



VIDA FERROCARRILERA

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

Patricio Juárez Lucas*

PJ: ¿Cuál es su nombre?, ¿dónde y cuándo nació?

AR: Mi nombre es Armando Rugerio Hernández; nací el 28 de febrero de 1954, en Jalapa, Veracruz.

PJ: ¿Hasta qué edad estuvo en Jalapa?

AR: De Jalapa me vine muy pequeño para Puebla y viví con mis abuelos. Mi abuelo fue ferrocarrilero, fue fogonero de camino, de las máquinas de vapor y ya las recientes. Se jubiló en 1968, en 1967 o 1968, ya no recuerdo bien. Mi papá también fue ferrocarrilero, ya fue ayudante maquinista de camino en Jalapa, Veracruz.

PJ: ¿Su nombre de él?

AR: Armando Rugerio Castro, finado, tuvo un accidente fogonero con un metalero cuando iba a Pacho, Veracruz, con un maquinista que no recuerdo bien su nombre y también un oficial y él no falleció allí, el que falleció fue el maquinista, pero estuvo un tiempo internado y ya no regresó a ferrocarriles, como al año murió.

PJ: ¿A qué edad, más o menos llegó usted a Puebla?

AR: Llegué a Puebla, aproximadamente, como de tres o cuatro años, muy chico, sí.

PJ: ¿A qué escuela fue?

AR: Nada más estudié hasta sexto de primaria en la escuela oficial República Española, que se encuentra en la 74 Poniente y 13 Norte.

PJ: ¿En esos años dónde vivía?

AR: En esos años vivía yo con mis abuelos, en la privada de la 76 Poniente 1306. Esos eran mis abuelos paternos, Lorenzo Hernández y mi abuelita se llamaba Elvira Armas de Hernández. No me sé su otro apellido, porque realmente absorbían el apellido del esposo.

PJ: ¿También era ferrocarrilero?

AR: Sí, era el fogonero de camino que se jubiló en el 67 o 68, ya no recuerdo bien. Él fue fogonero de máquinas de vapor y ya trabajó también en las máquinas diésel como ayudante de maquinista. En mi familia, tanto por parte de mi papá como de mi mamá, fueron ferrocarrileros, fueron fogoneros los dos. Yo ya fui el único que fue maquinista y toda mi familia, toda, por parte de mi papá fueron ferrocarrileros y por parte de mi mamá también, porque tengo un tío que era celador electricista, Alberto Hernández Armas, tengo un primo que también trabajó en ferrocarriles; dos primos, uno fue celador electricista y el otro fue de similares de tripulantes de locomotoras.

PJ: En esa escuela en la que usted estudió, ¿también era de hijos de trabajadores ferrocarrileros?

AR: No, realmente no, allí entraba cualquiera. No había como en la 6 Poniente, que era un hospital de ferrocarriles que después se convirtió en escuela y que lleva el nombre del Héroe de Nacozari. No, allí sí era parejo.



PJ: ¿A qué edad empezó a aprender de la cuestión de los ferrocarriles?

AR: Entré en 1972. Estuve cuatro años en la calle porque no había cupo. Llegaba a trabajar de emergente, hasta 1976 me dieron escalafón.

PJ: Y en ese tiempo, cuando estaba como emergente, ¿qué hacía?

AR: Empecé e estudiar en ferrocarriles. Entré como Similar B y después similar tripulante de locomotoras; después fui ayudante maquinista de patio, maquinista de patio, ayudante maquinista de camino, que fueron los dos cursos que tomé juntos, y luego estudié para maquinista.

PJ: ¿Cuáles eran las funciones del Similar B?

AR: Mis funciones eran ir a llamar a los tripulantes de locomotoras. Iba yo a llamar a los maquinistas y a los ayudantes maquinistas, similares a los maquinistas de patio de acuerdo con el servicio que se necesitaba. Trabajaba de extra, podía ser de segundo o tercer turno, pero como estaba muy saturado había mucho personal, entonces tuve que estudiar para hacerme similar de locomotoras y ya había más área de trabajo, pero no dejaba de ser que había mucho personal y fue entonces que empecé a estudiar, y realmente me hice joven. Tenía yo 28 años cuando me hice maquinista, yo entré de 22 años a ferrocarriles.

