

Santiago Cardozo. Jubilado de la Dirección General de Ferrocarriles, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

La entrevista que se presenta forma parte del Archivo de la Palabra "Jesús García Corona", que hasta el momento cuenta con cerca de cien entrevistas levantadas a trabajadores jubilados y en activo de las Ciudad de México, Puebla, Apizaco, Tlaxcala y Oriental, así como a migrantes que hacen uso del ferrocarril. Esta entrevista la realizó Patricio Juárez, jefe de Departamento de Archivo Histórico del Cedit al señor Santiago Cardozo, ferrocarrilero jubilado, el 1 de julio de 2012.

PJ: ¿Dónde nació usted y en qué año?

SC: En el Distrito Federal, en 1927. Festejo 85 años ahorita.

PJ: ¿Dónde pasó sus primeros días, allí siempre, en el D. F.?

SC: Sí, en la Ciudad de México.

PJ: ¿En qué parte?

SC: Cuando yo nací me llevaron a la colonia Santa María, hasta que llegó mi hermano, el segundo. Nada más fuimos dos hermanos, allí nos criamos.

PJ: ¿Quiénes fueron sus padres?

SC: El señor Santiago Cardozo y mi mamá era Mercedes Contreras de Cardozo.

PJ: ¿Dice usted que tiene otro hermano?

SC: Sí, pero él está dedicado a otros menesteres, nunca fue profesionista, ni nada. Él se dedicó más bien a las cuestiones de caballos, de caballos de carrera. En eso hizo su vida.

PJ: ¿Dónde estudió usted la primaria?

SC: Allí me la pone usted difícil. Nosotros tuvimos un poquito difícil la vida (presenta a sus familiares. Mi hijo Francisco y mi nieto Felipe). La primaria, ahora sí que me la puso difícil.

PJ: ¿Dónde estudió la secundaria?

SC: En la Cristóbal Colón, mi papá era camionero, vendió tortons, autobuses al colegio, su distribución y cosas así, pero hace ya muchísimos años. Nosotros vivíamos en la calle de Magdalena, en la colonia del Valle, allá en la Ciudad de México. Era una casa, nos acomodábamos muy bien ahí. Estuvimos creciendo: yo estudié en la Facultad de Ingeniería, allí fue donde me recibí de ingeniero. Me especialicé desde el principio en las cuestiones ferroviarias, por lo que me mandaron al Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico. Allí vivimos bastante tiempo, yo era el comisionado de Vías Generales de Comunicación en el Ferrocarril, pues con ciertos riesgos, allá nació el tercer hijo mío, después de tres o cuatro años nos regresamos ya para México.

PJ: ¿Cuándo se casó usted?

SC: Me casé el 27 de abril, me acuerdo porque fue el día de mi cumpleaños, de 1953. Tuvimos cuatro hijitos mi esposa y yo. Tenía 25 años y ella tenía 20 años. Ella recién que murió hace dos meses y medio.

PJ: ¿Cuántos hijos tiene usted?

SC: Tres hijos: Santiago, Francisco, Leonardo, que nació en Chihuahua, y mi hija que ya nació aquí en México. Todos ellos viven, gracias a Dios. La que murió hace poco tiempo fue mi esposa. El 11 de mayo.

PJ: ¿Entonces desde antes de que saliera usted de la Facultad ya empezó a trabajar en los ferrocarriles?

SC: Ya siendo ingeniero, mi especialidad fueron ferrocarriles, fui como inspector de Vías Generales de Comunicación, me mandaron a Chihuahua, allí inspeccioné el Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico.

PJ: ¿En la reconstrucción?

SC: Pues ya en todo.

PJ: ¿Ya estaba funcionando?

SC: Ya estaba funcionando. Fue muy interesante. Ha de haber sido allá por 1957. Nos fuimos con los dos hijos menores.

PJ: ¿Se fueron a vivir a Chihuahua?

