

VIDA FERROCARRILERA

ENTREVISTA AL CONDUCTOR DE TRENES MIGUEL ALBERTO GONZÁLEZ BÁEZ¹



Miguel Alberto González Báez. Imagen tomada de la plataforma Zoom

Román Moreno Soto (RMS): ¿Cuál es su nombre y su edad?

Miguel Alberto González Báez (MAG): Me llamo Miguel Alberto González Báez y tengo 70 años.

RMS: ¿Dónde nació?

MAG: En San Lucas Tecopilco, estado de Tlaxcala.

RMS: ¿Quiénes fueron sus padres?

MAG: Son Darío González Carrasco y Aurelia Báez Maza

RMS: ¿Su padre fue ferrocarrilero?

MAG: Sí. Desde mi abuelo paterno, mi papá perteneció a la rama de electricidad y telégrafos, era celador electricista, se encargaba de mantener en buen orden las líneas de comunicación.

RMS: ¿Y su abuelo?

MAG: Mi abuelo perteneció al departamento de vía y cuando se jubiló en 1964 era transportador de alimentos en los trenes. Era el que llevaba las canastas de una estación a otras; canastas de alimentos para los trabajadores de vía.

RMS: Era entonces tlacualero.

MAG: Tlacualero, así también le llamaron, tlacualero, pero más que nada era transportador de alimentos.

RMS: ¿Y todos en la división mexicano?

MAG: Todos en la División Mexicano.

RMS: ¿Cuándo ingresó usted a los ferrocarriles?

MAG: El 25 de mayo de 1969, como guardacrucero. Era el inicio en transportes, y posteriormente a llamador, cambiador, garrotero de patio, garrotero de camino, trabajé también como mayordomo de patio, jefe de patio, posteriormente me capacitó para el puesto de conductor de trenes, en 1981, entre enero y junio, de allí estuve trabajando en la rama de conductor de trenes desde 1981 hasta 1987 que me dieron un puesto de confianza como ayudante de superintendente ST.

RMS: Y en toda esa trayectoria hasta llegar a conductor, ¿cómo fue su proceso de capacitación, como se le fueron dando las oportunidades para ir ascendiendo?

MAG: Para el ascenso a garrotero de patio y camino iba uno al Instituto de Capacitación a aprender el Reglamento de transportes y el Reglamento de frenos de aire para conocer el mantenimiento y el herraje de las unidades en frenos de aire y en transportes el reglamento conocerlo para el buen funcionamiento de un buen garrotero a bordo de los trenes.

RMS: Y de toda esa trayectoria ¿tiene usted algún recuerdo que quiera compartírnos?, alguna cosa que sea significativa dentro de todo su trabajo.

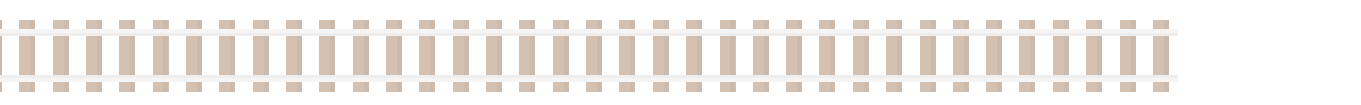
MAG: De todo, hubo momentos muy tristes, muy dolorosos por la pérdida de compañeros que morían en el servicio y en otros viajes pues muy placenteros muy bonitos y con recuerdos de hacer algo bien hecho.

RMS: En ese contraste dentro de los recuerdos dolorosos ¿se refiere usted a accidentes?

MAG: Accidentes, descarrilamientos, choques, volcaduras de tren, chorreadas. Una chorreada se le llamaba cuando el tren se quedaba sin frenos y corría uno en pendiente descendente ya esperando lo peor, y pues por fortuna había muchos maquinistas con mucha pericia que volvían a recargar el aire en el tren y volvían a usar la emergencia y podía uno parar, y también más que nada evitar choques. Una vez que un tren estuvo a punto de chocar contra nosotros, su servidor hizo un recorrido sin parar como de cuatro kilómetros para detener un tren que iba a avanzar en contra de nosotros.

RMS: ¿En qué tramo fue eso?