PJ: En este tiempo en que estuvo como similar o extra, ¿cuántos días trabajaba, más o menos?

AR: Mire, le voy a ser honesto, yo creo que el que tiene hambre de trabajo, pues perrea, yo entonces llegaba a trabajar más que los compañeros de planta. En ocasiones trabajaba trece, catorce, quince y hasta dieciocho o veinte turnos. Doblaba yo, desde luego. Realmente era lo mismo, porque ya salía yo como ayudante maquinista cuando había emergencia, cuando hacía falta de personal y fue en eso que me empezó a gustar esto y hasta la fecha, y empecé a estudiar.

PJ: ¿Adónde estudió para ser similar de locomotoras?

AR: En Puebla.

PJ: ¿Había una escuela especial para ellos?

AR: No. Estaba en ferrocarriles donde estaba el edificio, en la parte de hasta arriba.

PJ: ¿En cuál edificio?

AR: En el edificio administrativo, donde estaba el telégrafo y del otro lado estaba la superintendencia y la contaduría, y en el tercer piso estaba el Instituto de Capacitación.

PJ: ¿En la 80 Poniente?

AR: Yo aquí trabajé como similar B, era llamador. Había unas oficinas, aquí en el mexicano, y ya posteriormente esa fue mi rutina, pero yo ambicionaba más y fue cuando me hice ayudante maquinista de patio, pero pues allí realmente no hacía uno nada; estaba uno pasándole las señales al maquinista. A mí lo que me interesaba era ya manejar, entonces me fui al camino como ayudante de maquinista de camino, y por aquí cumplí los mil días efectivos trabajados y me ascendí a maquinista, por eso ascendí muy joven.

PJ: En ese trabajo de similar de locomotoras, como llamador, más o menos de estas áreas que recorría, ¿dónde se encontraban los maquinistas?

AR: Había unos aquí en la 12 (Poniente); entre la 5 y la 7 Norte hay un edificio, todavía existe, ellos vivían en la parte de arriba. Allí vivían unos maquinistas de la división Oaxaca y en la 6 Poniente iba yo a verlos. En la 17 Norte, entre la 10 y la 12 (Poniente), allí había un señor que se llama Humberto García, él era maquinista, además tenía una granja y vendía leche para el hospital de ferrocarriles. En las principales calles, pero había más retirados, pero nosotros teníamos, para llamar a la tripulación, nada más 2 kilómetros a la redonda, a partir del punto donde estaba la oficina de llamadores.

PJ: Y los que estaban más allá, ¿cómo lo hacían?, ¿ellos se reportaban?

AR: No. Los íbamos a llamar, nos daban para el taxi o nos íbamos en bicicleta, y nos daban en ese tiempo 20 pesos para el taxi. Cuando se pasa a la nueva estación lo más lejos era Maravillas.

PJ: ¿A poco había alguien que vivía hasta allá?

AR: Sí, los íbamos a llamar. Había un padrino que tenía, ya falleció, vivía en la México 68, luego en la Ciénega, cuando se fundó, pero ya en la Ciénega ya estaba dentro del rango de los 2 kilómetros que nos correspondían, pero Maravillas no, ni la México 68. Entonces, íbamos hasta allá. Había un compañero que vivía hasta la Libertad, pero allí sí, ya no nos daba tiempo, por lo que el demás personal se reportaba. Cuando era yo similar B, los iba uno a llamar con dos horas de anticipación. Teníamos un libro, que tenía el número del tren y el número de las máquinas, si era el ayudante él tenía que ver con qué maquinista salía, si los dos tripulantes vivían por aquí a los dos los iba yo a ver, ya me firmaban a qué horas los iba yo a ver, y los tenía que ir a ver dos horas antes de que saliera el tren.

PJ: ¿Venían con usted?

AR: No, ellos ya se iban por su cuenta, porque se quedaban a esperar su lonche, se bañaban o lo que tenían que hacer. Muchos se bañaban desde antes, porque ya sabían al otro día, más o menos, a la hora que salían cuando un tren local, pero cuando era un tren de pasajeros, ya no había una hora fija, pero teníamos que ir a llamarlos de acuerdo con nuestro contrato en esa época, esos de los más alejados.

