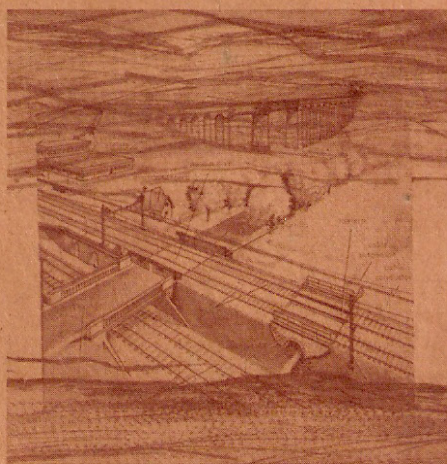


## Férrea memoria

Crónicas del ferrocarril





# **Férrea memoria**

**SERIE los antagonicos**

AYUNTAMIENTO DE PUEBLA

Blanca Alcalá Ruiz

*Presidenta Municipal del H. Ayuntamiento de Puebla Capital*

Pedro Ocejo Tarno

*Director General del Instituto Municipal de Arte y Cultura de Puebla*

Beatriz Meyer Rodríguez

*Subdirectora de Promoción Cultural y Patrimonial*

Miguel Ángel Andrade

*Coordinador de la serie*

CONACULTA

Consuelo Saízar

*Presidenta*

MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS

Teresa Márquez Martínez

*Directora*

Martha Patricia Albores Morales

*Subdirectora de Museología y Museografía*

Bruno Sebastián Wilson Ebergenyi

*Subdirector de Conservación y Restauración*

Ana Stella Cuéllar Valcárcel

*Subdirectora de Investigación y Proyectos Culturales*

Rosa María Licea Garibay

*Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión*

Primera edición: 2010

ISBN: 978-607-8123-02-5

Ilustración de portada: Omar Árcega

D.R. © Instituto Municipal de Arte y Cultura de Puebla

3 norte 3, Centro, C.P. 72000, Puebla, Puebla

D.R. © Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

11 Norte 1005, Centro Histórico, C.P. 72000, Puebla, Puebla.

Impreso en México

Se prohíbe la reproducción total o parcial de esta obra, sea cual fuere el medio electrónico o mecánico, sin el consentimiento por escrito del autor o del editor.

# **Férrea memoria**

Crónicas del ferrocarril

INSTITUTO MUNICIPAL DE ARTE Y CULTURA DE PUEBLA  
MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS



## A manera de prólogo

MOISÉS RAMOS RODRÍGUEZ

Hace ya algunos años que la maestra Teresa Márquez Martínez se interesó porque en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos –el cual dirige– se impartiera un taller literario de “rescate de la memoria” a trabajadores jubilados de Ferrocarriles Nacionales de México.

El taller tuvo éxito desde su inicio. Los trabajadores jubilados escribieron anécdotas, historias, crónicas que mostraron que, si hay una cosa que no existe, es el olvido.

Los primeros trabajos de ese taller de escritura fueron publicados en algunos suplementos culturales de la ciudad de Puebla. Hoy, algunos de esos cronistas y memoriosos han muerto, pero el taller no.

Como resultado del trabajo férreo de recuperación de la memoria, el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y el Ayuntamiento de Puebla, a través del Instituto Municipal de Arte y Cultura presentan este primer volumen de *Férrea memoria*, colección de escritos de jubilados ferrocarrileros, algunos de los cuales son publicados *in memoriam*.





# El escape de un carro

DONATO BLAS MARTÍNEZ\*

Transcurría la primavera del año 1990, en el mes de mayo precisamente, en el municipio de Domingo Arenas Muñoz, Tlaxcala, cuya estación de ferrocarril tiene por nombre oficial Muñoz, localizado en el kilómetro S-129 de la división del Ferrocarril Mexicano. En esta región del altiplano tlaxcalteca, situada a dos mil 480 metros sobre el nivel del mar, el sol es radiante con un cielo azul admirable, típico de la zona. La estación cuenta con varias vías de servicio, independientemente de la vía para el encuentro de trenes. La vía 4 generalmente servía al muelle de carga, destinado al servicio de expreso carga menor; ahí solían dejar los furgones o planas para el flete de la cebada que se cosecha en la región y para el transporte de equipo agrícola.

Enfrente de este patio está situada la planta impregnadora de madera, que operó desde los años cuarenta del siglo XX hasta 1998; la planta era supervisada por el suscrito, razón por la cual me encontraba ahí el día del suceso. Un día de tantos, la cuadrilla de vía a cargo del mayordomo Leoncio Morales Osorno, trabajaba reparando la vía 5; serían como las ocho de la mañana y al estar platicando con el mayordomo sobre las cantidades de durmientes que requería para las vías, en medio de la conversación, el *compa* Leoncio giró ligeramente para observar a su cuadrilla, por razones propias de sus deberes y sorpresivamente exclamó: “¡Oye Blas, se está yendo ese furgón!”

En efecto, en la estación de Muñoz, rumbo al norte están las estaciones de Guadalupe y Soltepec; en esa dirección también existe

---

\*Comisionado de la Planta de Impregnación

una pendiente descendente. Reflexionando, recordamos que el personal de transportes solía dejar el equipo tan sólo con los frenos de aire. Frenos de aire son aquellos que sostienen la aplicación por medio del cilindro de aire equilibrante, a través de la triple, la cual, por ciertas fugas llega el momento en que automáticamente releva el frenado del carro. En el caso que cuento, como posiblemente el carro no estaba asegurado con el freno de mano, fue lo que originó el incidente que relato.

Mayor, pues eche el motor con sus muchachos y denle alcance. –opiné al instante– No hay de otra, mi Blas. ¡Órale muchachos, echen el motor! –contestó Leoncio. Aclaro que, en el instante mismo en que el mayordomo se dio cuenta del incidente, todos se movilizaron en cosa de segundos y se aprestaron a movilizar el motor para salir tras el furgón.

El motor fue operado por el mayor y lo acompañaron los reparadores de vía Abraham Vázquez, Máximo Armas, Efrén Fierro y Roberto Muñoz; alcanzaron al furgón en el kilómetro número 127. Con cautela, el motor se acercó a la “muela” de la unidad y, en plena carrera, del motor a la unidad, Efrén se pasó al furgón y trepó por la escalera de éste que conduce al volante del freno de mano y así pudo detener la carrera.

Enseguida se dio el grito de júbilo de todos y, sin esperar instrucciones de su jefe el mayor, Roberto Muñoz bajó el motor y dijo en voz alta “Yo me adelanto a proteger (como abanderado) porque ya es hora del *Metalero!*” Era un tren de carga que se acercaba, exclusivo para el transporte de material minero para su fundición, el cual diariamente corría de norte a sur en ese horario. Y en efecto, a las ocho de la mañana con 35 minutos se aproximó el tren, el cual se detuvo por el abanderamiento del compañero Roberto Muñoz, asegurado en la vía 4, donde había estado.

Actos como este son algo más que trasciende al cumplimiento del deber. Usted ¿qué opina?

# La vez que salvé mis piernas

JUAN CRISÓSTOMO JUÁREZ FLORES

Saliendo del Valle de México como conductor, a las 8:15 horas en el tren local número 9 con 40 carros hacia Apizaco, en la estación de San Cristóbal Ecatepec, kilómetro S-22, adelante se encontraba un tren de trabajo descargando balastro, por lo que se tenía que librar: retrocediendo por la vía principal, había que entrar al escape, vía auxiliar.

Me encontraba en la plataforma del cabús, supervisando este movimiento y el maquinista al librar la vía principal usó el freno de la máquina, lo que ocasionó que yo saliera expulsado del tren, dando una vuelta en el aire, cayendo con las piernas en el riel. Rápidamente encogí mis piernas y me apoyé en la caja del *truck*, impulsándome hacia afuera de la vía, sufriendo lesiones en la espalda.

La intención de escribir estas líneas tiene dos objetivos: el primero es que los compañeros ferrocarrileros las lean y recuerden los momentos tan bonitos que vivimos y trabajamos con orgullo y dimos lo mejor de nuestro trabajo. Segundo: me gustaría que las personas que nunca conocieron de nuestro trabajo de alguna manera sepan que aquellos trenes que se atraviesan en su camino y los hacen detenerse unos minutos, tienen una historia larga y apasionada como la historia de nuestra patria.

Su amigo Juan Crisóstomo Juárez Flores, conductor jubilado.

## *Actividades*

Se presentará con tiempo oportuno antes de la hora de salida del tren y vigilará que el resto del personal del tren esté completamente listo para la salida, no permitiendo que alguno de esos empleados

salga en estado inconveniente que lo incapacite para cumplir con sus obligaciones, como tampoco le es permitido a un conductor salir en tales condiciones. Mientras el tren esté a su cargo, el conductor tendrá su gobierno y dirección, siendo responsable de su manejo y dirección y seguridad, revisando debidamente su tren, cerciorándose de que sus señales estén bien exhibidas.