SC: Sí, a Chihuahua. Allí nació mi hijo Leonardo, ya luego nos regresamos para acá, y aquí nació mi hija, que fue veterinaria. Mis hijos fueron también ingenieros, pero en otras cosas, otras especialidades.

PJ: ¿Después de que regresa usted a la Ciudad de México, en qué área estuvo trabajando?

SC: En ferrocarriles. Inclusive pedí una beca para ir estudiar a Francia, en Ferrocarriles

(su hijo precisa: él estuvo seis meses en Francia, en 1960. Y luego en 1968 volvió a regresar, y estuvo otros seis meses en Francia). Dos veces en Francia. Después regresé muchas veces a Francia, pues los ferrocarriles franceses son muy buenos realmente, los ferrocarriles allí son excelentes.

PJ: ¿Habrá algunas cosas o algunos conocimientos que se haya aplicado acá, en México, de la experiencia que tuvo en Francia?

SC: Sí, cómo no, claro que sí, en el tendido de vías, el tipo de fijación, la longitud de los rieles, los rieles soldados, y cosas de este tipo, y que se decidían en las juntas que se hacían cuando se terminaba la construcción del riel y se tenía que hacer una junta allí y se reforzaba, todo eso lo aprendí allá. -¿Tú especialidad cuál fue papá? Vía.

PJ: ¿En el área que usted estaba tenía que recorrer todo el país?

SC: Allí en el Chihuahua al Pacífico. Llegaba por ejemplo hasta Ojinaga.

PJ: Y cuándo estuvo en México igual, ¿salía frecuentemente?

SC: Básicamente mi función fue ésta, siempre en la cuestión ferroviaria y sobre todo en vía.

PJ: ¿Y para eso no tenía que desplazar a su familia?

SC: No, algunas veces sí, pero otras veces no, solamente cuando fuimos a Chihuahua (comenta su hijo: Nos fuimos todos, pero ya en la Ciudad de México fue raro, ya no salíamos muy seguido). Cuando estábamos en Chihuahua íbamos a El Paso y entonces nos pedían o a mi señora les pedía una fotografía de mis hijos, en ese momento nada más eran Santiago y Francisco, que fueron

los primeros, y ya el tercero que nació en Chihuahua, en el Sanatorio Palmar.

PJ: ¿En esta especialidad cuánta gente dependía de usted?

SC: Mucha gente, a mí me dieron un proyecto muy importante, por parte del subsecretario de entonces, que era el ingeniero Barberena, y me comisionó a que me hiciera cargo de una terminal muy importante, para hacer una terminal de carga y que se la había dado a contrato a un señor que tenía mucho dinero, y no otra cosa. Fue entonces que el ingeniero Barberena me consideró como el director técnico del proyecto, y después gente de Ferrocarriles para diferentes áreas del mismo, y no nada más eso sino que ese señor se gastó realmente mucho dinero, porque tenía dinero (le pregunta a su hijo: ¿Cómo se llamaba?). En este momento no me acuerdo de su nombre (comenta su hijo: Mi papá fue escalando dentro de los ferrocarriles desde el nivel de la parte de vía dentro de la Secretaría de Comunicaciones, y llegó a tener el puesto de subdirector general de ferrocarriles, eso fue en la época de Echeverría, fue en el periodo de Echeverría cuando fuiste subdirector general de Ferrocarriles, pero desde los sesentas estuvo como jefe del Departamento de Programas, primero en la parte de vías, luego jefe del Departamento de Programas, y en la época del licenciado Echeverría fue cuando lo nombraron subdirector general de Ferrocarriles. Entonces en esa época ya tenía a su cargo a todo el personal de ferrocarriles dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La verdad es que no sé cuántos eran, pero era a nivel nacional).

PJ: ¿Dónde estaba la subterminal que usted dirigía?



Imagen tomada de *Revista Ferronales*, t. LXVII, núm. 7, julio 1981, p. 19.

