

Vida Ferrocarriera

Entrevista a Tiburcio Bautista, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México

Alfredo Nieves y Patricio Juárez

Resumen

Entrevista realizada por Patricio Juárez Lucas y Alfredo Nieves Medina, jefes de Departamento de Archivo histórico y Planoteca, el 4 de abril de 2016, a Tiburcio Bautista Díaz, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Palabras claves: Maquinista ferrocarrilero, Ferrocarriles Nacionales de México, Transportación Ferroviaria Mexicana, Oriental, Puebla.

Buenas tardes, don Tiburcio Bautista.

PJL: Cuando trabajó en Kansas¹, 193 ¿dónde estaban sus oficinas centrales?

Tiburcio: En Monterrey, siempre, siempre fueron ahí.

PJL: ¿Y cómo es que llegó ahí? Tan pronto como se jubiló de Ferrocarriles Nacionales de Nacionales, ¿entró luego, luego o tardaron?

Tiburcio: Sí, a mí me jubilaron. Yo trabajaba en la gerencia de transportes desde el año de 1994, en 96, cuando ya se empezaba a ver lo que era la licitación de los ferrocarriles, que se empezó a rotar, a nosotros nos mandaron para Monterrey, a mí me mandaron a Monterrey, otros a Veracruz y otros a Guadalajara. Cuando la licitación termina y empieza el 23 de junio, a mí en ese momento ya me habían entrevistado quince días antes para continuar con la empresa de Transportación Marítima Ferroviaria como inspector de maquinistas del año 1997 al 99. En el 99 el señor Oscar del Cueto me da la oportunidad de hacerme jefe de trenes, así es, del 99 al 2002. En el 2002 me hacen superintendente en la terminal de Nuevo Laredo y luego de Nuevo Laredo me mandan aquí a Xalapa y luego a Querétaro hasta el 2006. Así es, pero a mí me entrevistaron cuando todavía era Ferrocarriles, me entrevistaron en Monterrey, me mandaron a traer para la entrevista, para ver si llenaba yo los perfiles para la contratación.

PJL: Entonces, ¿le tocó ver toda la transformación tecnológica que se dio en el ferrocarril?

Tiburcio: De Ferrocarriles a TFM sí. Sí, todo eso lo vimos y lo viví porque en realidad lo primero que hicieron fue empezar con el funcionamiento de la compra de locomotoras en el año de 1998, fueron las máquinas 45, las 45-AC4400, que esas las fuimos a traer nosotros. Andábamos supervisando el manejo y aparte a nosotros nos habían

dado una pequeña, una pequeña orientación o capacitación y nosotros anduvimos abordo de esas máquinas con los maquinistas y las fuimos a traer a Nuevo Laredo esas locomotoras, así es.

PJL: Y en la cuestión de la conducción, ¿cuáles son las principales innovaciones tecnológicas que le metieron ellos al tren?

Tiburcio: Lo principal, al tren, fue cuando empezaron quitando el cabús, que pusieron el aparato de fin de tren, reducción de personal, obvio, las máquinas ya llegaron computarizadas, ya tenían unas pantallitas, como las que están ahí dentro, ya son computarizadas las pantallas, entonces ya traías adaptado lo que es la potencia distribuida, ahí como podías enlazar hasta tres (...) de locomotoras, el manual dice cinco, pero no te acepta más de... hasta cuatro te acepta, lo que no teníamos en ferrocarriles. El tipo de pedestal de control de la máquina fue muy diferente a los que teníamos aquí, en México, posteriormente hay máquinas ahora también con computadoras y con el mismo sistema de pedestal del maquinista, con palancas del regulador, freno dinámico inversor y la automática y la independiente, idénticas a las anteriores. Ahora todo computarizado, ahora por medio de sistema de botones, sí, así es, PDI que quiere decir Potencia Distribuida Integral, así es.

PJL: ¿Cuántas gentes dejaron fuera?

Tiburcio: Con esta organización, lo que corresponde aquí es de que cuando hicieron las máquinas nuevas ... cuando en Ferrocarriles Nacionales de México de Veracruz salías de Veracruz, llegabas a Xalapa y ahí te relevaban, de Xalapa a Oriental y de Oriental a México, eran dos cambios de tripulaciones pero eran treinta personas las que se manejaban de Veracruz hasta México, y ahora únicamente se manejan nueve personas, o sea que dejaron afuera veintiún personas, te lo puedo enumerar. Salías de Veracruz con un maquinista, un ayudante, un conductor y cuatro garroteros, porque se manejaban más de cuarenta y cinco carros y era un garrotero maromero, el tamarindo, se acoplaban dos máquinas ayudadoras y que correspondían dos maquinistas y dos ayudantes maquinistas, y cuando subíamos cuádruples eran tres ayudadoras, o sea que éramos en el tren, éramos cuatro maquinistas, cuatro ayudantes, un conductor y cuatro garroteros y de aquí de Oriental llegábamos únicamente ya nada más con dos locomotoras, con los cuatro garroteros, el conductor y el maquinista y el ayudante, ¿por qué? porque a los otros ya los habíamos cortado las ayudadoras en las vigas, donde termina la pendiente gobernadora y de aquí de Oriental salías con un maquinista de tronco y su ayudante, maquinista de ayudadora, ayudante maquinista, conductor y cuatro garroteros, para continuar de aquí de Oriental a México, pero en Sams cortabas la ayudadora, y ya nada más continuaban de allá así en adelante.

PJL: Ah, ya ¿una sola máquina, o?

Tiburcio: Dos máquinas, así es.

PJL: Sí, entonces sí fue una reducción muy grande.

Tiburcio: Pues en realidad la potencia distribuida es una tecnología muy bonita, pero desgraciadamente afectó, siento que como a un 60% de trabajadores, incluso no nada más al personal trenista, de Veracruz ya empezaron a hacer convenios de cómo salían los trenes formados y desde Ferrocarriles hacías movimiento en Xalapa, le hacías movimiento aquí en Oriental y luego los trenes ya salían directos desde Veracruz, aquí en Oriental le cortabas tres, cuatro carros y/o ordenabas el movimiento de lo que tenías que dejar en Lechería y lo que entraba al Valle de México y también igual empezó a hacer reducción del personal, de servicios, de patio. Mira, ahorita aquí Oriental está muerto, cuando era el punto X principal donde llegaban los trenes de Puebla, de México, de Veracruz, de Teziutlán y donde hacías todo el movimiento de loteo de flete.

ANM: En su caso, yo creo que hay dos situaciones, una como ferrocarrilero y otra como habitante de Oriental, ¿cómo ve la situación del cambio de los nacionales a la nueva compañía particular?

Tiburcio: Bueno...

ANM: Primero como ferrocarrilero, ya nos dijo, nos externó una parte, sería ver si nos la puede complementar y luego otra como habitante de Oriental.

PJL: ¿Qué pasó con toda esa gente?