En la estación de viaje tomarán su tren que está formado en determinada vía del patio, compuesto de máquina, furgones y cabús. Deberá anotar en su libro respectivo iniciales, números, sellos de los furgones. Se presentará en la oficina de empleo de guías por la documentación y anotará en su libro respectivo el contenido de cargados y vacíos. Sumará el peso de cada furgón del tren. Ejemplo: Extra norte 9315-9302 Norte con 33 cargados, 15 vacíos, con dos mil 640 toneladas. Cada furgón mide 23 metros que dan mil 104 metros. Personalmente se presentará a la oficina telegráfica para recibir órdenes de tren, entregándolas luego al maquinista. El conductor viajará en el cabús del tren y deberá subirse a una velocidad de 20 kilómetros por hora. Vigilará que el garrotero abanderado, sin esperar instrucciones, cuando el tren detenga su marcha, vaya a protegerlo, llevando lámpara de señales, si es de noche, y de día bandera roja, petardos y luces de bengala, tomando en cuenta que los trenes de carga no tienen día de salida, porque pueden salir durante las 24 horas del día.

A continuación un ejemplo: Extra 9315-9302 Norte, llamado para salir de Apizaco a las 14:00 horas hacia Ometusco y regreso, saliendo a las 16:00 horas por demora de patio en la estación de Muñoz, kilómetro S-129, exhibida la señal de órdenes de tren; Guadalupe, kilómetro S-124 para encontrar a extra 870 Sur en Apam, Kilómetro 93. Tomar el escape, encuentro tren número 9, Irolo, kilómetro S-78: efectuar movimiento, dejar flete, destino San Luis Potosí, Querétaro, Irapuato, empleando 25 minutos en movimiento; Ometusco, kilómetro S-68, dejando tren para regresar con cabús a Irolo para formar tren.

Irolo: en esta estación hay cinco vías auxiliares, donde se encuentra flete sur y norte, teniendo cupo cien carros cada vía;

el conductor va hacia el buzón a tomar las listas para formar el tren, loteando el flete, es decir, sacar flete rumbo sur, Orizaba, Córdoba, Paso del Macho, Rubén Ayala, Coatzacoalcos, Agustín Lira Arciniega, Mérida. Ojapam, San Marcos, Huamantla, Acocotla, Puebla, Tehuacán, Oaxaca y Xoxtla. De acuerdo a este movimiento, el garrotero de adelante tiene que ir a proteger de algún tren rumbo a México; y el garrotero de atrás, igualmente por un tren rumbo sur a Veracruz. En este movimiento quedan el conductor y el garrotero en medio para formar el tren, sacar de una vía flete rumbo sur, así como subir la escalera del furgón que se encuentra del lado izquierdo y enseguida a la repisa del freno de mano que está en el extremo B, para probar el freno del carro a una altura de ocho metros del piso, así como portar la lámpara de señales si es de noche, y bajarse para hacer señales de adelante hacia atrás para cortar los furgones.

En este viaje se recorrieron 142 km en un tiempo de trece horas 45 minutos. Sin embargo, en otros viajes puede emplearse más tiempo, tomando en cuenta la hora, nocturna o diurna, e inclemencias del tiempo como lluvia, neblina, frío y libramiento de vía principal a trenes de pasajeros y carga.

Con el ejemplo de un viaje con obligaciones y responsabilidades que se desempeña como conductor de trenes de carga, según la descripción anterior, se ve parte del trabajo de cada viaje, concluyéndose que, para todas estas actividades es necesario tener aptitudes en ambas manos y cuerpo e integridad física y mental para el desempeño del trabajo.

### *Datos biográficos*

A los 18 años inició como ferrocarrilero en la Primera división del Ferrocarril Mexicano, servicios en Apizaco, Tlaxcala.

31 de diciembre de 1941 como llamador en el tercer turno, primer servicio, en Apizaco.

11 de marzo de 1943 como cambiador, tercer turno en Apizaco.

28 de abril de 1943 como garrotero de patio, tercer turno en Apizaco.

8 de febrero de 1945 como garrotero de camino en tren número 53 de Apizaco a Puebla.

19 de enero de 1961 DH (*dead head*) o personal “inactivo”, el cual podía ser utilizado en caso de emergencia, en tren número 51 de Apizaco a Orizaba a la Segunda División a trabajar como conductor entre Esperanza y Veracruz, y terminal, residencia Orizaba, haciendo mi primer servicio como conductor en tren local número 9, saliendo a las 8:01 horas de Orizaba a Veracruz, hasta el 14 de abril de 1961, regresando a la terminal de residencia Apizaco, primera División.

7 de mayo de 1970 como ayudante superintendente en Apizaco hasta el 12 de noviembre de 1972.

De 1972 al 31 de diciembre de 1981 trabajó como conductor entre México y Esperanza.

1 de enero de 1982, jubilado como conductor de trenes.

Cabe mencionar que, para ocupar estos puestos de ascenso, se hace un examen de reglamento de transportes en el Departamento de escuela de capacitación.

Familiares en el ferrocarril: su padre, señor Leobardo Juárez Sánchez trabajó como garrotero de camino en trenes 54, 55, 56 y 57 de Puebla a Apizaco (salida y regreso); como garrotero de camino en el año 1914 y murió en 1989, jubilado.

Fallecidos familiares conductores en la División Mexicano: Aurelio Juárez Sánchez, Adrián Juárez Sánchez, Fidel Juárez Carballeda y Lázaro Fierro Cortés como cabo de la casa de máquinas.

*H. Puebla de Zaragoza, a 14 de octubre 2009*

# Adiós a las locomotoras de vapor

JUAN HERNÁNDEZ MENA

Cuando trabajaba como fogonero de camino, en 1957, en el tren 109 y 110 Puebla-Cuatla presencié un accidente. Llegando con el tren a Cuatla nos daban tiempo para comer, para continuar después con la ruta a México. Salíamos de Cuatla entre las trece y las catorce horas y parábamos en la estación de Cuautlixco, una estación donde tomábamos agua para la máquina. Al continuar, teníamos que cruzar una carretera y silbar repetidas veces con el silbato de la máquina, pero un camión de pasajeros que iba rumbo a Cuatla, sin respetar los silbidos del tren, quiso pasar antes, motivo por el cual lo agarramos por la mitad, arrastrándolo más de 50 metros. La lumbrera del cenicero de la máquina de vapor se transmitió hasta el camión de pasajeros, incendiándolo, muriendo diez pasajeros –incluido el chofer–, carbonizados. Entre los muertos recuerdo, por ejemplo, a dos jovencitas que estudiaban para enfermeras.

La gente del pueblo nos quería linchar, creyéndonos culpables, pero como llevábamos escolta militar (como todos los trenes de pasajeros en ese tiempo: una partida, un cabo y cuatro soldados), ésta nos defendió, pues el chalán del camión, quien se aventó fuera poco antes del choque y fue el único sobreviviente, dijo que el único culpable era el chofer del camión, quien era posturero o suplente, y quiso ganarle el paso al tren.

*Adiós a las románticas locomotoras de vapor\**

Ante el anuncio de los Ferrocarriles Nacionales de que se invertirán 31 millones de pesos en la compra de nuevas locomotoras diesel, para

dar mayores impulsos a la red ferroviaria del país, los trabajadores del riel dan su despedida a “sus viejas y queridas máquinas de vapor”.

Estas locomotoras pasarán a ser algo así como unas reliquias y se guardarán en los patios de la estación de carga de San Lázaro. Algunas tienen 50 años o más y tal vez sirvieron cuando nuevas para el transporte de “juanes y adelitas” en los fragorosos tiempos de la Revolución.

### *San Lázaro*

El mecánico Ignacio Ceballos, con 24 años de trabajar en la estación de San Lázaro, comentó al reportero mientras se limpiaba el sudor: “Dicen que van a quitar todo esto... nosotros no sabemos nada todavía y sólo nos corresponde esperar la orden de cambio donde sea; somos como soldados del sistema”.

Él también recuerda con cariño a las máquinas de vapor y se refiere a ellas como si hubieran tenido vida propia, como si hubieran podido platicar con ellos con su rítmico sonar al vencer distancias. “Eran un símbolo de esfuerzo y de trabajo”, dice, “para nosotros es un gran orgullo haber trabajado en ellas”.

### *Se sentían héroes*

Las locomotoras de vapor hacían que nos sintiéramos como verdaderos héroes después de un viaje cualquiera por las líneas férreas del país, especialmente por la montaña —afirma el maquinista Juan Hernández Mena mientras mueve un convoy de carga en San Lázaro, de un lado a otro, ida y regreso.

Agrega que las modernas máquinas son más cómodas pero parecen más insensibles: no hay el cariño que se les tenía a las de vapor y señala que los sistemas de freno, por ejemplo, tienen el mismo mecanismo pero en las antiguas se reclamaba mayor vigor. Tal vez sea cuestión de costumbre con las nuevas máquinas.



### *El orgullo por la comodidad*

Sincero y franco, joven todavía a los 45 años de edad, don Juan Hernández Mena indica: “Cuando llegábamos a nuestros hogares después de un viaje, sucios del trabajo, con la cara y las manos llenas de aceite, nos invadía un gran orgullo; ahora regresa uno hasta más limpio de como salió y no se siente la satisfacción de antes, y es que se ha cambiado en cierta forma el orgullo personal que nos causaba trabajar con las máquinas de vapor por una comodidad un tanto vacía”.