SC: La persona que nos dio, el que tenía el contrato y que nos llamó y del que fui subdirector técnico, desde luego tenía mucho dinero, él era en aquel entonces dueño de Mexicana de Aviación, el ingeniero Ballesteros se llamaba, nos mandó a Estados Unidos. El grupo que teníamos allí, a mí por parte de la SCT y a gente de ferrocarriles en determinadas áreas, teníamos en todas las áreas, gente de transportes, de patios de todas las áreas y terminales, entonces se hizo un es-

tudio muy detallado de a dónde podríamos ir a trabajar para producir ese programa, entonces fuimos a la Universidad de Stanford, allá fuimos a caer, cuando se terminó el estudio, a todos los que estábamos allí, firmaron por ejemplo, aquí están todos, esto no los dieron, ya que tiene su índice, introducción, un análisis cualitativo de todos los tipos de configuración de patios, introducción y sumario, examen de la configuración del patio y análisis de conflictos. Todo sobre los principales problemas que se te podían presentar en un patio, después la metodología para desarrollar, los cruces de trenes y la forma en que los estaban manejando; es decir esto es una cosa muy completa, análisis de conflictos, selección de alternativas de diseño y capacidad de análisis de seleccionar un diseño de una llave y esto fue hecho en 1985, yo le digo que ahorita tengo 85 años (su hijo comenta: Físicamente ¿dónde se iba a localizar?). Bueno, se iba a llamar el Patio de Coyotepec, ese iba a ser el Patio de Coyotepec, salir de la Ciudad de México y allí iba a ser. Yo había enviado ese proyecto, inclusive creo que ya les llegó aquí a ustedes y a la señora directora, ya le llegó así como esto tiene toda la explicación de cómo se trabajó y que problemas se tuvieron en ese proyecto. Aquí, los americanos son muy dados a hacer el nombramiento de las personas que participan, aquí está el patio y todo eso ya se ha mandado inicialmente. Hay una selección, por ejemplo el diseño de una sola llave en lugar de varias llaves, aquí está un sumario ejecutivo para recomendaciones.

PJ: ¿Este proyecto se llegó a realizar?

SC: No. Nunca se llegó a realizar, y eso puede decir con toda franqueza, porque cuando regresamos nosotros de hacer el estudio, nosotros habíamos estado en la Universidad

de Stanford, haciendo todos los movimientos que se tenían que hacer y diferentes versiones y en fin, de allí fue que salió esto, y a mí me regalaron el primer ejemplar de esto. Me mandaron aquí cuando nosotros hicimos exposición de lo que habíamos hecho y nos mandaron a la porra (risas).

PJ: ¿Ferrocarriles no retomó el proyecto?

SC: El señor Ballesteros fue el que lo presentó y allí mismo el subsecretario al que nosotros deberíamos y queríamos mostrar eso y que no tenía ninguna cosa mal hecha, pues sí nosotros consideramos que no estaba mal hecha. Y nos dijeron que estaba equivocado, que eso estaba mal y nos mandaron a calacas, como se dice vulgarmente. Nos quedamos con cien ejemplares de estos, cien ejemplares de estos nos quedamos. Se enviaron para acá y desaparecieron.

PJ: En el Museo de Ferrocarriles jamás los volví a ver.

SC: Se llamaba Fernando de Garay el subsecretario que nos dijo: ustedes no tomaron ni siquiera la cantidad de carga que se está manejando y qué tipo de carga estaban manejando. Ok, ya vamos a dejarlo por la paz y hasta luego, y así fue, y nosotros nos quedamos así, esto fue en 1985. El autor, que fue un norteamericano, él estaba haciendo la presentación y yo hacía las traducciones. Estaban el señor Ballesteros, él estaba allí, ahora sí que nos echaron fuera de una manera muy difícil, porque nos dijeron que esto no estaba bien. No tomaron las cargas como se deben tomar. ¡Oiga! pero si eso fue lo primero que hicimos. No importa esto no sirve para nada. Lamentablemente así fue.

PJ: ¿Después de eso usted siguió trabajando en ferrocarriles, para SCT?