Tiburcio: Aquí en Ferrocarriles, anteriormente teníamos gente prestada de Uruapan, de Monterrey, de San Luis, de Tierra Blanca, de Tehuantepec, de Matías Romero. Había mucha gente prestada aquí, en esta División Xalapa, por lo mismo que yo les decía, cada tren se constaba de cuatro maquinistas, cuatro ayudantes y era un mundo de gente. Llegaba uno a la pizarra, en Xalapa, porque me tocó el inicio, en Xalapa, de cuántos quedó de setenta, de sesenta era la pizarra; uh, no salgo hoy, a las 12 horas, 14 horas, por todo el movimiento que había estábamos saliendo continuamente, aquí en Oriental también, era una pizarra muy buena que dejaba muy buen dinero, la gente de acá pues era de las principales, de más arriba de los escalafones, así es, y muy poco nos dejaban a nosotros y pues nosotros, yo como maquinista yo soy del año 1981, y hay muchísima gente adelante, pero sí, Oriental, en el aspecto de movimiento de trenes bajó el 100%, porque ahora de los aproximadamente 350 trabajadores que había en el taller, ahorita aquí no queda nadie de trabajadores que había en la estación, que era el maquinista de patio, el ayudante, el jefe de patio, el mayordomo de patio, los tres garroteros, el jefe de estación, proveedores de locomotoras, llamadores de transporte, de locomotoras, toda esa gente pues ya no existe, absolutamente nadie. Vino la modernización, desde Ferrocarriles inició con el Skytell, llega TFM inmediatamente implementa los teléfonos celulares y así empezó la reducción de gente, de llamadores y de todo, hasta quedar ahora directamente en Monterrey ser la central y desde ahí manda la llamada, por medio de un mensaje y el trabajador tiene que reportar (...) con un mensaje o vía llamada y lo que corresponde al pueblo de Oriental. ¿Qué sucedió? El comercio se vino muy abajo, fueron aproximadamente, pues qué se yo, unos trescientos cincuenta que trabajaban en el taller, más los del patio, más la gente que llegaba de Xalapa, de México o de Puebla en los trenes. Estamos hablando de unos quinientos trabajadores al día que había o quinientas personas y de esas quinientas personas ponga que doscientas tenían a sus esposas acá.

ANM: Eran jefes de familia.

Tiburcio: Eran jefes de familia, tenían hijos y que el mercado, el comercio se fue para abajo también, carnicerías, de ropa, de zapatos, rentas; definitivamente Oriental se fue muy abajo, así es.

ANM: Aja, cuando se fue el tren.

Tiburcio: Sí, cuando se fue el tren, el tren se fue directamente aquí de Oriental, ya efectivo en abril del 2007, yo estuve de superintendente todavía y yo estuve peleando que el patio de Oriental no se quitara, que era importante, les hacía yo ver a mis jefes que era lo se hacía aquí en Oriental y que ibas a dejar de hacer y entonces mis jefes, pues me daban a lo mejor (...) me dieron la oportunidad de seguir dejando el servicio de patio aquí en Oriental. Yo salgo un 22 de diciembre del 2006 por enfermarme de los nervios y en abril de 2007 se llevan el patio a Xalapa, aquí se perdió (...) por la falta de movimientos, aquí había una minera que cargaba ahí sus tres o cuatro furgoncitos de arena, pero era movimiento, lo de aquí, la grava, eran veinte góndolas diarias que cargaban, el servicio de patio las retiraba, las agregaba a los trenes; no hay nada ahorita absolutamente aquí en Oriental, a lo mejor unos dos carros ahí en la vía del público, que descargan maíz de palomitas y eso es todo lo que hay en Oriental ya.

ANM: ¿Se acabó?

Tiburcio: Se acabó.

PJL: Y esos a los que dices que les daban servicios, tanto la minera y la grava, ¿qué pasó con ellos? ¿Cómo sacan ahora su...?

Tiburcio: Se fueron del tren, se fueron del tren directamente. Esa dolomita la manejaban de aquí de Oriental a Lázaro Cárdenas y ellos, venía la grava, la traían de las derrumbadas, hacia aquí a Oriental, aquí la bajaban y aquí la subían a las góndolas, la arena esa también la procesaban aquí en Oriental, la subían a los carros y se iba por lo regular a Tlalnepantla y a Morelia. También todos se subieron a carros y todo eso se perdió acá, por eso era lo que nosotros peleábamos mucho. Yo como superintendente peleaba mucho este tipo de servicio de patio aquí, en Oriental, era uno de los casos y otra proteger a mi gente de aquí de Oriental, que no se quitara, pero, pues...

PJL: ¿Y por qué se jubiló ahora de Kansas?

Tiburcio: De Kansas... en el año de... yo empecé a sentirme... a lo mejor sería mucha presión de parte de, porque ya estaba yo en Querétaro, es un patio muy grande. Escobedo es un patio muy conflictivo para recibir los trenes y todo el paso de trenes en Celaya, entonces yo administraba lo que era desde Escobedo, Querétaro, San Juan del Río, México, Oriental, Xalapa, Veracruz como superintendente, entonces mi presión fue a lo mejor un poco dura, porque yo me levantaba a las cuatro y cuarto de la mañana todos los días a desayunar, a preparar mi desayuno, darme un baño y a las 6 de la mañana ya estaba en la oficina, a hacer movimiento del... bueno mis conferencias, hacer movimiento del patio, para tener siempre bien actualizado el patio, luego de ahí me iba yo a Escobedo, me venía a San Juan del Río, eran 10 u 11 de la noche y yo apenas iba llegando a mi departamento ahí, en Querétaro y posteriormente a las 12 o 1 de la mañana ya me estaban hablando por teléfono, que Veracruz no quería recibir determinado flete, que Celaya no quería recibir, era un promedio de dos o tres horas que yo dormía diario. Había ocasiones en que yo me quedé dormido manejando, afortunadamente, gracias a Dios, pues nada más la salida de la carretera; entonces ahí mi sistema nervioso se elevó y hablé con mi jefe, el Director de Operaciones, el señor Manuel Zulaica, que me diera la oportunidad de irme y sí, afortunadamente no tengo nada que hablar de él, me liquidaron, no como renuncia, si no como ellos me hubieran liquidado.

ANM: Y formalmente, ¿cómo se llamaba su puesto? ¿Superintendente de...?

Tiburcio: Superintendente Regional.

ANM: En este caso, ¿cuáles eran las funciones del superintendente regional? Ya nos habló del ámbito geográfico, pero ¿cuáles eran sus tareas? Que dijera tengo que hacer esto y esto...

Tiburcio: Así es, o sea, que todo lo que teníamos que hacer, porque todo lo llevábamos a base de conferencias, qué es lo que recibía Veracruz, a qué hora nos lo recibía, entonces yo era el que programaba la salida de los trenes, tanto de Xalapa, para entregarse a tiempo a Veracruz, de dónde se tenía que tomar el flete para poder ingresarlo a Veracruz, cuando Veracruz nos daba más del flete correspondiente cómo teníamos que manejar ese flete, si lo dejábamos en Cardel, en Tamarindo, en algún escape; si no teníamos locomotoras y Veracruz nos daba teníamos que regresar, o sea, que era un administración que tenías que jugar al ajedrez, deja esto acá, retira esto acá, regrésate con esto, ver qué tanto de gente teníamos, a qué hora tenía yo que estar pendiente de que los intercambios se llevaran a cabo, de acuerdo a cómo lo habíamos programado en la conferencia, en Veracruz, en Celaya. Ver que el patio de Escobedo no estuviera congestionado el flete, me tocaba como superintendente también, ver cuando había un accidente y a mí me correspondían las maniobras, porque eran como el personal de mayor jerarquía es el que se hacía cargo de las maniobras de los accidentes, yo llegaba en ese momento y desde que iniciábamos hasta que terminábamos, ahí nada de que vamos a descansar ocho horas y mañana regresábamos, lo que interesaba era dar la vía principal libre para el tránsito de los trenes, porque eso nos afectaba mucho la llegada de los trenes a determinados lugares y aparte que no contábamos con la fuerza suficiente para poder retirar más flete.

ANM: Estamos hablando de TFM, ¿por qué años era esto?

Tiburcio: Esto es del año de 2006, aproximadamente, 2006 para atrás; yo me hice superintendente en el 2002 en Nuevo Laredo, luego de Nuevo Laredo me regresaron a Xalapa y de Xalapa me mandaron a Querétaro.

ANM: La ruta que tenía en ese tiempo TFM, ¿de dónde a dónde era?

Tiburcio: Bueno, de TFM, la terminal Valle de México era una terminal que trabajaba para todos los ferrocarriles, entonces es de Huehuetoca hasta Nuevo Laredo, lo que es Nuevo Laredo, Matamoros, por Monterrey (obvio), San Luis Potosí este... por acá por... San Juan del Río, Ahorcado y luego entrar también a Querétaro para llegar a Escobedo, o para ir a Lázaro Cárdenas, también le correspondía y lo que corresponde también de Teotihuacán a Veracruz vía Xalapa era lo que le correspondía a TFM y de San Luis a, este... a Tampico también.

