

Vida Ferrocarrilera

Entrevista a Arturo Rugerio Ángeles, ex ferrocarrilero¹

Patricio Juárez Lucas

Jefe de Departamento de Archivo histórico, CEDIF-CNPPCF. Contacto: pjuarezl@cultura.gob.mx

PJL: ¿A qué edad entró a ferrocarriles?

AR: Entré en 1970, el 25 de diciembre de 1970.

PJL: ¿En qué rama?

AR: En la rama de transportes.

PJL: ¿A qué edad entró a trabajar?

AR: A los 19 años.

PJL: ¿En qué área?

AR: En la rama de transportes había varias especialidades, para entrar a ella, en ese tiempo se tenía que empezar por llamador de transportes. Un llamador era quien llamaba a las tripulaciones que iban a salir en determinados trenes, a cualquier hora. El servicio era las 24 horas, había tres turnos, por allí se empezaba trabajar en la rama de transportes.

PJL: ¿Tenían alguna capacitación antes?

AR: No, era el inicio para la rama de transportes; era el primer escalafón para poder seguir a determinadas especialidades. En la rama de transportes era vital entrar a llamador, llamador de transportes, esa era la especialidad inicial para entrar a transportes. Cada rama tenía su especialidad; la rama de transportes, fuerza motriz, oficinas, departamento de vía, todos tenían determinadas sus especialidades.

PJL: ¿En qué fecha tuvo su primer ascenso?

AR: Nosotros asentábamos escalafón cuando la empresa nos tomaba nuestro primer servicio, pero anterior a eso usted trabajaba como emergente aquí, en ferrocarriles. Yo, por el ejemplo, estoy allí desde el 25 de diciembre de 1970, esa fue mi antigüedad. Desde allí me tomaron mi primer servicio, pero yo ya había trabajado mucho antes para ferrocarriles, pero para la empresa esa fue la fecha en que se asienta mi escalafón. De llamador quizás dilaté tres años, ya después de llamador se hace la solicitud para boletines, unos boletines que salen para el personal para que hiciera uno aplicaciones. Los boletines para poder hacer el ascenso a garrotero de patio, entonces allí, para garrotero de patio. Usted tenía que tener exámenes que le hacía la empresa, capacitación que le daba la empresa y exámenes médicos para tener ese ascenso a garrotero de patio.

PJL: ¿Cuánto tiempo tardó como garrotero de patio?

AR: Como garrotero de patio si dilaté algo, he de haber dilatado como unos quince años en garrotero de patio, porque allí me estancué un poco y ya no pude ascender. Lo hice, pero hasta mayordomo de patio, pero ya un poco

tarde. Esos son los ascensos, primero llamador, luego garrotero de patio, de garrotero de patio ascendí a mayordomo de patio. El garrotero de patio es el que está aquí, en la estación, que no sale. El trabajo del garrotero de patio es hacer cambios de vía, aplicar frenos de mano. Antes no había radio, se tenía que hacer con puras señales, era muy bonito porque para entender las señales, no era capacitación sino que uno tenía que tener mañas para entenderlas, que el mayordomo le decía cuántos carros cortar, a qué vías se iban a dirigir.

PJL: ¿Más en confianza entre compañeros se pasaban las señales?

AR: Sí, porque no eran ni gritos. Hasta donde distinguía usted, el mayordomo le decía que a la primera, una mano así era la primera, primera, la vía principal, esa era la señal, así le decía ¡a la vía principal! No le iba yo a oír como a dos cuadras, más o menos a unos 80 metros, pues no le iba yo a oír a gritos. Por eso tenía que ser a pura señal, me decía ¡la principal!, entonces me tenía que dirigir a la principal, luego que la vía primera, la dos, la tres, la cuatro, así se señalaba, y la cinco me extendía la mano así, cinco, seis, siete, ocho, casa redonda, así casa redonda, la segunda de bodega, al muerto... Cosas muy interesantes en ese tiempo, cuando ya vino la tecnología de los radios ya fue muy diferente, te vas al cinco o vete al ocho.

PJL: En cuánto a su vida familiar, ¿a qué edad se casó usted?

AR: Me casé como a los 20 años, sí, me casé muy joven.

PJL: ¿Cuántos hijos tuvo?

AR: Tres.

PJL: ¿Alguno de ellos se dedicó al ferrocarril?

AR: No, no tuvieron la dicha de ser ferrocarrileros. No, porque ya se vino la licitación y todo eso, ya no pudieron ser ferrocarrileros, pero fue muy bonito la cosa de antes, por el modo que se trabajaba.

PJL: Por cuestiones de su trabajo, ¿se cambió a vivir a otro lado, fuera de Oriental?

AR: No, como fui de patio, aquí me estancué. A lo mejor si hubiera sido garrotero de camino o conductor de trenes, a lo mejor me hubiera yo cambiado a la ciudad de Puebla, Ciudad de México o la ciudad de Jalapa, pero como me establecí en el patio, no hubo necesidad de salir.

[1] Entrevista realizada el 21 de noviembre de 2008.

MIRADA FERROVIARIA, Año 13, No. 39, mayo-agosto 2020, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: *En trámite*, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 31 de julio de 2020.

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