SC: Sí. Con esa experiencia, porque el señor Ballesteros dijo: ¡Vamos a esperarnos un año para ver si cambian de parecer estos señores, usted puede seguir con sus sueldos, no hay problema, y durante un año vamos a hacer lo necesario para que esto se apruebe. Pero al final de ese año me dijo: Usted ya no va a ser necesario, porque no hicieron ninguna modificación, así que el proyecto es de usted y me lo dio. Entonces yo quedé así, con un regalo del señor Ballesteros, que me ha dado el proyecto a mí, y pues quedé muy indignado de ese proyecto, porque el señor Ballesteros se había portado con nosotros de una forma increíblemente buena, porque nos mandó a todo el grupo a un montón de patios de ferrocarril a que revisáramos los patios de ferrocarril, a todo el grupo, no nada más a unos cuantos, a todo el grupo que habíamos ido. Y yo por parte de la SCT, como director técnico del proyecto, y a todos los demás que venían de ferrocarriles. Hay algunos que hacían cabeza y son los que iban por todos lados a pasearse y a conocer los ferrocarriles de otras partes y todas las formas que habían tenido para mover sus trenes y sus carros o su carga.

PJ: ¿Esta subterminal sería una alternativa a lo que es Pantaco?

SC: Sí

PJ: ¿Para descentralizar, supongo, la Ciudad de México?

SC: Sí

PJ: ¿Pero las autoridades de Ferrocarriles dijeron no?

SC: No, nada.

PJ: ¿Le quedaban algunos antes de la privatización?

SC: Eso acabó de darle a que se hiciera un trabajo debido, y se hiciera el patio no nada más vamos a pensarlo no, no. Fue una cosa muy desagradable, para todas las personas que participamos en él, no nada más nosotros, lo que habíamos estado trabajando en la parte técnica del proyecto. Es decir, todos los que estaban aquí, que están aquí y firmados, este fue el primer documento que salió por parte de Stanford para hacer el proyecto.

PJ: ¿Se acuerda usted de algunos funcionarios de FNM que se hayan opuesto a ese proyecto?

SC: Pues no recuerdo que haya habido alguno. No recuerdo sus nombres. Les he mandado aquí muchos documentos de trabajo, inclusive les voy a dejar este documento para que ustedes lo terminen, aquí no dicen lo que estaban haciendo. Por ejemplo, Vicente Ortega era un técnico muy bueno, ingeniero también, Roberto Castellanos también en cuestiones de comunicaciones (su hijo comenta: El equipo que integraron venían tanto de SCT como de FNM).

Como yo venía de la SCT, entonces de alguna forma había un apoyo de ferrocarriles. Además, tenía una autoridad y había que usarla. Cuando estaba en Stanford y si no se trabajaba ibas para afuera, hubo casos muy penosos, muy penosos realmente, y pues ni modo, hubo que decirles esto no se hace así y para afuera. Era increíble.

PJ: ¿Pero volviendo a eso, en la reunión que ustedes tuvieron con las autoridades la única explicación cuál fue?

SC: Un subsecretario dijo: esto no sirve.

PJ: ¿Y sanseacabó?

SC: Se acabó. Y todavía el señor Balleste-

ros dijo: Nos esperamos un año a ver si cambian de opinión, y al año me dijo: ¡Ingeniero!, primero me dijo, a todos los demás les voy a seguir pagando sus sueldos. Y estaban pagando unos sueldos muy buenos, muy buenos realmente, que ganaban mucho más que lo que les pagaban a algunos en la Secretaría o lo que les pagaban en Ferrocarriles. Y después de un año me dijo: Lo siento mucho pero esto ya no se pudo solucionar, se trajeron a expertos americanos, trajeron al doctor Wong, que era un excelente ingeniero en cuestiones de ferrocarriles, y a gente de ellos, y entre ellos muy especialmente dos muchachas, muchachas ingenieras, ellas hacían un trabajo muy bonito, muy interesante, esta es la parte que creo fue la más interesante de lo que fue ese proyecto, y lo que fue una metida de pata del ferrocarril, del subsecretario por cuestiones políticas. Porque nosotros nunca supimos por qué dijeron que no, porque lo que estaba argumentando el entonces subsecretario no tenía validez, no tenía validez, porque nosotros habíamos súper checado eso, y decirnos que eso era una cuestión de las cargas, que eso se tenía que modificar, y la verdad quién sabe que más nos dijo de que se tenía que modificar el valor de las cargas, porque no correspondía con lo que planteábamos. Pero eso era falso, porque eso fue lo primero que se vio, lo primero que se vio fue qué era lo que se movía en los patios en aquel entonces.