ANM: Ajá, este recorrido geográfico nos ayuda mucho para que, pues, veamos que usted tenía la parte más conflictiva, ¿no?

Tiburcio: Pues sí, era muy conflictiva...

ANM: En el centro del país, pues era muy pesado, además eran distancias más cortas que las del norte.

Tiburcio: Sí, porque ahí corrías de México a San Luis Potosí, de San Luis Potosí a Saltillo y de Saltillo hasta Nuevo Laredo, y luego cuando llegabas a San Luis Potosí ibas directamente hasta... se llama este lugar... Cárdenas, hasta Cárdenas y luego te hacían el relevo y ya te ibas hasta Tampico y del lado también de Saltillo llegabas a Monterrey, y de Monterrey ya llegabas y te ibas directamente hasta Matamoros, sí.

ANM: En este caso, ¿cuántos superintendentes de su mismo nivel había en TFM en esa época?

Tiburcio: En esa época había superintendente de terminal en Nuevo Laredo, en Matamoros, en Monterrey, en San Luis Potosí, en Saltillo; el de San Luis Potosí controlaba todo hasta Tampico; y yo, que estaba en Querétaro, que controlaba lo de San Juan del Río, Escobedo, también México. Nos tocaba porque teníamos que coordinarnos con la terminal del Valle de México, los trenes que entregábamos y que nos iban a entregar también a nosotros; y Xalapa y Veracruz también me correspondían, así es.

PJL: Pero de su nivel serían dos nada más... de superintendente de división, por así decirlo ¿no?

Tiburcio: Había dos y el superintendente general que estaba en Monterrey, así es.

ANM: En este caso (estamos con el señor Tiburcio Bautista, nos está platicando de sus funciones como superintendente), por ejemplo, como superintendente regional usted estaba en TFM, que después fue Kansas City. Conoció también los puestos y funciones que había en Ferrocarriles Nacionales de México, ¿cuál era el equivalente o los equivalentes que había en Ferrocarriles, que hacía o hacían lo mismo que usted hacía en TFM?

Tiburcio: Pues el mismo superintendente, también con el mismo nombre, superintendente de Transportes, porque había superintendente de Fuerza Motriz y había un ingeniero general de Vía, que controlaba vía, puentes y edificios; el de Fuerza Motriz directamente lo que es talleres, y el de transportes igual, controlaba todo lo que es transportes, directamente.

ANM: Y en ese ámbito, por ejemplo, que usted diga, no, pues estoy igual que el superintendente de transportes, ¿o tenía más chamba?

Tiburcio: No, no, no, aquí en el trabajo de TFM se nos agregó más trabajo, porque yo al menos tenía en Escobedo, teníamos a un supervisor por turno, en Querétaro otro, en el Valle de México nada más había uno, de las 7 de la mañana a las 2 de la tarde y aquí en Veracruz teníamos otras gentes que eran, pero no eran correspondientes a transportes, ellos coordinaban, eran como comerciales, nada más y aquí en Oriental contaba yo también con jefes de trenes, que así se llamaban anteriormente, jefes de trenes; pero con todos ellos hacíamos la conferencia y nos poníamos de acuerdo cómo teníamos que hacer las cosas para poder llegar a tiempo a los intercambios y con Ferrocarriles el superintendente, mis respetos para él, pero tenía ayudantes superintendentes en todos lados, ayudantes superintendentes SL, ayudantes superintendentes ST, tenía secretarias, tenía mensajeros, tenía archiveros, tenía todo. Lo que yo en ese tiempo, como superintendente, en una investigación, tenía que entregarle al de recursos humanos todo lo correspondiente, lo que había sucedido y las recomendaciones de trabajador, sacaba yo el pulso de la locomotora de algún accidente y tenía que estudiarlo y ya entregarle directamente, todo analizado, al de recursos humanos, sí.

ANM: En este caso, por ejemplo, usted que vio este cambio, ¿cómo quedó el gremio después de la privatización? Después del concesionamiento, para que no se oiga feo.

Tiburcio: Bueno, económicamente quedamos muy bien, porque yo recuerdo cuando estaba yo de oficial, de inspector de maquinistas en ferrocarriles, yo recuerdo que ganaba en una quincena mil 200 pesos y en la otra mil 600 con 400 pesos de vales que nos agregaban. Era un promedio de 3 mil pesos ahora y cuando me contrataron en TFM, a mí me contratan ahí en Monterrey, me mandan el contrato con 9 mil 600 pesos, bien que recuerdo, luego, luego, de 3 mil a 9 mil 600 pesos, demasiado dinero, un 200 y tantos por ciento más de lo que ganaba en Ferrocarriles y el trenista quedó muy bien, porque ya no hubo jornadas que a veces hacíamos de 40 de 50, ahí únicamente sus 16 horas de servicio y ni un minuto más, donde fuera, les mandaban su relevo a cada tripulación, así es.

ANM: ¿Y con respecto al gremio? Por ejemplo, aquí hace un rato nos estaba platicando, y esperamos que nos platique más al ratito, de las cosas que estaban haciendo con los jubilados, aquí en Oriental las tradiciones, las fiestas que se hacían con Nacionales de México, ¿qué paso con ello ahora, con los nuevos ferrocarriles?

Tiburcio: Pues ahora, me duele decirlo, me duele, pero es la realidad, anteriormente los ferrocarrileros sentíamos mucho amor a la camiseta, desgraciadamente ahorita, con estas nuevas empresas, están metiendo mucha gente que ni siquiera traen algo, de los calcetines siquiera, de lo que era Ferrocarriles. Ellos vienen aquí a trabajar por ganar dinero, no por el amor a su trabajo, porque anteriormente nosotros desempeñábamos el trabajo con un orgullo tremendo y con una playera como un jugador, nos daba gusto portar esa playera de ferrocarrilero, porque hacíamos las cosas lo mejor que se pueda, porque anteriormente teníamos miedo, o no miedo, respeto, a un trabajador de alta jerarquía que fuera un oficial, que fueran del sindicato. Ahora, los muchachos de ahora no tienen ese respeto hacia los oficiales, los toman de a locos, les dicen groserías, a hoy algo que les hagan, un reporte, pues el sindicato no cree y en vez de creerles a ellos le quieren afectar al trabajador de confianza, porque no tenemos respaldo absoluto de nadie, de nadie, si el sindicato pide la cabeza de uno de confianza, ni modo, nos vamos, se van y ahorita como le digo, nosotros aquí en Oriental hemos retomado con los ferrocarriles, con los ferrocarrileros jubilados que ya no fueron contratados por TFM en el año de 1997, hemos estado, como le digo, retomamos lo de hacer un grupo de amigos ferrocarrileros que estamos participando en muchos eventos, pero para eso tuvimos que ver la vestimenta de los ferrocarrileros de antaño, para que nosotros vistiéramos en las mismas condiciones. Aquí hay unos compañeros, aquí hay un compañero que mandó a hacer una maquinita, la 143, y que nos la proporciona para los desfiles, para que salga más emotivo ese desfile. Ahorita también la escuela Héroe de (...), Don Antonio Lutrillo y otras personas elaboraron la máquina 501 y es la que también sacamos a relucir en los desfiles, para que se den cuenta del tipo de locomotoras que anteriormente se usaban como vapores y cómo era la vestimenta del mismo trabajador. Ahí, ahí hay otras (...).

PJL: ¿Y qué tan fiel es la reproducción que hicieron de esta máquina, digamos, a lo que eran las reales?