Don Juan Hernández Mena ha sido, seguramente el maquinista más joven de los ferrocarriles en México, ya que comenzó a conducir una máquina de vapor entre México y Puebla a los 16 años de edad.

[En realidad entré a trabajar al ferrocarril a los 16 años de edad y entre los 29 y 30 me hice maquinista. El reportero entendió mal y el párrafo anterior está equivocado. Juan H. M.].

Ahora quiere jubilarse, tiene 29 años de servicio pero está lastimado por una caída que sufrió en San Lázaro y que le fracturó la columna vertebral. “A veces no puedo ni caminar”, nos dice, “creo que ya me pueden dar mi incapacidad y después mi jubilación”.

### *Máquinas y películas*

Los trabajadores de San Lázaro explican que las máquinas de vapor que prácticamente pasaron a la historia se mantendrán en buenas condiciones, algunas, para lo que sea necesario, son las órdenes, y se cree, como ha sucedido, que éstas sirvan para la filmación de películas, siempre y cuando las autoridades de los ferrocarriles concedan el permiso respectivo.

Las necesidades del progreso del país cambian varias situaciones, como lo demuestra el continuo rumor de la actividad citadina desde la estación de San Lázaro, fundada en 1883, y cuyas instalaciones parecen viejas y caducas. En sus patios se escucha el jadear de las calderas y de vez en cuando el “grave y sordo” silbato de las nuevas máquinas de los ferrocarriles.

Hasta en esto hay diferencia —dice Juan Hernández Mena— añoramos los silbatos de las locomotoras de vapor con los que se podía hacer hasta música.

El crepúsculo cae. Las sombras cubren San Lázaro, los trabajadores de reparación de vía que ahí viven se concentran en sus hogares. En los depósitos, las máquinas de vapor han callado para siempre.

### *Datos biográficos*

Juan Hernández Mena nació en Puebla, en 1924. Maquinista de patio con 45 años de servicio, hijo de ferrocarrilero, maquinista desde 1905 en Apizaco, en el Ferrocarril Mexicano, compañía de origen inglés, donde trabajó aproximadamente hasta 1928.

En marzo de 1940 prestó sus primeros servicios en el Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria.

En marzo 16 de 1946 ascendió a similar de grupo “B”, como llamador de personal y equipador.

En abril 28 de 1948 ascendió como similar grupo “A”, como encendedor fogonero de (máquinas) fijas y fogonero de patio.

En julio 15 de 1957 ascendió como fogonero de camino.

En julio 19 de 1961 ascendió a maquinista de patio.

El 11 de julio de 1983 salió jubilado.

---

\*Texto escrito por Othón Villeda Larralde, publicado en el periódico *Excélsior* el 3 de marzo de 1969.

# El último viaje de los Gabrieles

MARIO MEDEL HERRERA

## *Viaje trágico*

El 7 de agosto de 1975, estaba trabajando como conductor con número 483, con máquina 8116, en la estación de Puebla, en lugar del señor Germán Hernández; llevaba siete vagones cargados y tres vacíos. La llamada para salir era a las 6 horas con 30 minutos. Los trabajadores eran: Gabriel Acosta M, maquinista; Gabriel Hernández, ayudante de maquinista; Héctor Carrasco C., como garrotero de adelante; en medio estaba Sebastián Sánchez P., y como garrotero de atrás Daniel Martínez Abad.

Sin ningún contratiempo salimos de la estación San Martín Texmelucan, donde dejamos únicamente un vagón cargado. En esa estación hay telégrafo, y debe uno comunicarse con el despachador. Ese día era domingo y no había servicio telegráfico. Me comuniqué con el jefe de despachadores, quien me canceló unas órdenes de espera (la número 483, máquina 8116) que me habían dado en Puebla, y que decía: “Número 483, máquina 8116”. Esperé en el kilómetro 43 hasta las 9 horas con 35 minutos por la extra “9116 sur orden número 358, queda cancelada”.

Cómo recuerdo que el maquinista Gabriel Acosta, que iba trabajando, me dijo: “Vámonos a la máquina. Vámonos a desayunar. Ahorita vamos a calentar los alimentos”.

Yo le contesté que era muy temprano, pues eran como las 8 horas con 10 minutos. “Entonces no hay nada que hacer. ¡Vámonos!”, me contestó.

Le di la señal de “¡Váaaaaaaaaaamonos!” como acostumbrábamos al salir de cada estación.

San Martín Texmelucan es kilómetro 70. Por el horario, en el kilómetro 65 nos encontramos de frente con el Extra 9116 Sur que iba para Puebla; nosotros íbamos para México, al norte. Su servidor viajaba con dos garroteros, en la cúpula del cabús, y el de adelante, Héctor Canseco en la máquina 8116. Héctor me contó después que él venía afuera de la máquina, fumando un cigarro, viendo para atrás, pues al impacto, de frente de las máquinas voló por los aires.

Yo me salvé al no aceptar la invitación a desayunar.

Nosotros, que veníamos en el cabús de cuatro asientos, nos fuimos sobre los que estaban adelante. Inmediatamente, todos confundidos, no dábamos con lo que había sucedido; atontados como los demás, bajamos para ver cómo las máquinas se estaban prendiendo con el mismo combustible que se estaba regando, pues la Extra 9116 Sur no vio a la nuestra, número 483 local a México, como nosotros tampoco pudimos verla, pues era agosto, y en ese mes la milpa está muy crecida.

De inmediato fui a ver al conductor de la Extra 9116, quien comenzó a tratarme con palabras altisonantes. Era Edmundo Pedraza H. Yo le dije: “¡Fíjate en tus órdenes!”, (las que nos había dado el jefe de despachadores). Platicando, comparando las órdenes que llevábamos, llegamos a la conclusión de que la culpa del accidente había sido el jefe de despachadores de Puebla (de apellido León), al haberme quitado la orden 358 que me había dado en Puebla al iniciar el recorrido.

Inmediatamente fuimos a San Martín a comunicarle al jefe de despachadores que habíamos chocado el Extra 9116 Sur con el número 483 en el kilómetro 65, “error” cometido al habernos anulado la orden número 358 al número 483, y al Extra 9116 Sur.

Aprovechamos en San Martín para avisarles a los de la Cruz Roja que las máquinas se estaban quemando, que atendieran a los heridos.

Al tercer día del accidente, sepultaron al maquinista Gabriel Acosta M., a las cuatro de la tarde en el panteón de La Piedad. Y al

otro día, a las cuatro de la tarde, al ayudante de maquinista Gabriel Hernández lo enterraron en el Panteón Municipal.

Que Dios los haya recibido en su último “viaje”.

### *Datos biográficos*

Inicié mi trabajo en el ferrocarril como guarda crucero en el kilómetro v-102 el 16 de junio de 1958, en el Departamento de Transportes. Posteriormente me ascendieron a la categoría de llamador, el 25 de agosto de 1965. Mi trabajo, como el de los otros llamadores consistía en llamar a todo el personal que salía a trabajar, ya fuera de Puebla a México, a Veracruz, Cuautla, Oaxaca o Tlancualpican. Se trataba de garroteros y conductores de trenes del Departamento de Transportes a quienes les informábamos la hora de salida de cada tren, según su destino y categoría, por lo que ellos nos firmaban el libro OD-33.

El 16 de septiembre de 1962 continuó mi ascenso y me convertí en garrotero de patio: mi trabajo, entonces, consistió en formar los trenes de salida de Puebla, en la Estación nueva, fuera de carga o de pasajeros, a cargo del mayordomo y jefe de patio.

El 23 de abril de 1963 ascendí a garrotero de camino, por lo que comencé a salir a trabajar fuera de Puebla, lo mismo en trenes de pasajeros que de carga, lo mismo a México que a Oaxaca o a Cuautla, dejando furgones en esos u otros lugares, o tomando también en trenes de pasajeros, dejando asegurados los furgones o jalándolos con el freno de mano.

En diciembre de 1970, ascendí a la categoría de conductor de trenes: este trabajo consistía en llevar a mi cargo todo el tren con un maquinista, un ayudante y tres garroteros que se encargaban de hacer el movimiento en cualquier estación que se necesitara. Me daba instrucciones el jefe de despachadores, superintendente de división Puebla y sus ayudantes, sección transportes.

Entonces tenía a mi cargo encuentros con otros trenes “de número”, pues cada tren tenía su número: pasajeros 109-110, 113-114, 107, 108, 251, 252, 103 y 104. Tenía que respetar los encuentros

según las órdenes de tren emitidas por el jefe de despachadores.

Para llegar a ser conductor de trenes se necesitaba estudiar en la escuela de capacitación, por lo menos seis meses con el instructor o con los maestros de maquinaria y transportes, quienes basan sus enseñanzas en los libros *Horario* y *Órdenes de tren a manejar la transportación*. O sea, “cobrar pasaje” por medio de los boletos (en trenes de pasajeros), manejar las guías, es decir, la documentación de cada furgón, tolva y góndola. Si había algún accidente teníamos que levantar actas sobre el número de lesionados o muertos; si uno no cumplía con el reglamento o con el contrato, según la Ley Federal del Trabajo, era despedido.