MAG: Fue entre Otumba, Estado de México, y Palma



RMS: Ese tramo era complicado ¿cuál recuerda usted dentro del trayecto que fuera como el más complicado, o los tramos que ustedes considerara riesgosos o que exigían poner más atención

MAG: En todos, en todo el trayecto se ponía mucha atención, pero ese tren al parecer estaba mal en sus órdenes o algo pasó, que pensamos que se iba a estrellar contra nosotros. Mi conductor me dijo que si podía detenerlo ¡cómo no! Hice lo posible, brincar desde la máquina y correr, fácil, unos cuatro kilómetros, y logré llegar hasta la estación antes de que saliera y le expliqué cómo estaba la situación, porque se iban a parar, se detuvieron y ya esperaron a que nosotros llegáramos. Mi conductor les dijo que era un choque técnico, pero por fortuna se evitó el efectivo.

RMS: Evitar el efectivo ¿se refiere a evitar que haya ocurrido algún accidente?

MAG: El efectivo es que hubiera ocurrido el choque y el técnico es nada más que ellos se metieron en un tramo que no les correspondía.

RMS: ¿Recuerda en que año fue eso?

MAG: No exactamente, pero como por 1976.

RMS: ¿Era un tren de pasajeros?

MAG: No, los dos eran de carga

RMS: Y dentro del contraste, de los viajes agradables ¿tendrá alguna anécdota en particular que quiera compartírnos?

MAG: Que dijera, llegar a una estación terminal sin ninguna novedad, en que todo había salido bien, y efectuar todos los movimientos con seguridad con eficiencia, participar mucho como garrotero en trenes especiales, seleccionado por los jefes, por el ayudante de superintendente.

RMS: Y los trenes especiales ¿brindaban atención a viajes de personalidades, por ejemplo?

MAG: Sí. Me toco viajar en el tren presidencial, en la campaña de don Miguel de la Madrid. Me tocó viajar también con directores del ferrocarril, como fue el señor Eduardo A. Cota y varias personalidades. Había un tren que corría entre Canadá y México, atravesaba todo Estados Unidos, llamado La Margarita de Oro. Estuve trabajando como garrotero en muchos trenes de esos y también como conductor posteriormente de que me capacité. También manejábamos mucho los trenes militares considerados como especiales.

RMS: ¿A usted no le correspondió dentro de esos especiales, los trenes autovía?

MAG: Cuando ingresé ya estaban a punto de cancelar esos

servicios. Posteriormente, cuando me hice conductor, hubo un servicio entre Puebla y Apizaco, y en esos inicios sí trabajé como conductor en el autovía. Fue mi maquinista Esteban Luvín Alonso.

RMS: Dentro de los especiales ¿también hubo algún servicio para el mundial de 1986, entre México y Puebla, hubo servicios que se hicieron de México a Querétaro, hacia ¿Puebla, o no?

RMS: Y dentro de su recorrido ahorita que nos decía de su familia, de su abuelo, tlacualero ¿usted recuerda la vendimia que se hacía en Esperanza, en el trayecto México-Veracruz?

MAG: Vendedores había, desde saliendo de Buenavista. Viajaban mucho las vendedoras de Teotihuacán a Buenavista y ya cuando salían los trenes ellas ya iban vendiendo. Se bajaban en Teotihuacán, y allí en Teotihuacán abordaban otras que iban desde Apan y continuaban vendiendo hasta llegar a su estación Apan. Se bajaban entre Apan y Apizaco y a veces no había vendedores. Al paso por Apizaco vendían bastones, enchiladas, camotes, muchas cosas, y en Esperanza siempre paraban los trenes 25 minutos para tomar alimentos y también había vendedoras de alimentos y de pulque.

RMS: Y después del tramo, ese descanso en Esperanza, qué recuerdos tiene de subir las cumbres, las cumbres de Maltrata, ¿qué representaban para usted como conductor?

MAG: De mucha responsabilidad porque tenía uno que tener mucho cuidado en que estaban bien las locomotoras operando el freno dinámico. Si no operaba el freno dinámico no podía descender, corría uno el riesgo de chorrearse y siempre un tren de pasajeros también llevaba máquina ayudadora, o sea una en adición que acompañaba al tren, y se bajaba con dos máquinas y pues un tramo muy bonito, un paisaje hermoso, y en tanto el conductor como los garroteros viajaban en plataforma de los coches para vigilar el trayecto y que éste fuera con toda seguridad.

RMS: El freno dinámico, ¿cómo operaba ese mecanismo del freno dinámico?

MAG: Ese freno dinámico es un método en forma retardatriz que la máquina tiene que acelerar, pero en sentido inverso para ir deteniendo o controlando la velocidad del tren y en algún momento dado también se usa para parar los trenes.

RMS: ¿A qué velocidad promedio pasaban por las cumbres?