Tiburcio: Pues no es muy real, porque en realidad le faltan muchísimas cosas, ¿verdad? Pero en sí simula ser una máquina de esas antiguas, porque es lo que tratamos nosotros, de que simule algo con flechas, cómo era una máquina de vapor anteriormente, ustedes saben que adentro en la cabina había desde manómetros, había válvulas de seguridad, vapores y todo, pero aquí se trató... las personas que hicieron esas locomotoras, lo hicieron lo más real que pudo ser, que les faltan muchas cosas, pero como les digo, todo esto y tratamos nosotros de ver, iniciamos aquí. Inició este señor Álvaro Navarrete, con otras cinco o seis personas, a levantar este tipo de Club de Amigos Ferrocarrileros, ahorita ya somos gracias a Dios, 35 personas, y a veces un poquito más. A veces se hace más porque nuestros familiares nos acompañan, pero ellas no desfilan, ellas no desfilan. Ahora fuimos invitados el 5 de noviembre a la población de Nopalucan de la Granja, Puebla, en un aniversario más del primer mensaje que se envió a la Ciudad de México. Estuvimos el 20 de noviembre en Amozoc, también en el desfile de la Revolución; luego nuestro evento también del 7 de noviembre, también que cada día lo hacemos más emotivo, haciendo el festejo a nuestro compañero Jesús García Corona el héroe de (...); estuvimos el 20 de febrero aquí, en la feria de San José Chiapa, tenemos ahorita invitación para Lara Grajales, para Huamantla, y tenemos varias invitaciones, porque en realidad han visto la organización que va levantando cada día más.

PJL: ¿Y cómo van los planes o las gestiones para recuperar esta locomotora que nos dice?

Tiburcio: La máquina 90. Esa máquina 90 está en Xalapa, en el Museo de Antropología e Historia, entonces ahí hicieron las oficinas generales del DIF estatal y todo lo que había de máquinas de vapor, máquinas, la máquina diésel; había tres máquinas de vapor, una máquina diésel, había un tanque de guerra, había un helicóptero, había avión, todo eso se lo llevaron y lo arrumbaron. Entonces, posteriormente, hubo una persona ahí de Veracruz que decía que querían hacer un museo acuático o algo así, que querían ingresar la máquina al mar para que ahí estuviera, entonces pues nosotros sabemos perfectamente qué es el agua, es pura sal, esa máquina yo creo que en menos de un año se va a desintegrar, tratamos nosotros de, investigamos con ayuda de gente de Xalapa dónde estaba esa locomotora y qué pensaban; y luego al estar viendo que nosotros estábamos investigando para ver si nos la proporcionaban, se la llevaron a Veracruz y ahí las tienen arrumbadas en una... la tienen arrumbada en una bodega, porque las máquinas de vapor las vendieron a un chatarrero de Orizaba, dos chatarreros y uno se quedó con ella y la tiene ya, la puso frente a su casa para exhibirla, así es.

ANM: ¿Qué significa la locomotora para los ferrocarrileros?

Tiburcio: Locomotora para los ferrocarrileros, pues es la... la... ahí si me agarró... pues en sí lo que pregunta en las definiciones de ésa no se menciona.

ANM: No, no, pero ustedes aquí han hecho labores de restauración con una locomotora, que tuvieron que conseguir los recursos y le metieron mano de obra de ustedes, ¿por qué lo hicieron?

Tiburcio: Pues porque, ahorita lo que nos dice, Oriental es un pueblo netamente ferrocarrilero y la gente del mismo Amigos del Ferrocarril, se dieron a la tarea. Fíjese, esta máquina, la máquina 30-40 llegó en el año de... del 98 ... a inicios del año del 98, esa máquina iba para el Museo de Antropología e Historia de Xalapa, pero la trajo Ferrosur con dos máquinas, una al frente y otra atrás y nos la arrumbó ahí en las vías del público, a mí me tocó estar acá ya como oficial con TFM, posteriormente para bajarla a Xalapa se requería de, pues como ya ahora no es Ferrocarriles Nacionales de México, era empresa particular, cobraban demasiado dinero, cosa que no aceptaron pagar para bajar esa máquina, con don Raúl Mendoza Carabeo, un superintendente que llegó en esa época aquí, procedente de Chihuahua, nos dimos a la tarea con gente de jubilados, como podíamos apoyarnos en ellos y ver cómo podíamos bajar esa máquina, cuando nos lo ordenaran. Entonces, esa gente de ferrocarriles llegó y nos dijo que podíamos bloquear un

eje, ese bloquearlo quería decir que lo levantáramos, porque esta máquina son de varios ejes consecutivos, son de cuatro, cuatro ejes consecutivos y podían abrir la vía, entonces ya ellos nos mostraron como gatear y como calzarla. Posteriormente, no hubo ya eso de que se llevara la locomotora, no aceptaba, y ya estaba ahí arrumbada. Yo, en ese tiempo, el señor Miguel Ángel Bravo Lutrillo maquinista de camino, era regidor de aquí del pueblo de Oriental, con el señor Arturo Moreno que era el presidente de Oriental, hijo de ferrocarrilero. Y yo le expuse al señor Bravo que hablara con Arturo Moreno, para que esa máquina la solicitaran al estado de Veracruz, que esa máquina ya no se iba a bajar, entonces el hizo los trámites correspondientes y al final de cuentas le donaron esa locomotora. Después hicieron los trámites con TFM para que esa máquina se metiera en la “Y”, para eso TFM autorizó al Departamento de Vía cambiar los durmientes que fueran necesarios para poder llevar esa máquina al lugar a donde está. Una vez que está ya establecida ahí, la gente de ferrocarrileros empezaron a ver cómo le podían hacer para repararla y vieron ellos a estos de pinturas Comex y dijo que les iba a apoyar con toda la pintura correspondiente, pero que la gente empezara haciendo las reparaciones, querían que mientras ellos vieran que estaban haciendo las reparaciones, iban a donar la pintura; hubo mucha gente, aquí hubo un señor que se llama Fidel Munguía, también él donó con su gente toda la lámina, la fueron, la remacharon, soldaron, muchísima gente de aquí de Oriental participó en la reparación y la pintura de la locomotora. En la restauración, cuando se restauró esta locomotora, vino gente, por ejemplo, también el líder sindical Víctor Flores y quería que se fuera a restaurar la máquina de Xalapa y de Veracruz, mandaron a la gente de acá, pero esas máquinas ya están completamente malas, ya es muy difícil su restauración, se requiere muchísimo dinero y de maquinaria para volverlas a hacer.

ANM: Y esa locomotora que se quedaron como símbolo de Oriental, la 30-40, ¿de dónde a dónde corría?

Tiburcio: Esas máquinas a lo mejor, en una o dos ocasiones, llegaron aquí a Oriental, porque las máquinas corrían esas de México a Nuevo Laredo, San Luis Potosí, donde no hay tanta curvatura, por las mismas máquinas que aquí tenemos rumbo a la... a Veracruz de hasta 13 grados de curvatura, no podían llegar ahí, aquí si a lo mejor, le digo, llegaron unas, pero casi por lo regular eran las máquinas 27 las que andaban aquí corriendo en Oriental, así es.

ANM: Ahorita estamos en el año 2016, ¿hay ferrocarrileros en activo aquí, en Oriental?

Tiburcio: ¿Activos?

ANM: Que ustedes sepan, esos son ferrocarrileros.

PJL: O que fueron.

Tiburcio: A lo mejor hay algunos, que todavía ahí andan de maquinistas, otros de conductor, que son gente que todavía siente ese amor por la playera y les gusta trabajar. Desgraciadamente, hay mucha gente que ya no les permite hacer lo que anteriormente estaban acostumbrados a hacer en Ferrocarriles, les restringe ese deber de hacer las cosas, de querer hacer las cosas mejor.

ANM: Esto va con la pregunta, ¿había un reconocimiento social para los ferrocarrileros?

Tiburcio: Anteriormente, sí.

ANM: Hablemos... nos está hablando de que usted empezó a trabajar en Ferrocarriles Nacionales de México a principios de los ochenta...

Tiburcio: No, en el año de... el 26 de junio de 1972.

ANM: Ah, 72, en esa época, ¿cómo veían a los ferrocarrileros aquí, en Oriental?