Al finalizar el viaje se debía integrar en las oficinas o “telégrafo” una demora de todo el trabajo hecho en el recorrido, con copia al superintendente de la división jefe de despachadores y ayudante sección locomotoras y sección trenes.

Ése fue mi trabajo en 36 años de servicio en el Departamento de Transportes, pues me jubilé el 15 de noviembre de 1994.

# Un viaje a Oaxaca en tren

NARCISO NAVA MARTÍNEZ

Muy buenos días estimados lectores, soy maquinista de camino jubilado de la División Puebla, con 42 años de servicio en los Ferrocarriles Nacionales de México.

Comenzaremos un viaje de Puebla a Oaxaca en un tren del siglo pasado, con una máquina de vapor, en un servicio de pasajeros, con su servicio reglamentario el cual estaba compuesto por un maquinista, un conductor, un fogonero y tres garroteros, personal al servicio del tren y para atender a los pasajeros en el recorrido del viaje.

Iniciaremos esta narración y quisiera que por medio de su imaginación iniciemos este viaje de Puebla a Oaxaca en tren número 108, el cual espero que les sea agradable.

Salida de Puebla: seis horas 40 minutos, comenzando el viaje con la voz del conductor anunciando: “Pasajeros con destino a Oaxaca: ¡Váaaaaaamonos!” Comenzaremos por imaginar los ruidos de un tren en movimiento y el estar sentados dentro de un carro de pasajeros de un tren del siglo pasado, como el que está en exhibición en la segunda sección del Museo Nacional de los Ferrocarriles, aquí, en Puebla; también, con imaginación, lograremos ver a través de sus ventanas los bonitos paisajes que tiene nuestro país: llanuras, ríos, campos, montañas, grandes volcanes y un cielo azul.

Sentiremos la emoción de llegar a la primera estación, al oír el silbato y la campana de la máquina repiquetear alegremente, a la vez que oímos la voz del garrotero anunciando con voz clara y fuerte “¡Amozoc!”

Al parar el tren veremos que son las siete horas con ocho minutos. Los vendedores de este lugar suben y ofrecen sus productos, recordando que es la hora de desayunar, pues ofrecen con voz melodiosa tamales de mole, de dulce y de rajas, atole de arroz o champurrado, café, gorditas y pan de fiesta. Otros ofrecen artesanías de barro como alcancías de animalitos como gatos, perros y cochinitos. Algunos otros ofrecen cazuelas *moleras* y ollas para el agua fresca. Otros enseñan y venden anillos, esclavas y llaveros de acero *monel*, el cual es vistoso.

Continuando el viaje pasaremos por otras estaciones, anunciadas por el garrotero: en ellas subirán y bajarán pasajeros (en algunas de éstas vendían frutas de la región y aguas frescas).

Las estaciones principales, las de más movimiento son: Tepeaca, Buenaventura, Rosendo Márquez, Tecamachalco, Alseseca, Tlacote-pec, Libertad, Tepanco, Carnero, enseguida de la cual el garrotero anunciaba “¡Tehuacán!” Eran las nueve horas con 40 minutos y por lo que anunciaban en la estación uno se daba cuenta de que era hora de almorzar, pues los vendedores pregonaban: enchiladas, tacos de arroz, pollo frito, tortas compuestas, nieves, refrescos...

Saliendo de Tehuacán pasaremos por otras 18 estaciones, de las cuales las principales, las de más movimiento son Altepeji, San Sebastián, Venta salada, San Antonio, Ignacio Mejía, Tecomavaca, Quiotepec, Los Lobos, Cuicatlán, San Pedrito, después de la cual anunciaba el garrotero: ¡Tomellin!, siendo ya las catorce horas cero minutos. Tiempo de comida, 20 minutos: “Pasajeros que gusten pueden bajar al restaurante. Se dará anuncio de salida”.

En esta estación también ofrecían comida variada y nieve para mitigar el calor, ya que esta estación se encuentra en la parte más calurosa del recorrido del viaje, al comenzar el cañón de Tomellin.

Continuando el viaje, de inmediato, al observar a través de las ventanas se comienza a disfrutar el paisaje del Cañón de Tomellin, impresionante por sus paisajes de un lado y al fondo el cauce del río, y del otro lado las montañas cortadas a tajo; el cantil para que,



en medio, pase la vía del tren, serpenteando entre los precipicios, ofreciendo a través de las ventanillas hermosos paisajes del atardecer de la Sierra Oaxaqueña.

Y junto con el tren el tiempo sigue su marcha: faltándonos 18 estaciones para llegar a nuestro destino, Oaxaca, de las cuales, las principales e importantes son Almoloya, Venado, Parián (destacada por sus minas); Las Sedas, la estación más alta, pues en este lugar comienza la bajada. Telixtlahuaca, Hutzto, Suchilquitongo, Don Benito, Etila, Hacienda blanca... Al poco tiempo el garrotero anuncia con voz clara y fuerte: “¡Pasajeros con destino a Oaxaca... prepárense para bajar en la siguiente estación (Oaxaca)! No olvidar sus pertenencias. Feliz estancia.”

Llegada a tiempo del tren de pasajeros número 108 a Oaxaca; son las 18 horas con diez minutos; hemos pasado 68 estaciones en el recorrido, en un tiempo de once horas 30 minutos, los cuales se pasaban sin sentir, disfrutando el recorrido del viaje, sus paisajes y gastronomía que quedaban grabados en el recuerdo.

Ya en Oaxaca, los paseantes buscaban de inmediato un hotel para dejar sus pertenencias y descansar un poco y después salir para irse a cenar lo típico al mercado: unas buenas *clayudas* compuestas de queso, chorizo o carne enchilada, acompañada con un buen tepache. Después irían a visitar la Plaza de armas o Zócalo, con su catedral iluminada. Luego se irían a descansar por si querían seguir el paseo en tren, ya que éste salía temprano, a las siete horas con 40 minutos para ir a Ocotlán, en el ramal de Taviche, o simplemente quedarse en Oaxaca y visitar el legendario Árbol del Tule o salir a conocer las famosas ruinas de Mitla; o visitar los conventos y la iglesia de La Soledad, una de sus joyas, y salir a disfrutar de las sabrosas y famosas nieves de su parque, y visitar otros lugares de interés que tiene la bella Oaxaca.

Estimados señores y señoras que me acompañaron en este viaje imaginario: espero que su servidor haya logrado transportarlos a través de su imaginación y la narración de este recorrido les haya transmitido lo bonito que fue viajar en un tren de pasajeros del

siglo pasado que ha quedado sólo en el recuerdo, al ser suspendido el servicio de trenes de pasajeros rumbo a Oaxaca y a todo México por nuestros gobiernos.

Como verán mis queridos lectores ¡qué bonito era un paseo en un tren por nuestro país! Gratos recuerdos compartidos.

# El destino me acercó a los trenes

FIDEL RÍOS GUTIÉRREZ

Corría el año de 1933 cuando un ciclón azotó con fuerza mi pueblo natal, que entonces se llamaba Doña Cecilia y hoy se llama Ciudad Madero, Tamaulipas.

El ciclón destruyó mi casa, mi familia y yo nos quedamos sólo con lo que teníamos puesto. Yo tenía ocho años de edad y estaba con mi madre y dos hermanos menores. Mi padre estaba en Cárdenas, San Luis Potosí.

Como todo se perdió en el pueblo con el ciclón, el gobierno puso trenes al servicio de los damnificados que desearan salir; de esa forma mi familia y yo llegamos a San Luis Potosí después de pasar por diversos problemas, pues estaba obstruida la vía Tampico-San Luis; fue necesario dar vuelta para seguir la vía Tampico-Monterrey-Saltillo-San Luis Potosí, para de ahí llegar a nuestro destino, Cárdenas.

Como éramos muchos damnificados, viajábamos en furgones, pues los coches de pasajeros ya estaban llenos. Sin embargo, la generosidad de las personas que nos ayudaron hizo el viaje menos tormentoso, pues nos regalaron ropa, comida, medicinas y, sobre todo, amor.

Dejando a un lado los sufrimientos, mi nueva casa estaba frente a la vía del tren que iba rumbo a Tampico. Ahí empecé a ver de cerca las máquinas de vapor, pues en mi tierra vivía alejado de los trenes.

En Cárdenas terminé la primaria en 1938; ya no fue posible que siguiera con la secundaria, pues no había dinero en mi casa para

seguir estudiando. Y ni remedio: había que trabajar en lo que fuera.

Para mi buena suerte, a un lado de mi casa vivía don Tereso Bárcenas, maquinista que “corría” el tren de pasajeros de ahí a Tampico. Le dije que me permitiera llevarle el veliz a su máquina: comprendió mi necesidad y la urgencia de ganarme unas monedas; me convertí en su mozo y me relacioné con más trabajadores del tren.