PJ: ¿Cuándo se jubiló usted?

SC: Pues ya con eso, muy rápido.

PJ: ¿Pero todavía siguió trabajando?

SC: Sí claro que sí, pero entonces me fui al Instituto Mexicano del Transporte (su hijo comenta: Acuérdate que te fuiste con el proyecto de reconstrucción de Tlatelolco). Ah

sí, sí, es lo que iba a decir. Cuando me sacaron entonces me fui a Tlatelolco, estuve a cargo de la revisión de los edificios que se habían caído y todo eso. Lo de Tlatelolco fue terrible, fue terrible lo de los edificios que se cayeron, y personalmente los revisé: uno por uno de los que se habían caído, y fui el que dije éste se debe demoler y éste no se debe de demoler, éste sí y este no y así. Tlatelolco fue terrible.

PJ: ¿Cómo fue, como comisionado o por fuera?

SC: Por fuera entré a Tlatelolco. Me llamó inmediatamente la atención eso porque fue terrible, no puedo decir otra cosa, y estuve trabajando mucho tiempo y de una forma muy riesgosa. Porque los edificios que estaban dañados se demolieron. Uno que fue donde estuvieron los parientes del cantante (pregunta a su hijo: ¿cómo se llama?) Plácido Domingo, allí estaban esos se cayeron solos. Y había de diferentes alturas.

PJ: ¿En Tlatelolco, en este trabajo, de dónde dependía usted?

SC: Dependía de las autoridades que estaban revisando Tlatelolco. Ese fue ya un trabajo mío, autónomo, digamos. Tenía a mi cargo gente que se metía a revisar los sótanos y veía que estaban inundados y cosas así por el estilo, y se definió cuáles eran los edificios que se debían demoler, esa era mi responsabilidad.

PJ: ¿De estos dos trabajos, principalmente, tendría usted documentación fotos o algo por el estilo?

SC: (Su hijo comenta: Mi papá entró a los Ferrocarriles... ¿cuándo entraste papá?, creo que en 1956. Entonces estuvo sesentas, sesentas y hasta 1986 fue que estuviste más o

menos. En esa época mi papá conoció todo lo que fue ferrocarriles por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que eran los que supervisaban a los ferrocarriles mexicanos, y de esa época mi papá conoció a muchísima gente tanto de los nacionales como de la Secretaría, y tanto de las autoridades de los Nacionales de México, y del que más me acuerdo fue don Luis Gómez Z., que hizo cierta amistad con él. Viajaron juntos a Latinoamérica. Mi papá también estuvo en la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, representando a México, y sí conoció a mucha gente de ferrocarriles de toda Latinoamérica. Entonces en estos 25 a 30 años que estuvo, conoció mucho lo que es ferrocarriles y de allí sí tiene fotografías y debe tener anécdotas y un montón de cosas que podría él platicar con ustedes).