Tiburcio: No, pues es que en realidad el maquinista era... saliendo... mire... aquí en Oriental, anteriormente al ferrocarril no le tenían mucho respeto, porque sabían que eran de los que ganaban, que incluso había gente que decía “ahora los ferrocarrileros comen con manteca” el día de quincena, porque aquí llegaba el pagador los días 5... no, creo los días 7 y los días 22, llegaba el carro pagador. Entonces mucha gente así le manejaba a los ferrocarrileros, pero en sí el ferrocarrilero, principalmente el personal trenista, tenía mucha distinción. Cuando yo llegué, inicié aquí en ferrocarriles barriendo fosas, limpiando máquinas, lo que fuera que me mandaran a hacer. Entonces yo siempre vi con mucho respeto al personal trenista, por la distinción que tenía un bonito pantalón, una bonita chamarra, una bonita maleta, su presentación. Yo me hice a la idea desde esa época, cuando habían pasado a lo mejor tres, cuatro, seis meses, de decir “algún día tendré esa oportunidad de ser maquinista” y desempeñé bien mi trabajo, lo mejor que se puede y se vio logrado, porque en el año de 13 de agosto de 1976 ingresé al área de Transportes, dejé Fuerza Motriz.

PJL: ¿Y qué tan difícil fue ese cambio, de Fuerza Motriz a Transportes?

Tiburcio: Pues era... anteriormente no había tantos ascensos, eran boletines que a veces había que tener una cantidad de maquinistas y otra cantidad de ayudantes maquinistas. Cuando se jubilaba algún maquinista, o el trabajo lo ameritaba, subía personal de ayudantes maquinistas a maquinistas y para eso boletinaban puestos a similares de locomotoras o a ayudantes maquinistas de patio, hacia ayudantes maquinistas de camino y luego posteriormente a nosotros nos daban como vacantes a los puestos de Fuerza Motriz que éramos los primeros que teníamos que... como le diré, éramos los primeros en que nos tomaran en cuenta para poder llegar al ascenso de trenistas; posteriormente venían también los hijos de trabajadores, personal de Vía, personal de Puentes y Edificios, pero nosotros éramos los que teníamos prioridad para ascender.

PJL: O sea que tenían vínculos, por así decir, de Fuerza Motriz...

Tiburcio: A Transportes, así es.

PJL: Ah, ok.

ANM: La entrada a los Nacionales de México, ¿cómo fue? ¿por quién fue? ¿cómo estuvo entrar ahí a los Nacionales de México a trabajar?

Tiburcio: Bueno, aquí yo recuerdo y todavía existe, mi papá era ferrocarrilero, él era cobrero, sueldo especial compensado en el Taller, en Fuerza Motriz, yo veo ahí que tengo cuando él fue a solicitar al sindicato para que se tomara en cuenta su solicitud para que yo ingresara en ferrocarriles. Entonces, en el año que yo había mencionado, en el 72, el día 26 de junio, me... pues... en realidad en aquellos tiempos decían los papás, si no estudias, si no sacas buenas calificaciones, te voy a meter al ferrocarril, era una amenaza la que teníamos, verdad. Entonces a mí, yo todavía no salía de la secundaria cuando ya trabajaba de noche de 0 a 7, trabajaba en Fuerza Motriz y en el día me iba yo a las 8 de la mañana, me iba a la secundaria, a terminar los últimos, ya los últimos para salir del tercer año, y así fue, pero fue con recomendación de mi papá al sindicato y el sindicato recomendaba a la gente directamente a determinadas áreas que estaban requiriendo personal.

ANM: Y ¿qué otros familiares que estuvieran en ferrocarriles?

Tiburcio: Tengo un hermano, al que sigue de mí, está un hermano, todavía en Orizaba, tiene un puesto de confianza también que está activo, él tiene 55 años, así es; y otro hermano, el más chico, que estábamos, mi hermano lo había recomendado que ingresara, pero a final de cuentas como que el no tuvo ese... a lo mejor ese amor o ese interés de trabajar en Ferrocarriles, ya que estaba casi por terminar la escuela se retiró, dio las gracias y mejor se fue.

ANM: ¿Y los abuelos?

Tiburcio: Mis abuelos, él era herrero, de los fundadores de aquí de Oriental, así es, él llegó aquí a Oriental procedente ... anteriormente Ferrocarriles, en dónde había talleres grandes y había personal en determinados talleres chicos, los regresaban, los mandaban a determinado taller. Por ejemplo, aquí mi abuelo llegó a Oriental en el año de 1902, procedente de los talleres que estaban en San Marcos, también en Ferrocarriles, así es, que era herrero.

ANM: Y en este caso, que estamos hablando del abuelo que viene a Oriental de otra parte del estado, ¿cómo se formó Oriental? ¿cuál es la versión que ustedes tienen?

Tiburcio: Bueno, pues aquí Oriental se fundó con el ferrocarril, cuando inició, pero en sí ya había aquí las haciendas correspondientes, con trabajadores del campo, de lo que es Virreyes, lo que es Torija, determinadas haciendas que había, había acá y después cuando inició la inauguración del ferrocarril, el 24 de mayo del año de 1892, que empezaron a habitar aquí en Oriental en carros campamentos, la mayoría, bueno, gente de ferrocarriles, del departamento de vía, de fuerza motriz (...) y después empezaron a llegar la gente de fuera. Cuando quitaron lugares, como les digo, de allá de San Marcos, empezaron a juntar aquí la gente en Oriental y ya por eso empezó a haber muchísima gente de ferrocarrileros, pero en sí, Oriental, desde el año de 1892 hubo gente ferrocarrilera ya. Así es.

PJL: ¿Qué hacía en estos trabajos donde empezó de noche? ¿Cuál era su tarea principal?

Tiburcio: Mi tarea principal era ayudante auxiliar, entonces, como ayudantes auxiliares, nosotros auxiliábamos lo que fuera que nos daban, para barrer una locomotora, para limpiar el motor, el taller; dar arena a las locomotoras, ir con el ayudante mecánico, del ayudante cobrero, determinados puestos y de lo que había vacantes había trabajadores que tenían su planta y que luego fallaban o estaban de vacaciones y nosotros cubríamos esos puestos, así es y había lugares, había tiempos, que se llamaban... unos empleos que se llamaban DCIP, pues en realidad no recuerdo las palabras correctas, pero en ese tiempo, cuando había DCIP, había paileros, había soldadores adicionales, airistas, había mucho empleo, había hasta como treinta empleos son ese DCIP y cada tres meses, noventa días, lo quitaban, dos días o tres días y lo volvían a meter para que no los hicieran de planta, entonces esos días nosotros casi no trabajábamos, pero cuando había esos puestos, trabajamos. Hubo ocasiones que yo logré hacerme 26, 28 turnos a la quincena, doblaba yo casi diario, que luego pues ya iba yo con mi papá, porque siempre con mi papa íbamos a cobrar al pagador, a formarnos ahí y ya le decía “ahora cobré más que tu papá”, ya ganaba más que él, yo ganaba en eso tiempos, cuando ingresé aquí, a ferrocarriles, me acuerdo que era de 50 pesos mi salario, así es, y en el patio de inspección como truquero, ganaba unos 54, 55 pesos, había puestos que iban en aumento, a lo mejor 1 o 2 pesitos más aquí en Fuerza Motriz, pero en el patio de inspección eran 4 o 5 pesos más de diferencia, sí.

PJL: ¿Hasta qué nivel alcanzó ahí, en Fuerza Motriz?

Tiburcio: Bueno, en Fuerza Motriz nada más trabajé de 72 al 76, pero ahí fue como ayudante auxiliar y obtuve la planta con ese puesto, pero siempre ya de acuerdo con los derechos de cada uno siempre andaba yo de ayudante mecánico, había ocasiones que me decía luego, don Joaquín García Zerón, el maestro mecánico, un señor que se llamaba Gilberto Zamora, que le decían “El Lagartijo”; ese señor nos mandaba a nosotros, este compañero José Luis Hernández Juárez que también, entramos juntos, y continuamente nos daban la oportunidad de trabajar como electricistas, como airistas, como mecánicos de primera, nos daba la oportunidad, en vez de traer a gente de... que iban a traer para que doblaran otro turno, nos tenía mucha confianza para poder desempeñar los puestos de mecánicos.