Así fue como conocí a don Zenaido, a quien le apodaban “La Tlacuacha”, quien arreglaba la máquina de Fructuoso “Choto” Cedillo, maquinista del tren local que iba a San Luis, trabajo por el cual le pagaban 50 centavos. A él me le pegué: me enseñó a “cargar copas”, es decir, meter grasa con la bomba a los tapones que lleva la flecha de los bronce de las ruedas motrices, a poner las aceiteras, a calentar, lavar pasillos, delantal, probar el dínamo, etcétera, es decir, todo lo que implica arreglar y preparar la máquina. A la persona que realiza este trabajo se le llama “colilla” y eso era yo.

De ahí *pa'l real*: me hice de otras chambas.

Don Zenaido, “La Tlacuacha”, me enseñó a broncear y a “dar grafito”, es decir, todo lo relacionado con el bronce: campana, silbato, manómetro, lubricador, cristal de agua. Con pomada Brasso quedan brillantes. Las que se calientan, dan un color variable. Al “dar grafito” a la caja de humo a los domos y cinchos, hace que se vean de un color plateado.

Conforme pasó el tiempo, aprendía a encender las máquinas, fogonear, dar los cambios, cambiar aceite y agua; en fin, todo lo necesario para mantener la máquina siempre lista, la cual me sirvió de mucho años después, cuando me establecí en Puebla.

En la primaria fui condiscípulo de varios compañeros que, después fueron buenos trabajadores ferrocarrileros: Adolfo Ibarra V., maquinista de camino; Ángel Olguín, oficial en Valle de México; José Velázquez, maquinista; Víctor Velázquez, conductor; Nicolás Vázquez Díaz de León, maestro mecánico en El Valle, y Jesús González González, oficial, entre otros.

Es digno de mención David H. Lucero: fue “colilla”, como yo, y llegó a ser superintendente general de transportes. Recuerdo que los

señores maquinistas Raymundo J. Fraga y Tomás H. Ruiz lo querían mucho. David, en paz descanse, como muchos otros que ya se nos adelantaron. Pero a él le agradezco, donde quiera que esté, haberme nombrado ayudante superintendente en la Sección locomotoras, en Xalapa, Veracruz, en 1971, trabajo al cual renuncié, porque mi vida son las máquinas no la oficina.

También fui “colilla” del señor Salvador Vega M., alto funcionario de la empresa.

En 1941 me alejé de los trenes temporalmente, pero otra vez volví a relacionarme con ellos, con lo que tanto añoraba en 1944; ese año me casé en mi tierra tamaulipeca con la hija de un ferrocarrilero que me recomendó en la construcción del edificio del sindicato, sección 6 de ferrocarrileros en Ciudad Madero, Tamaulipas, donde trabajé como ayudante de albañil. Antes me había recomendado como balentillero en la Sección L 674, pero nunca me dieron oportunidad de trabajar, pues nadie faltaba.

Pero la buena suerte estaba de mi lado: un trabajador estaba cambiando láminas en la Casa de Máquinas y se cayó; me colocaron en su lugar.

Finalizaba el año de 1945 y había escaso personal. A don Francisco Chevanier, mayordomo en turno, le urgía encender unas máquinas; como me conocía desde Cárdenas, me dio la oportunidad tan deseada, y “asenté” escalafón, en 1946 como Similar de locomotoras, grupo B, pero en 1950 llegaron las máquinas diesel y quedamos sin trabajo varios compañeros.

Entonces Dios me dio una sorpresa: solicitaban diez trabajadores en el Ferrocarril División Interoceánico, pues Natalio Valdez, que en paz descanse, también de Cárdenas y representante general del sindicato nos ayudó con este servicio; yo acepté de inmediato (y esto me costó el divorcio).

Así es como hice mi primer servicio en Puebla, el 31 de marzo de 1951 como equipador de máquinas de 0:00 a 7:00 horas.

He de agradecer a Dios el haber sido “colilla” en Cárdenas, porque don Carlos López, mayordomo terminal, me recomendó con

varios maquinistas como buen fogonero. Poco trabajé como similar de locomotoras, pues salí a México, a Cuautla, a Teziutlán, a Veracruz y trabajé también en el ensanchamiento de vía en División Oaxaca.

Tuve mis contratiempos, pues en 1952 nos regresaron a nuestra división, pero como éramos trabajadores reducidos, nos regresaron nuevamente a Puebla.

Actualmente, de los diez que venimos a trabajar a Puebla, soy el único sobreviviente, pues todos murieron ya.

Así, en 1952 ascendí a similar grupo "A". En 1958 ascendí a fogonero de patio: me mandaron a Xalapa donde, por falta de personal en el lugar trabajé como fogonero de camino.

El 9 de diciembre de 1959 ascendí a a fogonero de camino y me mandaron a Oriental, Puebla.

En 1963 ascendí a maquinista de camino, puesto que desempeñé durante 23 años, pues en 1986 fui jubilado.

La vida de un ferrocarrilero es muy dura, porque hay envidia, malos amigos y otras cosas, pero de lo negativo a lo positivo recuerdo a los buenos amigos que me ayudaron moral y económicamente en mi azarosa vida de ferrocarrilero.

Melesio Martínez Infante, actualmente invidente, próximo a cumplir 90 años de edad, radica en San Luis Potosí: lo conocí en 1939 como similar en Cárdenas; se jubiló como fogonero de camino. No nos vimos durante más de 60 años. Él hizo una biografía mía, como si tuviera vista: me enterneció el escucharlo; todo lo que dice de mi vida de ferrocarrilero es real.

Todos los ferrocarrileros tenemos muchas anécdotas, pero por falta de espacio no las narramos; y ellas nos hacen recordar, soñar, llorar o reír.

Es tan bonita la vida de un ferrocarrilero que, si volviera a nacer sería ferrocarrilero.

(Se me olvidaba: mi segunda esposa también es de familia de ferrocarrileros. ¡Azares de la vida!)

# Todo lo que vi como ferrocarrilero

JOSÉ LUIS RÚAN RAMÍREZ

En 1952 ingresé a los Ferrocarriles Nacionales de México como ayudante en los talleres del Ferrocarril Interoceánico, cuando tenía 17 años de edad. Tuve que pasar el examen médico que me hicieron en el Hospital de Ferrocarriles, que estaba en la 21 Norte, ente la 4 y la 6 Poniente, con el médico Domingo Couth Vázquez.

Como poco sabía de ferrocarriles, mi padre, Gumersindo Rúan Cordero, que en paz descanse, me enseñó lo que tenía que hacer, como llegar temprano a trabajar (a las 6:00 horas), checar tarjeta de asistencia debidamente foliada para después presentarme con el cabo de auxiliares, para ver si podía trabajar como auxiliar o como ayudante en alguno de los distintos departamento, que eran: Departamento de mecánicos, piso (flecha y linques). Departamento mecánico (aparatos y aire). Departamento de calderas (pailería). Departamento de cordería, Departamento de carpintería, Departamento de carros y coches, Departamento de pintura, Departamento de soldadura, Departamento de truqueros, Departamento de fundición y Departamento de Herrería.

Para acomodarnos en algún departamento teníamos de las siete a las ocho de la mañana, y llegada esta hora teníamos que acomodarnos donde hubiera lugar.

Afortunadamente para mí, tomé planta como ayudante de calderero, en 1953.

Mi papá era el encargado de hacer reparaciones de los envolventes de la caldera y sobrerremachaba los tirantes de las mismas, reparaba sus envolventes, cambiaba placas de fluses, de la caja de fuego, del fogón y sus respectivos tirantes; cambiaba fluses, ceniceros,

defensas, puertas de fogón; hacía chimeneas, reparaba cabezas de góndolas, estribos y platos de coches de pasajeros y cabuses; reparaba jaulas, tanques de agua y de aceite de las máquinas.

A mí me tocó trabajar como ayudante de los señores Juan Heredia, Guillermo García, Agustín Vázquez, Roberto González, Manuel Aquino y mi padre, Gumersindo Rúan Cordero.

Tan sólo en mi departamento había 350 trabajadores, entre oficiales y ayudantes, que se dividía así: Ayudante simple, ayudante sueldo especial, calderero “B”, oficial (frentero); calderero “A” (lavador de caldera); calderero sueldo especial compensado (trazador); inspector de calderas, cabo (3-3), talleres y casa de máquinas, mayordomo (1-1) y Casa de Máquinas.

El trabajo que hacíamos era muy pesado: teníamos herramienta, incluso pesada que incluía pistolas, neumáticos de pies, cuya presión era de 60 libras, y mangueras de hule que aguantaban la presión.

Era muy bonito trabajar en mi departamento. Había un fogonero que entraba a las cinco de la mañana y prendía las “fijas” o calderas y silbaba a las seis de la mañana, a las siete y a las diez y media; en esta última para salir a almorzar. Silbaba también a las 14:45 y a las 15:00 horas, para salir.

Como verán, a la hora de almorzar éramos un sinnúmero de trabajadores los que salíamos; algunos llevábamos nuestras tortas o lo que podíamos, en tanto que otros comían con las señoras que llevaban comida. Así era nuestra vida cotidiana.