Sí, era la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, y también me mandó el ingeniero Barberena, y la presentación que tuvimos, pues yo en lo particular fue sobre la organización de la información de los ferrocarriles, cómo se debía dar y se llevaron dos libros, ahorita no recuerdo cuáles, y se leyeron en la ALAF, eso fue lo que se siguió en ALAF, esa forma de hacer los reportes fue la que se dio, y a mí fue una situación que me dio mucho gusto, porque para mí era un orgullo haber representado en una asociación como es ALAF, pues una cosa nueva, novedosa totalmente, y después se siguió con todo eso, y no nada más fui una vez, fui varias veces. (Su hijo comenta que participó en varios congresos). Participé en varios congresos, se hacían cada determinado tiempo, inclusive aquí en México, cuando estaba López Portillo, y yo le estoy enseñando unos planos de toda la terminal, haciendo la explicación de todo lo que era eso con gente del ferrocarril, allí sí estaba don Luis y otras personas.

PJ: *¿Volviendo a lo de su familia, alguno de sus hijos se dedicó también a ferrocarriles?*

SC: Nadie, por ejemplo mi hijo Santiago se fue a San Luis Potosí, allí ha vivido toda su vida. Francisco (presente en la charla), se vino aquí y es ingeniero también, y trabaja en (él comenta: en el sector financiero) del banco Santander, allí trabaja. Leonardo se dedicó a otras cosas, también está viviendo allá en Querétaro, mi otro hijo está aquí en México. Santiago nos pidió que le lleváramos, mi esposa y yo un coche, no sé hasta dónde, y no quedó satisfecho y se regresó a San Luis y allí ha vivido toda su vida. (Su hijo comenta: Luego mi papá algunos años posteriores a 1985 se fue a trabajar al Instituto Mexicano del Transporte, allí en Querétaro, ¿cuándo entraste a trabajar allí, papá?). Cuando el sismo yo veía que había otros intereses, por ejemplo allí durante el trabajo que hacía en el IMT; veía que había algunos ingenieros hacían estudios para ver la verticalidad de los edificios, y a mí me llamó mucho la atención, entonces me di cuenta de que podría ir a trabajar con esos ingenieros, que supe que se iban a ir, iban a venir aquí a Querétaro, y allí poner un Instituto Mexicano del Transporte, y me acerqué a uno de ellos para ver si tenía cualidades para hacer un trabajo como el que se hacía allí. Entonces me fui al Instituto y me dieron un puesto de investigación y me quedé con todos los documentos de la Terminal Ferroviaria de Coyotepec, y me dije, conozco esos documentos no hay problema, porque el señor Ballesteros me los dio a mí, y entonces cuando supe que ya se iban a venir para acá para Querétaro, el IMT, pues me apunté para trabajar allí.

Al principio estuve dentro del Instituto, pero después, por cuestiones de tipo administrativo, porque desconfié mucho de los

administradores del Instituto, entonces el Instituto era muy pequeñito, tenía varias líneas de investigación y por eso tuve que salir del Instituto. (Su hijo le pregunta. ¿Estuviste como cuatro años?). Pues estuve como tres o cuatro años. Pues los administrativos dijeron, “este señor que no puede seguir”. Sí, porque me opuse a que se le diera tanto peso al administrador, sí tenía su valor y toda la cosa. Yo me quejé en una junta porque se hacían juntas en el Instituto prácticamente una vez al mes, una junta en la que estaba el director y los que estaban trabajando allí, y me quejé, pero muy fuerte contra los administradores, y claro vinieron las represalias y tuve que salir. Yo, mi vida ha sido hacer lo que se debe hacer. No me voy a dejar de estos señores, no, y me sacaron, me sacaron del Instituto, y entonces me fui a trabajar por mi lado.

PJ: ¿Ahora a qué se dedica?

SC: Pues que puedo decir... que vivo de mis rentas (risas). Vivir mi vida como jubilado.

PJ: ¿Por parte de la SCT?

SC: De parte de SCT por un lado y por parte del Instituto Mexicano del Transporte. Allí hay un sanatorio, hay dos sanatorios muy importantes, uno que es por parte de medicina general, y otro es por parte de la Secretaría, y allí le dan a uno una cierta jubilación, cuánto es, le puedo decir, aquí traigo el papecito, pero son en un lado me dan 2500 pesos y por el otro lado me dan 3800, eso es lo que percibo de jubilación mensual. Ahorita desde mayo no recibo ninguno por equis circunstancias, que no hay una justificación, que sepan estos señores del Instituto, no lo saben, porque son sumamente minuciosos, y ahora últimamente se han puesto todavía más para dar estas justificaciones, es un lío.