ANM: Mencionó algunos apodos ahorita, ¿cómo eran los apodos entre los ferrocarrileros?

Tiburcio: No, pues aquí entre los ferrocarrileros siempre se ha manejado con apodos y hasta la fecha todavía se sigue manejando con apodos. Aquí nosotros teníamos anteriormente nuestro mecánico que le decían “El Lagartijo”, un mayordomo que le decían...

PJL: Nombre, nombre.

ANM: “El Lagartijo” ¿cómo se llamaba?

Tiburcio: Este... Gilberto Zamora. Al mayordomo, que era Joaquín García Zerón, le decía “El Pachón”, a Norberto García, “El Culeco”, a José Luis Hernández Juárez le decían “La Hormiga”, porque así le decían también a su papá, a don Luis Hernández Sánchez. A mí me decían “Ganso”, porque a mi papá también le decían “Ganso”, Tiburcio Bautista Alemán; y así determinada gente, a don Antonio Lutrillo le decían “El Jeringas”, porque él ahí, en su cuarto de soldadura, ahí iban las personas, ahí se inyectaban con él, por eso le decían “El Jeringas”.

PJL: ¿Era como enfermero?

Tiburcio: Era como enfermero ahí del ferrocarril, así es, y pues determinada gente, así hay muchos apodos y nos ponemos a platicar y a recordar todos esos apodos. Yo creo en todo el día nunca lo terminamos.

PJL: Pero, ¿por qué? Bueno, esta onda de por qué iban y se inyectaban con él, ¿él de dónde aprendió o qué?

Tiburcio: Pues ahí sí no puedo decirles, porque yo me acuerdo que desde chico, cuando mi papá decía “mira nomás cómo estás de desnutrido, mira, te voy a poner inyectores, vámonos con El Jeringas” y ya me llevaba a base de jalones y todo. Todavía estaba yo de diez, doce años, y ahí él agarraba y me ponía una nalgada, mi papá, para adormecerme, para que no me doliera y ya en ese tiempo ya era “Jeringas” don Antonio Lutrillo, así es.

ANM: ¿Cuántos trabajadores jubilados ahora hay en Oriental? Que se quedaron aquí, en Oriental...

Tiburcio: Calculándole, híjole, pero sí hay un poquito arriba de cien, poquito arriba de cien, ya no creo que cien, están más o menos en unos 85 o 105, por ahí, de personas jubiladas, porque hay mucha gente muy adulta y todo. Nosotros tenemos nuestra Asociación de Pensionados y Jubilados, pero esa es de... de Pensionados y Jubilados somos 185 trabajadores, así es.

PJL: ¿Pero vienen de Xalapa también?

Tiburcio: No, no, nada más somos de la región aquí, de la región, así es.

ANM: Pero estamos en un lugar donde están coleccionando una serie de cosas, artículos, con motivos ferrocarrileros, ¿por qué?

Tiburcio: Pues anteriormente, yo nunca imaginé tener este museo. Empecé con unas cositas, por ejemplo, la fotografía esa grande, que esa es del 9 de septiembre de 1966; la otra fotografía que sigue, a dónde está mi papá también. Empecé a recolectar esas fotografías de chico, luego, posteriormente busqué una lámpara, que un rayo que se me quedó de Ferrocarriles, que mi lámpara de carburo, mi martillo, cositas de mi papá... Entonces, yo empecé a ponerlas ahí en el suelo. Un día mi esposa, que me dice “un día que me hagas enojar, cuando vengas todas tus porquerías te las voy a echar a la basura”, así me dice y luego me dice “oye, ya ni se puede pasar acá, de tantas cosas que tienes, a ver qué haces con ellas”. Entonces yo salí de trabajar de FerroMex, que fue mi última empresa para la que trabajé y la mera verdad yo le doy gracias a Dios el haber pertenecido, el haber trabajado para Ferrocarriles, le doy gracias a Dios que gracias a los puestos, al trabajo que desempeñé, mi familia la levanté. Lo que tengo gracias a Ferrocarriles, todo le doy gracias a Ferrocarriles, a mi papá, al señor Carreño, que él fue la primera persona que me recomendó y tuvo confianza en mí, para ir a Estados Unidos a un curso a Cerritos, California; posteriormente, de ahí me recomendó para ser oficial en la Gerencia de Transportes en el edificio de ahí, de Ferrocarriles. En aquellos

tiempos, casi nunca el personal de la División Puebla tenía un puesto ahí, siempre gente de la de Querétaro, de la México-Querétaro o de otros lugares, pero de la Puebla nunca; de ahí fuimos los primeros que llegamos, fue mi cuñado Efraín Ledo, Hugo Robles y su servidor a la Gerencia de Transportes, de ahí empecé a conocer a mucha gente, de determinada... de muchos lugares y ahí fue donde a lo mejor me abrí las puertas para poder llegar a los puestos que tuve, pero no nada más en plan por amistad me dieron esos puestos. Yo supe trabajar y ganarme esos puestos, a pulso me los gané y sí le digo, yo cuando llegué aquí, cuando salí el 28 de agosto de 1912 llegué aquí ya liquidado, porque le gané una demanda al Seguro Social y me dio una invalidez total, y ya no me tuvieron ahí, ya salí de trabajar y pues sentía yo esa nostalgia por mi ferrocarril y soñaba y todo, entonces me di a la tarea de mandar a hacer mi museo y recopilar todas estas cositas que poco a poco han caído y mire, hay ocasiones que recuerdo mi ferrocarril, vengo aquí, me encierro y aquí estoy viendo las cosas, de dónde proceden, a dónde fueron, cómo llegaron, quién utilizaba estos aparatos y miren, gracias a Dios he tenido mucha aceptación de parte de gente de aquí, de Oriental, de fuera, porque han visitado mucho este museo y mire, ahora ya el lugar, cuando lo mandé a hacer lo veía demasiado grande, ahora ya veo todo y ya ni se dónde poner las cosas, todo esto mire.

ANM: ¿De qué ramas hay piezas aquí?

Tiburcio: De todas las ramas, desde Fuerza Motriz, Departamento de Vía, Departamento de Transportes, Telecomunicaciones, de todo hay acá, de todas las ramas correspondientes; ahí tenemos el taladro para hacer los hoyos al riel, ahí tenemos (...) tenemos del de sobreelevación, planchuelas, placas de asiento, las tenazas para tomar los durmientes, el (...) de vía angosta, clavos de vía, clavos fechadores, reglamentos del departamento de vía, contratos, tenemos aquí de Fuerza Motriz, las lámparas de carburo, sopletes, cinceles, pericos, tijeras de cortar lámina, pinzas, cortatubo, manómetros de las locomotoras, válvulas de retención, del Departamento de Transportes tenemos ahí las lámparas, candados, llaves, radios, del Departamento de TeleComs, los radios de las locomotoras, de parte de auditores, ahí tenemos los gorritas, checador, los boletos, reglamentos... También ahí tenemos el fechador, tenemos para también del jefe de estación para flejar las cajas y todo. Mire, aquí tenemos del Departamento de Telégrafos, aquí tenemos el telégrafo, también la llanta, este es el vibro que ya está conectado y ya aquí cualquier persona que conoce del telégrafo, viene y quiere mandar mensaje, éste es el vibro y esta es la llave. Yo creo, primeramente Dios, que en otros, a lo mejor en un mes ya tengo armado para hacer la repetición correspondiente y mandar mensaje de parte de aquí del vibro y escuchar aquí la llave y la llave hacer, también para que pueda uno hacer... pues... comunicándose, aquí después del telégrafo el telegráfico, lo primero que existían ahí en las oficinas telegráficas y en las salidas de los escapes aquí tenemos el micro, cuando se fundó la Micro que es una red interna de ferrocarriles, posteriormente el primer radio que se le puso a las locomotoras, es Motorola, los radios portátiles de las tripulaciones en RedCorp, posteriormente en General Electric, Motorola y luego todos los Motorola con el (...) 51-50, el A-7000 fue el primero el (...) y luego el PRO-5172. Aquí tenemos el radio también de locomotora Expectra, así es; lámparas de señales de los garroteros, también aquí tenemos una lámpara que hizo un mayordomo de patio, que llamaba el señor Ramón Córdoba, que lo hizo con tres pilas grandes, ya le eliminó ahí el toche y de ahí empezó Estados Unidos a mandar la primera lámpara de pila, esa redonda que se ve ahí (...) y ahorita la que utilizan todos los ferrocarriles, porque por ejemplo, FerroSur, FerroMex, la amarilla también aquella de pila grande, así es.