Pero no todo era dulce: también teníamos muchos problemas, ya fuera por tener trabajo o porque la situación estaba muy dura en ese tiempo por los salarios tan bajos que teníamos. Otras veces por los accidentes. Por ejemplo, en el año de 1956 o en 1957 se quemó la Casa Redonda, y en 1958 vi el accidente de un compañero al que le decíamos “El Chato” Salazar: le pasó la máquina de vapor por una pierna. Inmediatamente lo trasladamos al hospital, donde lo operaron y, como era de esperarse, perdió la pierna: le tuvieron que poner una prótesis y a partir de ahí ya duró poco tiempo trabajando, pues lo jubilaron por incapacidad.



Otro de los accidentes más duros que vi en el taller fue el que tuvo el señor Gustavo Gutiérrez González, quien se fracturó una pierna: trabajaba en la prensa de ruedas, aparato en el que se desarmaban las mancuernas de las ruedas y éstas, de fierro colado eran llevadas a un aparato que llamábamos “La pera”, un malacate con una pera de acero que se elevaba a cierta altura y después caía para que se rompiera la rueda; los pedazos que quedaban eran llevados a la fundición.

El señor Gustavo se fracturó la espina dorsal por cargar una flecha de máquina que llevaba a la herrería para que la enderezaran pero, gracias a Dios, salió bien de los accidentes que tuvo, pero le decíamos: “Ya hazte una limpia, pues en tan poco tiempo has tenido dos accidentes”.

Pero no paró ahí la cosa: un tercer accidente que recuerdo fue el más feo que se puede uno imaginar: ese día yo fui al esmeril grande a afilar unas herramientas que mi padre me había dado, pues estaba trabajando con él como ayudante calderero. Estábamos trabajando en el “Salón de belleza”, donde estaba a punto de salir brillante una máquina, pues ésa era un área donde se le daban los últimos retoques a las máquinas de vapor para que salieran a trabajar.

El señor Gustavo, como yo, había ido al esmeril grande a arreglar unas herramientas. Estábamos platicando y de repente me dijo: “Nos vemos a la hora del almuerzo”, y se fue. No habían pasado ni cinco minutos cuando me fueron a avisar que Gustavo se había accidentado. Corrí inmediatamente al taller y cuál sería mi sorpresa al ver tirado en el piso a un señor al que le decíamos “El Colorado”, quien murió ahí mismo, y al señor Gustavo lo llevé al hospital Colonia del Distrito Federal: gracias a la atención inmediata que le dieron, no perdió el brazo y siguió trabajando en Ferrocarriles Nacionales hasta que lo jubilaron.

Trabajando como ayudante de mi padre, Gumersindo Rúan Cordero, trabajador de calderas, al hacer una maniobra con láminas de seis metros de largo por cuatro de ancho y media pulgada de grosor, la garrucha con la que estábamos haciendo movimientos se

rompió y la lámina se vino abajo. De milagro a mi papá nada más le tocó un rozón y, aún así, le fracturó un pie, por lo cual estuvo fuera de circulación durante un año.

Pero no todo era triste. Había de todo; por ejemplo, fiestas que se hacían por cada uno de los departamentos según su aniversario; la fiesta grande era el 28 de agosto, aniversario de la Unión de Mecánicos. El 3 de septiembre era la de la Unión de Caldereros y Similares; el 7 de noviembre era el Día del Ferrocarrilero, día en que murió el maquinista, Héroe de Nacozari, Jesús García Corona y, cada 1 de febrero, era el aniversario de la fundación del Sindicato de Ferrocarrileros.

Así, transcurriendo el tiempo, llegamos a una etapa que quizá para todos los ferrocarrileros fue de las mejores, aunque quizá para otros no: la lucha de los obreros ferrocarrileros que inició en mayo de 1958 y terminó en marzo de 1959. Sin duda ésa fue la lucha obrera más importante no sólo de aquella época, sino de todo la historia, pues pusimos a temblar de “rabia y miedo” a los enemigos de las clases obreras, quienes vieron la verdadera cara del proletariado en acción.

Todos enfrentamos y derrotamos una política salarial que nos habían impuesto desde 20 años atrás. Derrotamos también una política de control y represión sindical impulsada por los traidores desde el año de 1948. Desde el principio enfrentamos la intimidación, la amenaza y la violencia ejercidas por grupos de choque, los agentes secretos, la policía y el Ejército; campañas de difamación y calumnia a través de los diversos medios de comunicación, los espías provocadores, esquiroles y traidores. Pero, a pesar de todo, durante once meses mantuvimos a raya a nuestro enemigo. En cambio, los pistoleros a sueldo de los líderes sindicales, la policía y los soldados mataron a algunos ferrocarrileros y al resto los intimidaron desde el principio de lo que hoy conocemos como el Movimiento Sindical Ferrocarrilero de 1958-1959.

# El tren y yo

FRANCISCO SARABIA SÁNCHEZ

Eran las siete de la mañana del 5 de septiembre de 1998 en la ciudad de Puebla cuando fuimos llamados para salir, laborando once horas de la Estación Ferroviaria (Estación nueva) en tren de carga Puebla-Veracruz manejando máquinas 11068-11108-11111, con 38 carros cargados de cemento en vacío con cuatro mil 100 toneladas con destino a Tierra Blanca, formando parte de la tripulación el maquinista Carlos Linares Sánchez; el conductor Francisco Sarabia Sánchez; el ayudante de maquinista Tomás Gorgonio Toscano; los garroteros Francisco Javier Sarabia López, Heladio Leonel Conde Ramírez y Pablo González Bautista, quienes checaron que el frenado del tren y la documentación estuvieran bien.

Salimos a tiempo, pasando por Amozoc, Grajales, Rinconada, Jesús Nazareno. Fue hasta que pasamos el Puente Colorado –que tiene aproximadamente tres kilómetros de extensión– cuando el maquinista informó que el freno dinámico de la tercera máquina venía fallando, diciéndole que llegando a Orizaba nos iban a cambiar las máquinas o arreglarían el defecto.

Llegamos a Orizaba a las 21 horas y como escuchamos vía radio que no había máquinas disponibles en Casa de Máquinas, decidimos continuar la marcha para dejar el flete en Córdoba, donde la tripulación de Tierra Blanca lo tomaría.

Fue cuando el maquinista me dijo “Yo me voy a *botar* del tren, por que nos vamos a matar. Sabes que es el tiempo del ‘Tren Jarocho’ en Córdoba, el de las 23 horas y vamos a hacer una matazón de gente”. Sujetándolo de los hombros le dije:

—Aquí nos va a cargar la chingada, pero vamos a morir con dignidad a bordo del tren, y trata de detenerlo.

Fue entonces cuando el maquinista actuó con serenidad, volteando la palanca del inversor, escuchándose el desgranar de los engranes.

Le informé al despachador, vía radio, que detuviera al “Tren Jarocho” porque íbamos sin control, directos a chocar contra él. El despachador, al escuchar esto, le ordenó vía radio al “Tren Jarocho” que entrara al “escape” en Potrero.

Esos segundos para mí fueron siglos: mi mente parecía una cinta magnética que recorría los instantes más agradables de mi vida, estando con mis seres queridos, pidiéndole a Dios que nos diera otra oportunidad de vivir, porque yo sabía de antemano que si no lográbamos detener el tren, todos íbamos a morir. En ese momento quise ser un ave para salir volando de la cabina de la máquina, pero la realidad era otra y tenía yo que demostrar toda la entereza para dar seguridad a la tripulación.

Transcurrieron unos minutos cuando empezó a s<sup>o</sup>entirse que el tren disminuía su velocidad: los garroteros se bajaron del tren hasta detenerlo en Córdoba. Se dejó el flete en el patio, continuando con una máquina y el cabús hasta Veracruz, encontrándonos, a la llegada al compañero Jesús Evencio Flores, conductor de trenes, preguntándonos cómo nos sentíamos, contándonos que cuando yo le estaba hablando al SOS, informándole que íbamos sin control, él se encontraba en Orizaba escuchando en un radio portátil todo lo sucedido, diciéndonos que estaban esperando que el SOS informara dónde habíamos quedado.

Me temblaban las piernas al recordar esos momentos de desesperación, dándole gracias a Dios por no haber ocasionado una masacre.

# Tres generaciones al servicio del ferrocarril

SALVADOR VILLEGAS GARCÍA

## I

Mi primer día de servicio en los Ferrocarriles Nacionales de México fue el 15 de noviembre de 1937, como garrotero de patio, en calidad de emergencia y salí jubilado en el mes de agosto de 1983 en la categoría de Conductor de trenes.

Desciendo del señor Genaro Villegas Bernal, conductor de trenes jubilado de la división de Puebla el día 1 de octubre de 1959, después de 49 años de servicio como conductor de trenes, pues ingresó al Ferrocarril Interoceánico el 13 de enero de 1910: había nacido en Esperanza y provenía del Ferrocarril Mexicano, pues en esa división se inició en el año de 1895 por haber fallecido su papá –quien había nacido en Orizaba y era conductor de trenes en el segundo distrito– a consecuencia de haberse chorreado el tren en la pendiente descendiente de Maltrata al probar los frenos de aire, ya que habían dotado de válvulas triples a las unidades de arrastre para descender con mayor seguridad, pero algo falló, por lo que no pudieron detener la marcha, ocasionando se chorreara y cayeran al precipicio, ocasionando las pérdidas humanas de la tripulación.