Le comento que nos revisan hasta el último documento para ver si nos dan o no los servicios. Sí hasta el último documento. (Su hijo comenta que estuvo trabajando con el doctor x y le pregunta si de eso se acuerda). Como asesor externo en algunos proyectos de ferrocarriles, pero fueron pocos. Se trataba de una empresa reconocida en todo lo que es transportes, igual que carreteras y algo de ferrocarriles. A mí me mandaron mucho a Veracruz, para ver toda la parte ferroviaria que tiene allá en Veracruz; entonces iba, hacía mis observaciones y venía a informar aquí a los ingenieros. Ésa fue otra de mis actuaciones, podríamos decir.

PJ: ¿No se ha acercado ahora a los nuevos concesionarios, las nuevas empresas, para alguna asesoría?

SC: Yo nada más le voy a decir una cosa: los ferrocarriles americanos que se quedaron operando los Ferrocarriles Nacionales de México no presentan ningún dato estadístico, ninguno, porque tengo amigos que están en el IMT y saben que no les dan la información, entonces ellos no dicen nada sobre cuestiones ferroviarias. (Le comento: está todo cerrado hacia la demás gente). Porque los americanos se niegan a dar la información, un dato. Yo de eso me enteré hace poco tiempo, pero no dan ni un solo dato, lo que yo creo que es una vergüenza de los americanos que tienen ahora los ferrocarriles, un resumen de lo que ellos están moviendo, por qué no. (Le comento: es un problema que no haya un ente regulador de los ferrocarriles) Ya no hay un ente regulador, que eso le quedaría al gobierno, y exigirles. Les entregaron todo y hacen y deshacen, ahora están haciendo una propaganda, creo que por cuestiones políticas de que van a hacer otro ferrocarril, que van

a venir los japoneses a hacerlo, ya tienen 1200 millones de dólares para hacerlo, pero eso no es cierto, quién se va gastar todo eso, en primer lugar, los mismos americanos no lo permitirían, es una competencia. Lo he dicho porque mucha gente sabe que tengo conocimientos sobre ferrocarriles y me preguntan: ¡Qué pasó con eso que dicen que van a venir, que esto y lo otro, yo les digo que no es cierto, es pura demagogia! Yo nada más me pregunto si los americanos van a permitir que haya una línea que dé servicio cuando están ellos. Aquí, como yo me quedé, no con mucho, con todo lo de ferrocarriles, con lo de la Terminal de Coyotepec, yo mandaba aquí muchos datos, muchos datos.

PJ: *¿Ingeniero Cardozo, habría forma de que lo visitáramos a usted en su casa, para que nos fuera platicando con algunos documentos, en alguna otra ocasión?*

SC: Ya casi no tengo documentos, porque todo los he mandado para acá. Antes había aquí un director, Sergio Ortiz Hernán, lo conozco muy bien, de tres libros que escribió, uno estaba un poco incompleto, pero además éramos muy cuates. Lo conozco muy bien.

El ingeniero pregunta por Sergio. Le comento que él es asesor del Cedif, entonces comenta: Pues un día pregúntele por mí. Es a todo dar. Le comento que el Cedif tiene una revista digital sobre ferrocarriles y toda la temática ferroviaria que al principio Sergio Ortiz Hernán estaba muy involucrado en ello, pero que por cuestiones de salud ahora recurríamos menos a él, pero él nos está asesorando al respecto. El ingeniero señala: Pues que se vaya a Querétaro (risas), allí se vive a todo dar, a nosotros nos ha ido muy bien, allá se va a encontrar con amigos, el primer libro que escribió él lo tengo, pero los otros dos no los tengo. **MF**