ANM: ¿Qué otra persona o qué otras personas aquí, en Oriental, tienen su colección?

Tiburcio: Pues, yo también admiro mucho la colección que tiene el señor Álvaro Navarrete, que lo tiene ahí en el restaurante, que en el Rincón Bohemio también, y pues don Antonio Lutrillo que tiene también ahí unas cosillas, que tiene unos indicadores, ojos de buey y de cosas de boletos...

ANM: ¿Y también tiene un lugar así, don Antonio?

Tiburcio: No, no, nada más es un lugar así, especie... en su misma sala, tiene un escritorio y ahí mismo tiene sus indicadores, no tiene un lugar exclusivo, como aquí.

ANM: Y don Antonio, ¿de qué rama era?

Tiburcio: Don Antonio era soldador, de la rama también de Fuerza Motriz, era soldador, así es.

ANM: Y el señor Felipe Lutrillo, ¿qué era de él?

Tiburcio: Felipe Lutrillo es su sobrino, el señor ese chaparrito, es muy astuto, muy bueno en la electricidad, muy bueno que era este señor. Aquí en Ferrocarriles, de los eléctricos buenos era Goyito, que era también de aquí, bueno, procedía de Xalapa. Rafael Cruzado y este chaparro de Felipe Lutrillo. Posteriormente, él trabajó para Alstom hasta hace como dos años o tres años, dejó de trabajar porque llegó a la edad de 60 años, pero muy, muy buen electricista Felipe Lutrillo.

ANM: ¿Y quién fue el último maestro mecánico de los talleres?

Tiburcio: Aquí en Oriental fue un señor... ay, ¿cómo se llama? Guillermo... no recuerdo bien su apellido, pero le decíamos "La Florecita", porque como que caminaba un poquito... raro, pero así como si fuera como en pétalos, pero el fue el último maestro mecánico aquí en Oriental, fue Rafael Cruzado y luego Guillermo, así es y él ahorita está trabajando en Progreso todavía, en Toluca, sí, estaba muy joven él, chavo, estaba muy joven y todavía sigue, ha de tener como 58 o 59 años.

ANM: ¿Y el último Jefe de Estación?

Tiburcio: El último Jefe de Estación se llamaba... ay, Dios, ¿cómo se llamaba este señor...? que era de Grajales, no recuerdo bien este nombre del Jefe de Estación y lo tenía por acá, hace unos días, no recuerdo su nombre, pero era de Grajales ese señor.

ANM: ¿Y cuándo cierra la estación?

Tiburcio: La estación cuándo se cierra...

ANM: Para el servicio de pasaje, que fue el último que hubo, ¿no?

Tiburcio: Los últimos trenes... el último tren se ha de haber cerrado por ahí como por el 2000, como por el 2000 más o menos, 99 a 2000, por ahí se cerraron los trenes de pasajeros. En las concesiones que le dio la Secretaría de Comunicaciones a cada ferrocarril, ahí especificaba que cada ferrocarril privatizado tenía que tener un tren de pasajeros, por ahí tengo el convenio que establece que debe de tener... el convenio que... en el cual debe de haber trenes de pasajeros.

ANM: Ajá, ¿Y qué paso?

Tiburcio: Pues esos convenios (...) no les convenían porque no era redituables, no dejaban dinero supuestamente, pero más o menos por ahí del 99 fue cuando dejaron de funcionar los trenes de pasajeros

ANM: Estamos en abril de 2016, Oriental tiene una estación muy grande, son una planta alta que se utilizó como hotel para pasajeros y tripulaciones, ¿verdad? Aparte una planta baja que también es extensa, que también era restaurante y todas las oficinas necesarias para el tren, y además unos talleres que datan de alrededor de 1900 ¿no? ¿Qué pasa con ellos?

Tiburcio: No, de 1894... más o menos.

ANM: Finales del siglo XIX, ¿qué pasa con ellos ahora, en 2016?

Tiburcio: Esos talleres desgraciadamente, pues ya no hubo las locomotoras, ahora las modernas ya no las metían como las otras máquinas a revisiones, a las fosas, ya directamente se llevaron, se lleva a cabo ya como la doble AA-R, establece que cada mil millas, o sea que cada 1600 km deben tener su revisión correspondiente, nada más. Entonces, pues los talleres los dejaron obsoletos y al dejarlos obsoletos pues mire, lo que está sucediendo, ya todo se viene abajo, ya no le dieron mantenimientos, se supone que TFM no adquirió la concesión correspondiente; porque tampoco las estaciones entran en la concesión, únicamente la vía principal y el patio correspondiente, así es, las estaciones no entran en la concesión.

ANM: ¿Y entonces? Nosotros sabemos por otras gentes y por nosotros mismos, que antes había gente de TFM, ahora hay gente de Kansas, que dice que la estación está a su servicio.

Tiburcio: No, no es cierto.

ANM: Porque (...) bueno, a lo mejor no hay gente del ferrocarril, pero hay gente de seguridad, es lo que ellos dicen.

Tiburcio: Sí, desgraciadamente ellos dicen porque ahí los pusieron, incluso, cuando la privatización, a nosotros nos acondicionaron una oficina y ahí todavía donde está la gente de seguridad pertenecía al jefe de estación, y luego en la estación había el jefe de patio, estaba lo de, todavía el expés, el restaurante todavía funcionaba, las habitaciones. Después, conforme fueron eliminando, a partir del 2006, que empezaron a eliminar gente, pues ya fueron cerrando oficinas y únicamente se quedó la oficina del Jefe de Maquinistas y de los de seguridad, que los de seguridad estaban hasta... en ... en otra oficina y ya la acercaron ahí a donde la gente de Telecoms puso todos los aparatos correspondientes para las repetidoras, pero si se da cuenta, en Nuevo Laredo; bueno le digo de Nuevo Laredo porque ahí estuve y esa estación de pasajeros la adquirió el gobierno, el ayuntamiento; en Escobedo, Guanajuato, la adquirió también el ayuntamiento, ahí también teníamos las... cuando yo estaba ahí en Querétaro, todavía teníamos oficina ahí los oficiales y hubo gente que también estaba, pero cuando el ayuntamiento las pidió, que los iban a hacer también archivo o museo, la retiraron y las pasaron a un costado de las estaciones; Xalapa, lo que era la estación, lo que era la sala de espera, el restaurante, lo adquirió también el gobierno estatal y si le empiezo a nombrar Alborada, Apache, o todos esos lugares, los adquirió el ayuntamiento; aquí también había personas que estaban queriendo encargarse de que la estación se hiciera oficina, se hicieran del Ayuntamiento, incluso una biblioteca, un buen museo, para beneficio del pueblo, pero pues no hemos tenido esa oportunidad, ese auge de que alguien nos apoye para poder rescatar esa estación y a lo mejor hacer un proyecto muy bueno. Nosotros teníamos, cuando la ... el proselitismo de Tony Gali, le habíamos platicado de que si nos ayudaba para recuperar la casa del maestro mecánico por conducto de Conaculta, en aquellos tiempos, para que se nos diera esa casa y nosotros hiciéramos un pequeño museo y la gente de los pensionados y jubilados ahí hiciéramos nuestras reuniones, que hacíamos mensualmente o por qué no, hacer ahí un lugar para poder jugar dominó, cartas, reuniones que estemos ahí, que tengamos ese viento ferrocarrilero ahí, en ese momento que tengamos fotografías, y pues ahí estemos. También habíamos visto, también le habíamos mencionado de lo del taller, que queríamos ahí hacer, incluso un trenecito turístico, con recorrido pequeño de la Casa del Maestro Mecánico hacia el taller y dándole unas dos vueltas, pero también tener cosas de ferrocarriles ahí, por ejemplo cambios, caretillas de las más pesadas, que no se lleven porque hay gente que son un poco... traviesas, si el museo de ahí de la pequeña colección que tenían en el taller, en la estación, se han llevado muchas cosas, incluso le digo, cómo no llegan a mi poder, pero pues no tendría caso, yo mismo me haría la maldad de que si la gente que sustrajo esas cosas me la traen a mí y yo las acepto, van a decir que yo y al rato pues no va a estar bien, mejor las cosas que yo tengo es cosas que salgan de otros lugares y no las que se hayan robado. Así es.