Al contar mi padre con sólo once años de edad, en recompensa le dieron el trabajo como auxiliar; hasta que cumplió los 16 años de edad inició en el departamento de transportes, siendo primero garrotero de patio; luego ascendió a garrotero de camino y luego a garrotero mayor, hasta el 31 de diciembre de 1899, ascendiendo después a conductor de trenes, trabajando así hasta octubre de 1909.

A mi padre, al estar trabajando en el Ferrocarril Interoceánico

como conductor de trenes durante la Revolución Mexicana, le tocó estar en el sur, a las órdenes del general Emiliano Zapata, hasta que la vida de don Emiliano terminó. Mi padre siguió trabajando hasta el 1 de octubre de 1959. De él descendimos tres hijos que trabajamos en el ferrocarril: el primero fue Heriberto Villegas García, que se hizo garrotero de patio en las terminales de México. Tenía asignada una máquina que hacía el servicio de situar las jaulas del servicio del pulque, jaulas de vía ancha que entonces se manejaban mucho, y apartar los carros del flete para situarse en la terminal de San Lázaro, regresar de ahí a Nonoalco manejando el flete; al pasar por Peralvillo hacía el movimiento para lotear y formar las jaulas para cada tren que le correspondiera. Pero el 17 de noviembre de 1937, al estar haciendo el movimiento de las jaulas, de madrugada y en tiempo de heladas, al hacer el corte de una jaula se resbaló y cayó dentro de las vías y un *truck* le pasó por las piernas, machacándose las y aún cuando se le atendió no resistió, por la pérdida de sangre, y falleció con apenas 23 años de edad.

El segundo hijo de Genaro Villegas Bernal fue Salvador Villegas García: nací en la ciudad de México; mi ingreso al ferrocarril fue muy lento, pues comencé por ir a esperar la llegada de mi papá y a dejarlo a su salida en el tren; ahí comencé a voltear algún cambio de vía o a hacer señales cuando me lo indicaban los garroteros, con quienes andaba de “colilla”. El 15 de noviembre de 1937 no se presentó el jefe de patio asignado; entonces el mayordomo de la máquina de la bodega se pasó de jefe de patio y un garrotero de esta máquina pasó a mayordomo y yo trabajé de garrotero de patio emergente. Al tercer día se accidentó mi hermano Heriberto. Por este motivo dejé de ir a practicar; únicamente esperaba a mi papá y lo iba a dejar, pero a principios de abril comencé a practicar nuevamente y a perder el temor a un accidente: comencé a trabajar como garrotero de patio emergente.

En junio de 1939 me fui a Puebla, porque quería tener escalafón para asegurar el trabajo. El jefe de trenes, el señor Horacio de Echeagaray, le dijo al secretario me mandara a Cuautla de llamador,

y así fue: estuve en Cuautla durante cuatro meses trabajando de las 18:00 horas a las seis de la mañana. Me regresé a Puebla por haberme relevado el señor Fernando Aguilar P.

Como en Puebla no había oportunidad, me fui a trabajar a México, en calidad de emergente. Hasta septiembre de 1941 me dieron el escalafón y me mandaron a Cuautla. Ya en 1943 ascendí a garrotero de patio, y trabajé en Cuautla y en el patio de la estación de Puebla, hasta 1946, cuando ascendí a garrotero de camino: el jefe de trenes nos mandaba a la terminal que necesitara personal, ya fuera en Puebla-Cuautla o en San Lázaro, por temporadas.

Con mis derechos como trabajador puede alcanzar corrida de regla para estudiar y examinarme para el puesto de conductor de trenes, el cual adquirí en 1958. Y empecé de extra otra vez, entonces me tocó proteger la terminal de Cuautla: a los conductores de trenes no les gustaba el ramal de Puente de Ixtla y al jubilarse el conductor que la protegía me tocó ir a trabajar en ese tren; lo protegí por más de cuatro años, regresando a la terminal de San Lázaro, donde estuve de extra hasta 1968. En marzo de ese año me llamaron para ser ayudante de superintendente, puesto que protegí hasta el mes de junio de 1971, tomando una corrida entre Puebla y México.

A partir de 1973 me pasé a un tren Puebla-Cuautla, donde permanecí hasta agosto de 1983, fecha en que salí jubilado.

El tercero de los hijos de Genaro Villegas Bernal fue mi hermano Eliezer Villegas García: se inició en las terminales de México el 13 de mayo de 1943, como lamparero, ascendiendo a garrotero de patio el 10 de agosto de 1944. Luego permuta el camino en la división Puebla con el garrotero Jesús Cabrera, con derechos de enero de 1951. Posteriormente ascendió a conductor de trenes, en 1961, trabajando hasta el 17 de enero de 1992, fecha en que salió jubilado.

Esta es la trayectoria de tres generaciones.

## II

Continúo con mi relato. De acuerdo con la autorización que me dieron en 1941, ya me consideraba empleado de Ferrocarriles Nacionales de México.

Como me mandaron a la terminal de Cuautla, asenté mi escalafón viajando DH (*dead head*, cabeza muerta o “personal inactivo” con derecho a pago) en tren número 109. Llegando a Cuautla me reporté con el jefe de patio, Miguel Salazar. Como ya conocía el trabajo –que era de mensajero llamador– sabía que en esta terminal eran dos turnos de doce horas cada uno: el turno que iba a cubrir era de las 18:00 horas a las 6:00 horas, hora en la que empezaba el turno de día, el cual terminaba a las 18:00 horas.

El servicio consistía en llamar al personal necesario para formar la tripulación para el servicio de un tren de salida, ya fuera al norte o sur. En esta terminal, además de los trenes regulares se corrían trenes extras para transportar piedra para yeso y para cemento; se transportaba azúcar del Ingenio de Atencingo hacia México.

Para este trabajo, el jefe de patio ofrecía al despachador el tonelaje que tuviera en el patio y el mayordomo ofrecía las máquinas que tuviera listas “en frío”. Se dice “en frío” para que el despachador dé tiempo al personal de la casa de máquinas a encenderlas y tenerlas con la presión completa, dando la llamada el despachador; el jefe de patio daba la lista del personal para este tren, que son tres garroteros y un conductor. El mayordomo daba la lista de los maquinistas y fogoneros que debía llamar; los anotaba uno en el libro de llamada; se anotaban los números de las máquinas, la hora de salida, vías donde estaba el tren formado y el personal llamado debía firmar el libro de llamada y anotar la hora en que recibía la llamada.

En caso de no encontrar a alguno de los trabajadores, se llamaba al siguiente de la lista y se reportaba al jefe de patio si era garrotero o conductor, y si era maquinista o fogonero se reportaba al mayordomo de Casa de Máquinas.



En el distrito de Cuautla se corrían trenes al norte con dos máquinas; se llamaba a dos maquinistas y dos fogoneros. Al sur se corría una máquina sola con su fogonero y su maquinista para que ayudara –de Atencingo a Cuautla–, ya fuera al tren extra o al tren regular.

Había un libro para anotar la salida de los trenes y su llegada, anotando los nombres del personal de trenes regulares para saber dónde se le buscaría para darle la llamada de salida. La primera llamada era la del tren de pasajeros, número 129 que salía a las 5 horas 15 minutos; se llamaba el servicio de patio. El tren de carga a Puebla era el número 485, el cual salía a las siete horas un minuto. También de carga para México, estación San Lázaro, era el tren 485.

En mayo de 1943 me fui a Puebla. Estuve practicando con los llamadores para trabajar en esta terminal. Sólo se llamaba a conductores, garroteros y personal del servicio de patio; de los maquinistas y fogoneros se encargaba el cabo de similares, que pertenecía a Locomoción.

Mi objetivo de estar en Puebla era buscar mi ascenso a garrotero de patio; y lo logré, ya que ascendí el 25 de julio de 1943, quedando en la planta de extras de Puebla. En este patio el personal de una tripulación de patio se componía de tres garroteros y un mayordomo a las órdenes de un jefe de patio, porque el sistema de vías tenía una pendiente descendente y había que trabajar con la ayuda de un palo o garrote para frenar los carros sin dejarlos correr, porque se podían ir y chocar contra las oficinas del telégrafo y contaduría.

Cuando le cortaban a uno dos o más carros tenía que frenar uno y con los demás irlos controlando hasta enganchar con el equipo estacionado en esa vía. Estos movimientos se efectuaban para clasificar los carros para otros destinos, para el público, y para situarlos donde les correspondía.

En una ocasión, trabajando en el primer turno, fuimos de Puebla, Ferrocarril Interoceánico (FCI) a La Unión a traer unos carros y un tanque, porque los redujo el tren número 484, procedente de México-San Lázaro. Ya habiendo subido el flete,

al pasar por donde estuvo la fábrica de cemento, o sea la Avenida Reforma, sobre la actual 39 Norte, a la altura del actual edificio del Ayuntamiento, en la colonia Amor, se cortó la máquina de los carros, pero el maquinista, en vez de reducir la velocidad se paró, por lo que llegamos con el equipo chocando contra su máquina, ocasionando que saliéramos disparados, golpeándonos.