PJ: Y de entre ellos, ¿recuerda algún nombre?

AR: ¿De los alejados? El más alejado del que yo me acuerdo era un señor que se llamaba Andrés Castelán Sánchez, ya falleció, y otro, Jesús Torres Corona, otro Miguel Barrón Segura, que es el que vivía hasta la México 68 y en Maravillas Gabriel Flores, que era ayudante maquinista. En los fuertes, en el Cerro de Guadalupe, allí vivía su gemelo Alfredo y ya todos los demás vivían más o menos por la colonia 20 de noviembre. Otros que vivieron lejos: Vicente Balderrama que vivía en la Loma, Jesús Juárez vivía en la Loma y su hermano Moisés Juárez, y por cierto su hijo es el músico César Juárez, el del sonido Fantasma.

PJ: Entre los que vivían por el centro, ¿trabajaron todavía aquí, en la estación?

AR: Sí, porque de aquí salía el tren, por ejemplo, el de Oaxaca salía de acá, y todos los que trabajaban en el tren de pasajeros venían a tomar aquí sus corridas. La 132, que salía de acá cuarto para las, pasa a la 3 de la tarde en la Estación Nueva, todos los trenes de pasajeros salían de acá, todos, y ya los de carga y mixtos salían de la Estación Nueva, y así se les llamaba, Puebla centro y Puebla carga respectivamente.

PJ: ¿Cuánto tiempo dura la capacitación para ascender a similar de locomotoras?



AR: Aproximadamente eran de dos a tres meses. No era pesado, para ayudante maquinista de camino y maquinista de patio, aproximadamente, porque había uno de maquinaria pesada de transportes, aproximadamente lo hacía uno en 90 días, 120 días y ya el de maquinista de camino ya nos pagaban. Entonces ya eran 180 días efectivos, para que nos dieran el curso.

PJ: ¿Tenía que trabajar entonces, antes para pagar el curso?

AR: No, mire. Cuando yo hice mi curso trabajaba y estudiaba, si había chance de trabajar en la noche, trabajaba yo en la noche. En la mañana no, porque tenía que ir a la escuela, entonces me llamaban a la escuela. ¿Te echas el de las 17 a 24 hr??, claro, sí me lo hecho. Nos daban la oportunidad de estudiar y de trabajar. Estábamos bien, para nosotros, ahora están mejor, con la nueva empresa, porque les pagan todos los cursos, y ascienden muy rápido.

PJ: En la escuela, ¿a quién recuerda que haya sido su maestro?

AR: Como maquinista de camino parece que todavía vive, espero en Dios que todavía viva, Roberto Guerrero Caulix, de Jalapa, Veracruz, y mi maestro de transportes era Ciro. Le decíamos maestro Ciro, pero ya no me acuerdo de sus apellidos; él vive en Maravillas, todavía vive, si quiere un día lo voy a visitar y le digo que venga. Era un maestro con toda la barba, mis respetos para él, que no podía yo decir de él, si fue mi maestro. Él me hizo maquinista, y el maestro “Cascaritas”, así le decíamos al maestro Roberto Guerrero Caulix; él era de Jalapa, aún vive allá, en Jalapa. También todavía vive, la última vez que yo fui, el año pasado, yo tenía ganas de irlo a ver, pero no doy con su casa. Ahora que vaya, yo como hago cosa de beisbol y voy a vender cosas de ferrocarriles con los compañeros de Jalapa, que son los del Ferrocarril de Kansas City, voy a ir y preguntar por él y no regreso hasta no dar con él, pues tengo muchas ganas de saludarlo. Imagínese, me hizo, creo que en el 83 u 82, me hizo maquinista, yo estudié con él.

PJ: Ya en esta etapa como maquinista, ¿en qué divisiones trabajó?

AR: Estuve trabajando en mi división, que es la Puebla, Puebla-Jalapa, era lo mismo. Allí hace años hubo unos trenes cañeros y cuando yo salí de la escuela corrí con tanta suerte que ya andaba yo en los trenes esos, en los cañeros, de Atencingo. Ya de allí nos ocupaban para ir a Apizaco, en el mexicano. Como yo he ido a varias partes, entonces me llamaban para ir al mexicano, me llamaban para ir a la Oaxaca, de Puebla-Oaxaca, y luego fui un tiempo prestado a Apizaco, al mexicano, no recuerdo, como medio año tal vez.