MAG: La velocidad siempre estuvo contemplada de ir a 20 kilómetros por hora, tanto de subida como de bajada, no se tenía que exceder esa velocidad del kilómetro S 250 al S 270.

RMS: Y en los otros trayectos de la línea S ¿qué velocidades ustedes podían alcanzar?



MAG: De acuerdo a como estuviera indicado en el horario, el horario tenía en determinadas estaciones hasta 75 a 95 kilómetros por hora, no se excedía la velocidad de 95. En otros hasta 60, y tenía uno que seguir esa indicación, de lo contrario se consideraba como exceso de velocidad.

RMS: Don Miguel ¿cuándo se jubiló usted de los ferrocarriles?

MAG: El 18 de mayo de 1998 en la transición de Nacionales al Grupo Carso. Yo estaba en Veracruz como jefe de relaciones laborales, me mandaron a Tierra Blanca a que firmara yo allá mi jubilación y ese mismo día firmé con el grupo Carso mi ingreso, y quedé allí como supervisor de operaciones.

RMS: Como recuerda ese momento, ¿qué sentimiento le generó?

MAG: Muy triste, muy triste separarse de Ferrocarriles Nacionales de México, porque pues teníamos muchas prestaciones, buenas, un buen hospital, buena atención médica y fue el ingreso de mi carrera ferrocarrilera. A pesar de que continué con el nuevo grupo, con la nueva empresa, siempre se extrañaba mucho el trabajo anterior, aunque era lo mismo, sí fue un cambio muy radical.

RMS: Dice usted que estaba de representante sindical en Veracruz.

MAG: Representante sindical no, estaba yo laborando como jefe de Sección de Relaciones Laborales

RMS: Perdón, de Relaciones Laborales. ¿Cuál era el sentir de la gente de la terminal de Veracruz en ese proceso?

MAG: Pues a mucha gente la vi llorar, mucha gente lloró, pues que sí tuvieron sentimientos, porque sí amaban mucho su trabajo y quedaron fuera de él y muchos todavía con una vida por delante.

RMS: Y cuando fue a Tierra Blanca, que es una ciudad emblemática de los ferrocarriles ¿cuál fue el sentir de la gente en Tierra Blanca?

MAG: Pues fue muy difícil porque ya llevábamos nuevas instrucciones, de una nueva formación de trenes y el personal todavía quería continuar trabajando como se trabajaba en Nacionales de México, y ya empezamos a trabajar de diferente manera. Se formaban los trenes, pero ya unitarios para un solo destino, y antes allí se formaba todo lo que llegaba a Orizaba, iba revuelto para Puebla, para México, entonces allí teníamos que destinar unos trenes a Puebla, unos trenes a México o trenes a Querétaro, según como estuviera el destino de cada unidad.

RMS: Y dice usted, que sí continuó ¿en qué empresa continuó y qué cambios vio con respecto a Nacionales.

MAG: Empezamos con el Grupo Carso en Ferrosur, que posteriormente pasó a, perdón, el Grupo TRIBASA; empezamos con el Grupo TRIBASA que posteriormente tomó el Grupo Carso, pues sí fue un cambio muy radical, pero aprendimos muchas cosas que no aprendimos en Nacionales de México. Por ejemplo, aprendimos a administrar bien todo, a hacer informes del consumo de combustible desde Coatzacoalcos a Tierra Blanca, de Tierra Blanca a Orizaba, o viceversa. Lo mismo les pasaba a los compañeros que estaban en Orizaba o en Veracruz, me refiero a mandos medios superiores.

RMS: Y, por último, para cerrar en toda esa trayectoria, le tocó la fortuna de estar en la División Mexicano, una ruta como usted dice maravillosa por el paisaje y por lo que representaba ¿qué significa para usted ser ferrocarrilero?

MAG: Un orgullo muy grande y a la vez también una melancolía por ya no poder seguir trabajando, ya que desciendo de familia ferrocarrilera. Mi abuelo, mi padre; uno de mis hermanos fue conductor y pues muchos familiares que también se desempeñaron aquí en el ferrocarril en varios departamentos.

RMS: Muy bien don Miguel, muchísimas gracias por su testimonio. Vamos a pausar la grabación.

MAG: Al contrario, gracias a ustedes.

Citas

[1] Entrevista en modalidad virtual, a través de la plataforma Zoom, realizada por Román Moreno Soto, coordinador del Cedif, al conductor de trenes Miguel Alberto González Báez, el día 24 de septiembre, de 2022.