De mí no se hizo hoja de accidente, porque no hubo sangre, pero de mi compañero Pedro Roldán B. sí, pues con el impacto se rompió el acoplador de la máquina. Usamos una cadena para jalar el equipo, continuando nuestro camino al patio de la estación de Puebla para terminar nuestro servicio.

En otra ocasión, trabajando en el primer turno en Puebla, seleccionando el flete, me tocó un carro exprés que tenía que agregarse al tren número 108, pasajeros a Oaxaca. Me subí al carro y probé el freno de mano. Lo sentí bien y le dije a un compañero córtalo y lo cortó. No lo dejé correr y de momento sentí un tronido en el freno y comenzó a correr el carro. Pensé que iría a pegarle al equipo, porque ya estaban alineados los cambios, pero surgió un acomedido que quiso voltear un cambio rumbo al patio del sur; no lo logró, *cuatrapeándose* el cambio, descarrilando el carro, ocasionando demora de trenes.

En otra ocasión que le tocó al garrotero Andrés González Ugalde, le cortaron cuatro carros de azúcar, y a pesar de llevar un carro bien enfrenado con palo, agarraron velocidad y no los pudo dominar: los carros se brincaron “el muerto” y el primero llegó a las puertas del telégrafo. Gran susto que se llevaron los telegrafistas al oír el ruido que se produjo en ese momento y luego ver la presencia del carro a las puertas del telégrafo. Y como éste ocurrieron varios accidentes por la pendiente que existía en esos tiempos.

Posteriormente, por una vacante que hubo en Cuautla, allá me mandaron, trabajando mi asignación. A veces salía al camino en los turnos que se corrían para Atencingo o Amecameca. Así continúe mi ascenso a garrotero de camino, permaneciendo en Cuautla. Luego me mandaron a la planta de extras de México-San Lázaro.

### III

Ahora voy a relatarles un terrible accidente memorable, que para mí fue increíble y a la vez horrible, a pesar de que todos los accidentes son desastrosos.

Fue el 31 de agosto de 1949, cuando estuve protegiendo la cadena de extras en la terminal de Cuautla, en la categoría de garrotero de camino.

Fuimos llamados para salir en un turno a Atencingo, regreso a Cuautla. Como conductor iba el señor José Ramírez, como garroteros Rubén Montiel Villarreal, Guillermo Inguanzo Peralta y Salvador Villegas García. Como maquinista el señor Luis Morin Ríos y como fogonero el señor Ángel Torres Colín, con máquina 252.

Salimos antes de las doce horas, adelante del tren número 110 de pasajeros, cuya hora de salida de la estación de Cuautla era las doce horas con 45 minutos.

En nuestro recorrido encontramos al tren de pasajeros número 110 en la estación de Huichila. Seguimos y paramos en la estación Pastor para tomar agua para la máquina, siguiendo a Axochiapan para encontrar al tren número 487, de carga, siguiendo hasta Atencingo, efectuando nuestro trabajo.

En el recorrido, ya en Atencingo viramos la máquina 252, esperamos el paso del tren de pasajeros número 110. Enseguida llegó la máquina FCI 63, manejada por el maquinista Roberto Bello, con el fogonero Baltasar Oliveros, para ayudarnos de Atencingo a Cuautla. Ya acopladas las máquinas, el conductor les entregó las órdenes a los maquinistas.

Para subir el tonelaje de las dos máquinas en la pendiente Gobernadora, que sería de la máquina 252, remolcaba 340 toneladas y la máquina 63 remolcaba 290 toneladas, siendo un total de 630 toneladas.

Salimos de Atencingo. Comenzamos a tomar góndolas cargadas de piedra caliza para la fabricación de yeso y cemento. En Ahuehuetcingo, luego en Lagunillas y en Órgano subimos con el tonelaje que marca

el horario, que son 485 toneladas, entre las dos máquinas para completarse en Axochiapan las 630 toneladas. En este lugar hicimos el movimiento para completar el tonelaje y situar los carros y góndolas en lugares para poder cargar. Ya listos, procedimos a continuar el viaje, sin preocupaciones por trenes en contra o que nos siguieran.

Al arrancar me subí a la máquina 63, ya que distábamos de la estación de García once kilómetros. Íbamos platicando y a la vez le ayudaba al fogonero a arenar la máquina para limpiar los fluses, ya que la pendiente ascendente no permite correr a más de 20 kilómetros por hora. Llegando a la estación de García le dije al maquinista Roberto Bello Bueno

—Don Pancho, me voy a mis carros —nos identificábamos diciéndonos uno al otro don Pancho.

—No se vaya don Pancho —me dijo y me dio una manzana, pero le dije

—Hace mucho calor —y me bajé en carrera y subí al segundo carro.

Comencé a comerme la manzana que me dio Roberto Bello y en pocos minutos se dio un sentón el tren, que por poco me saca del carro donde venía. Se levantó una bola de vapor y tierra al frente de la máquina FCI 63; la máquina 252 salió descarrilada al lado izquierdo de la vía. Cuando se disipó el vapor y la tierra, se subieron al ténder, el maquinista Luis Morin y el fogonero Ángel Torres Colín; me brinqué al ténder y vimos la máquina 63 acostada al lado derecho. Bajé del ténder al piso para ver por qué había sido el accidente.

Lo primero que vi fue al maquinista Roberto Bello en el suelo, con la cabeza aplastada por una rueda del tanque de la máquina FCI 63. Me aproximé a la máquina y vi un toro bajo ella. Después de buscar al fogonero (a quien por ningún lado encontrábamos), vi nada más parte de su cara aplastada con la manija, y el aparato automático del freno de aire al acercarme a la caseta de la máquina 63. No se pudo hacer nada. Al maquinista lo quise jalar de donde estaba y al jalarlo se me quedó su piel en las manos.

El conductor, señor José Ramírez, y el garrotero Rubén Montiel

se fueron caminando hasta una población que se llama Tepexco para comunicarle al despachador lo sucedido y que ordenara lo conveniente.

Nos quedamos en el lugar del accidente el maquinista Luis Morin y el fogonero Ángel Torres, de la máquina 252; el garrotero Guillermo Inguanzo y el que relata los hechos. Se aproximaba la noche y comenzaron a llegar los perros. Como debíamos cuidar los cuerpos y al toro causante del accidente, prendimos fogatas para pasar la noche. Por la mañana, como a las once horas llegó el jefe de trenes, señor Joaquín Paredes, para ordenar las máquinas; también llegó el señor Roberto Garrido, conductor de trenes de la división Jalapa para hacerse cargo del traslado del cuerpo del maquinista Roberto Bello para Jalapa o Puebla, ya que era su familiar.

Como ya había llegado el tren de trabajo, sus tripulantes se dedicaron a sacar el cuerpo del fogonero Baltasar Oliveros. Una vez que lo hicieron ordenó el jefe de trenes que se trasladara el cuerpo y el personal del tren accidentado a Cuautla, donde llegamos como a las 18:00 horas. Había muchas personas y familias esperando al tren, así como la esposa del fogonero y sus familiares para trasladarlo a México y darle sepultura.

El que relata los hechos de este lamentable accidente, en el año 2009, es el único sobreviviente de la tripulación de ocho trabajadores de ese tren.



# Índice

El escape de un carro DONATO BLAS MARTÍNEZ	7
La vez que salvé mis piernas JUAN CRISÓSTOMO JUÁREZ FLORES	9
Adiós a las locomotoras de vapor JUAN HERNÁNDEZ MENA	13
El último viaje de los Gabrieles MARIO MEDEL HERRERA	17
Un viaje a Oaxaca en tren NARCISO NAVA MARTÍNEZ	21
El destino me acercó a los trenes FIDEL RÍOS GUTIÉRREZ	25
Todo lo que vi como ferrocarrilero JOSÉ LUIS RÚAN RAMÍREZ	29
El tren y yo FRANCISCO SARABIA SÁNCHEZ	33
Tres generaciones al servicio del ferrocarril SALVADOR VILLEGAS GARCÍA	35





*buenos aires: aspiro: / brahim Z.*

·  
*Se incendia la palabra / Judith Santoprieto*

·  
*Mañana / Alejandro Palma*

·  
*Lo que nombro con fuego / Benjamín Hernández Rojas*

·  
*bitácora del mundo de los imposibles / gabriela puente*

·  
*oración a un dios ausente / Guillermo Carrera*

·  
*El vademécum del apasionado Ogro bipolar / Marcuan*

·  
*Férrea memoria / Crónicas del ferrocarril*

e

*Férrea memoria*

*Crónicas del ferrocarril*

se terminó de imprimir en

diciembre de 2010 en los talleres

El Errante –Privada Emiliano Zapata 5947,

San Baltasar Campeche, CP. 72550– en la barroquísima

ciudad de Puebla, México.

El cuidado de la edición

estuvo a cargo de

Miguel Ángel Andrade.

Se tiraron 1000 ejemplares,

más sobrantes para su reposición.