PJ: En este tiempo en los cañeros, ¿en qué partes estuvo trabajando?

AR: En Puebla, porque cerraron Atencingo para remodelarlo. Entonces íbamos a traer la caña a Atencingo y todos esos otros lugares donde hay caña, la traíamos hacia acá, y de aquí ya se iba para Veracruz por el mexicano, para los ingenios que hay por allá, y también para Oaxaca, donde también hay un ingenio adelante de Tehuacán. Adelante de san Sebastián y de Altepexi hay un ingenio, entonces llevaba uno la caña hasta allá, porque a quien Atencingo funcionaba sólo una parte y no se daba abasto, porque estaban renovando la planta. Creo que dilataron como tres o cuatro zafras, eso es lo que dilatamos, ya posteriormente me redujeron, porque estábamos varios maquinistas, entonces yo me voy prestado al mexicano. Allí estuve prestado, posteriormente corrieron a muchos trabajadores, compañeros míos, los agarraron por el azucarazo y muchos se fueron. Ya me jalaron de nuevo acá y después a México. Yo salía de México, en la división de México fui a Beristáin, fui a Pachuca, fui en un carguero 409, fui a Cuernavaca, fui en una ocasión en un tren de pasajeros a Guadalajara, pero no llegué hasta allá porque no llega, sólo llega a Irapuato y allí me relevaron.



PJ: En el de Beristáin, ¿en qué horario?

AR: Salía a las 7 y media de la mañana y regresaba uno 5 y media, parece, porque iba y regresaba. Allí fui de emergencia, yo era de la división Puebla. Faltaba personal y como ya sabían que yo era aventado, me decían “te vas a Beristaín” y yo me iba. Y allí iba yo, a veces iba yo en el Purépecha, pues a todo dar, pero en el punto de encuentro me relevan, ya me tuve que regresar con mi tren para Buenavista y ya no pude llegar hasta Uruapan, el término del recorrido.

PJ: Cuando se va prestado al mexicano, ¿qué trenes manejaba?

AR: El primer tren que manejé... Cuando va uno prestado a otra división tiene que ir uno a hacer un recorrido para conocer el terreno. Entonces, yo renté un cuartito, me instalé, fui por mi horario y llega el llamador y me dice: “Te habla el oficial”, que se llamaba Fernando Cortés y me dice: “Traes una recomendación muy buena”, y me dice: “Saca el 505”. Ese tren era un tren de carga que iba a México, ya que me subo, ya que lo llevo, y al otro día que lo traigo para Apizaco, que le digo: “¿Y ahora en que tren me voy para el reconocimiento del camino?” y me dice: “Esto es más difícil, ya quédate” y me anotan en la pizarra luego, luego. No hice ningún viaje de reconocimiento, ya no, y yo de hecho llegué a salir por allí, anduve en muchos trenes y luego había un accidente y nos mandaban por Apizaco. Yo ya sabía más o menos cómo estaba el terreno.

PJ: En el Apizaco, ¿de dónde salían?

AR: De Apizaco, era la terminal Apizaco, el tren de carga iba a México, a Esperanza o a Orizaba. Normalmente era a Esperanza, porque de Esperanza, la segunda división tenía residencia en Orizaba, entonces venía a Esperanza, se regresaba a Orizaba y hasta Veracruz, y este que dice tenía su residencia en Apizaco y recorría de México a Apizaco y al otro día de Apizaco a Esperanza, o ese mismo día subía otra tripulación y ellos iban a Esperanza y se regresaban a Apizaco. Eran recorridos realmente cortos, el recorrido más largo eran los pasajeros, que salían de México a Esperanza, que eran el 52 y el 54, y el otro iba de México a Córdoba, ya allí se subía otro maquinista del FVCI [ferrocarril de Veracruz al Istmo], ya luego vinieron los trenes azules, había el Jarocho. El Jarocho sí, me lo aventé de México hasta Veracruz...

(Continuará).

* Entrevista efectuada por el jefe de Departamento de Archivo Histórico-CEDIF-CNPPCF, el 11 de octubre de 2019.