía: OK y te daba una hora, quiere decir que la transmitiste bien, y ya acá cuando se presente el tren, ya llega el tren y ya tú le das tu orden que tienes y ya el conductor anota su nombre, el nombre del maquinista, el número del tren, y ya nosotros le decimos al despachador, lo llamamos nuevamente, DS, DS, Puebla, firma, sic, quiere decir firma, firma el tren fulano de tal, y ya el despachador dice: adelante, y ya le dice tengo orden número, el tren número tantos, listo números tantos, y ya el despachador te dice: OK, completo, ya le pones la hora y tu nombre de telegrafista. Ya cuando te dan OK completo quiere decir que puedes dar vía libre al tren y ya le das la salida, y esta boleta de despacho, sin esta boleta de despacho no podía salir un tren, por qué, porque aquí tiene la estación, y la fecha, para el conductor y el maquinista el tren número tantos, luego para su tren sí o no, sí tengo órdenes, y aquí le ponías los números, de órdenes que tenías, sean 6, o 5, o 3, según las órdenes que tuvieras para ese tren, aquí lo anotabas, luego señal exhibida siempre, para todos o a parar. El último tren de salida teníamos que ver que no hubiera salido un tren antes de los 10 minutos o si salió un tren hace 2 o 3 horas le ponías el último tren que salió para que ellos ya pensarán, pues me lleva un buen de ventaja, o va aquí cerquita, para estar prevenidos. Esa fue nuestra labor y la otra que se expide que le digo que una vez que el despachador una hora emplear vía libre, y es fue mi especialidad como telegrafista, la responsabilidad es lo único que siempre tuvimos, y aprendíamos mucha cláusulas y reglas para los telegrafistas. Por ejemplo, los telegrafistas en general dependerán, recibirán instrucciones del superintendente de electricidad y telégrafos, pero los de segundo y tercera clase, también dependerán y recibirán instrucciones del superintendente de división o del jefe de despachadores, los telegrafistas en general obedecerán las instrucciones de otros funcionarios u oficiales con sus respectivos departamentos, y así vienen instrucciones para todos los departamentos, para los despachadores, para los conductores, para otros empleados de patio, y eso básicamente es el reglamento de trans-

portes. También tuvimos un reglamento de telégrafos, ese era para la localización de daños telegráficos, y nosotros también manejamos a los celadores, porque como jefes de oficina de telégrafos, el celador es el que va en su motorcito, viendo si hay un daño en las líneas telegráficas, a esto el llamamos nosotros el conmutador, en esta hacíamos las pruebas, cada honguito es una línea de telégrafo con determinado rumbo. Cuando había un daño que se cruzaron, siempre son paralelos los hilos, ya sean 2 líneas, o 3, o 6 líneas, las que haya en x estación regularmente, por ejemplo, de aquí a Oaxaca había 2 hilos, 2 líneas que van paralelas, pues había maldosos que le echaban un alambre y es cuando decíamos que se habían cruzado las líneas, se cruzaban las líneas y ya no pasaban las transmisiones. Más adelante, allí nada más quedaba se regresaba la señal, la otra es que se fuera a tierra, que pegara en el poste o pegara en los, se reventara un hilo, y se iba a tierra. De acuerdo con estos dos voltímetros que se ven acá teníamos que ver más o menos dónde estaba el daño y ya nosotros le decíamos al celador sabes que, en tal kilómetro o entre esta estación y esta otra hay un daño, ya sea que la línea esté a tierra o está reventado, regularmente era tierra, o que lo habían reventado o cruzado, entonces ya el celador andaba en su motorcito para localizar el desperfecto.

**PJL:** ¿Cuántos iban en el motor?

**VRS:** Dos nada más, el celador y el motorista ayudante, regularmente eran los 2 celadores, pero uno era ayudante que se encargaba de manejar el motor, o los dos, los dos tenían que hacer las dos funciones. Trabajé por último en la oficina telegráfica de Puebla, en las mesas, este era del lado de Cuautla, en la de en medio la de Oaxaca, y el otro era del lado de San Lorenzo, y de este lado estaba la del Valle de México, allí éramos mudos allí mientras estábamos, porque era de puro sonidito, tac tac tac, ya para que no nos distraiéramos, nosotros teníamos esto, les llamábamos sonadores, porque allí en esa cajita, te lo ponías cerca del oído, y ya no oías a los demás, porque si no te aturdías, o le hacías caso, por ejemplo, si estaban platicando muchos, porque es de que cada quien su cajita y se concentraba en la máquina. Tengo mi aparatito, este es el famosos aparato teleográfico, este se llama vibro, la ventaja de este es que era más rápido, es la misma función, pero es más rápido, porque aquí hacías 5 puntos, con hacerle así, y en este nada más le dabas un sonidito, era de puro tacto, esa fue la clave morse, se conecta a la línea que le decíamos nosotros, por ejemplo, yo voy a llamar al despachador, ds, ds, Puebla, ya el despachador me decía: sí Puebla, adelante, entonces ya le decía el tren fulano de tal llegó a tales horas y ya le transmitía yo sus órdenes, y eso es lo que manejamos nosotros, con este era más rápido, se manejaba al tacto también, y acá era así, este lo conecto a un eliminador de corriente y ya transmite. Esto es lo que me gustó mucho desde chiquillo, pues tengo mis recuerdos.

## SILBATOS Y PALABRAS

La Ciudad de México, al igual que muchas otras capitales del país, experimentó profundas transformaciones en el último tercio del siglo XIX y las primeras décadas del siguiente, debido, entre otras cosas, a las innovaciones de órdenes político y económico que implementó el régimen de Porfirio Díaz. Entre los factores que contribuyeron al fortalecimiento urbano y metropolitano de la ciudad se cuenta el rápido desarrollo ferrocarrilero iniciado en 1880 que implicó, no sólo la edificación de talleres, bodegas, estaciones, sino también la construcción de otras infraestructuras –vías, espuelas, laderos– con las que se creó una extensa red de interconexión ferroviaria, la cual facilitó la comunicación y el intercambio comercial entre la capital de la República, los centros productores y las entidades que se conectaron mediante las vías del ferrocarril.

Dicho proceso convirtió a la capital en la localidad urbana mejor comunicada y la más importante de todo el país. Desde entonces, escritores, impresores, periodistas, pintores, fotógrafos, litógrafos, plasmaron en sus obras rasgos de la vida cotidiana de una ciudad cosmopolita surcada por las vías del ferrocarril. Así, podemos deleitarnos con los textos de Guillermo Prieto, Manuel Gutiérrez Nájera, Manuel Altamirano, Mariano Azuela, sólo por mencionar a algunos.

Sin restar mérito al trabajo de todos los escritores que retrataron a la Ciudad de México, hacemos un reconocimiento al poeta Manuel Gutiérrez Nájera por su obra *La novela del tranvía*, que este año cumple 140 años de haber visto la luz por primera vez en diversos medios periodísticos de la época.