ANM: Hace unos años supimos que, parece, Kansas City estuvo levantando vías auxiliares de los patios, ¿es cierto eso?

Tiburcio: Sí, así es, empezó levantando... quitó muchas vías, del trayecto de Teotihuacán para acá, levantó Otumba, Santa Clara, Veloz, La Luz, Mena, Velasco, Zerón, Vega, de aquí de estos lados... pues de aquí de estos lados todas siguen, luego levantó Los Berros, nada más de allá y luego aquí en Oriental, de las... todas de las vías que había, ocho, quedaron nada más primera y segunda para intercambios, ocho para formación de trenes o almacenamiento de carros y las otras cinco vías las levantó, se llevaron el riel, el durmiente que estuviera mejor, todo el (...) se lo llevaron a Lázaro Cárdenas, a un lugar que se llamaba o que hicieron allá en el puerto “El Cayacal”, todo eso se lo llevaron.

ANM: ¿Lo reutilizaron?

Tiburcio: Lo reutilizaron, pero, bueno las concesiones de acuerdo a lo que estoy leyendo, no se puede hacer, únicamente con autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, todo movimiento, toda modificación que tienen que hacer debe de ser avalado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ANM: Bueno eso también nos sirve para otra pregunta, ¿hay alguna entidad que regule los ferrocarriles particulares?

Tiburcio: Una entidad...

ANM: ¿Una oficina, un agente? ¿Algo, que digan “esto si se puede hacer, esto no se puede hacer y aténgase a las consecuencias”? ¿O es aquí la ganancia del más vivo?

Tiburcio: Es que ellos creen que al haber adquirido la concesión tienen derecho a hacer todas esas cosas, pero no, les digo, ahí está el librito, ese azul, en el cual no está y yo creo que los directores o la gente que adquirieron esto saben perfectamente lo que se les concesionó y en qué circunstancias se lo concesionaron, porque pues la Secretaría claramente dice ahí que ellos serían los únicos y debían de hacer una especie de solicitud y que se analizara cuál iba a ser... por qué lo estaban haciendo, pero cuando se termine la concesión, a lo mejor no lo vamos a ver dentro de cincuenta años, pero hay otra opción de otros cincuenta años, tienen que entregar las cosas tal y como se les entregaron y con todas las vías. Ahorita, por ejemplo, aquí Kansas levanta las vías y ahorita tienen otra vez, parece que tienen otra vez el plan de volverlas a tender, porque ahorita que empieza lo de Audi, que al parecer va a haber un tráfico muy bueno para Kansas, así es, que va a haber mucho, tanto de Kansas como para Ferrosur, así es y más que nada ahorita, que a partir de este año a lo mejor ustedes sepan, se llama ahora, ya cada ferrocarril puede entrar al ferrocarril que sea, con derecho de paso, siempre y cuando no haga movimientos, únicamente a donde va a dejar a la industria que va a dejar va a retirar y no haga movimientos en otros escapes, nada más sea de industria a industria en el trayecto, pero se llama ahora Ferrocarril... comercializador, sí Ferrocarril comercializador, le dieron a partir del 1 de enero ese renombre.

ANM: Tenemos una foto de la estación, ¿cuándo fue la última vez que entraron?

Tiburcio: ¿A la estación?

ANM: Así que dijeron “pues está requetebién”, o “esto ya está bien amolado”.

Tiburcio: Pues yo la última vez que entré ha de haber sido por ahí del año 2005, 2005 o 2004, fueron las últimas...

ANM: ¿Y ya no dejan entrar?

Tiburcio: Pues bajo la responsabilidad, ahorita, de cada uno de nosotros. Las escaleras todavía están bien, pero

arriba ya le robaron las puertas a las dieciséis habitaciones que había y hay lugares donde ya la madera está completamente... está ya apolillada, pero sí yo creo, con algún permiso, yo creo que sí les dan la oportunidad de entrar.

ANM: ¿Y los talleres ya están más este...?

Tiburcio: No, los talleres ya están completamente deteriorados, ya es un peligro, que ahí con cualquier aire que hay pueden caerse las láminas, puede caerse el techo, incluso ya si se dan cuenta ya las trabes esas de madera tremenda que había, ya se cayeron, las fosas ya se están tapando. Ahorita el único lugar donde está más o menos bueno es donde estaba el departamento de Herrería.

ANM: Ajá, bueno, a ver una cosa más, ya la última, ¿cuál sería la construcción emblemática aquí, en Oriental? Allá en Apizaco, o en el mismo escudo hay una locomotora de vapor y aquí en Oriental, que dijeran “esto no, con esto sé que estoy en mi pueblo”.

Tiburcio: Aquí, aquí se ha manejado mucho el emblema de la estación con una máquina y dándole de fondo el Cerro de la Nalga, así es, así se ha manejado. Incluso yo, bueno yo mi logotipo que tengo de Pensionados y Jubilados es una máquina de vapor, la máquina 67 y la de Amigos del Ferrocarril la tengo con la máquina 143, así los diferencio, una es “Pensionados y Jubilados Grupo Héroe de Nacozari” y “Pensionados y Jubilados de la Región A-C” y otro “Amigo de Ferrocarrileros”, porque es muy diferente lo de Amigos y otro de Pensionados.

ANM: Bueno, y regresando con Jesús García, ¿cómo celebraban el 7 de noviembre acá?

Tiburcio: Nosotros aquí lo hacemos primero, vamos a hacerle... hay un homenaje a Jesús García con banda de guerra, nos vestimos de ferrocarrileros y le hacemos... le tocamos el minuto de silencio, le hacemos una guirnalda o una corona de flores, de ahí nos vamos a la máquina 30-40, también a hacerle un pequeño homenaje y ahí en ese homenaje, ahí manejamos a toda la gente que ha fallecido, que son ferrocarrileros, y que fueron netamente ferrocarrileros, en la máquina. Luego nos regresamos a la máquina 143 y ahí también elogiamos, más que nada a las personas que trabajaron en ese tren, porque no cualquier persona trabajaba en ese tren, era muy difícil, era muy peligroso y era de los trenes que más pagaban, porque la coper de Teziutlán era la que financiaba los pagos de las tripulaciones.

ANM: ¿Era el del ramal de Oriental o Teziutlán?

Tiburcio: Era el del ramal Oriental-Teziutlán, el que fue fundado el 5 de mayo de 1900, así es, y luego de ahí, nos venimos a la estación. Ahí también hacemos la celebración de una misa que se hace cada año y posteriormente un pequeño convivio, con un ratito de música y ahí estamos conviviendo. Hay ocasiones, cuando es entre semana, en la escuela Jesús García Héroe de Nacozari, esa primaria nos invita a participar en el homenaje que se hace también ahí, muy diferente. Ahí estamos y con los niños también le hacen su... a su gusto también le hacen su homenaje, hacen bailables, hacen la presentación de lo que fue cuando fue la explosión de la locomotora, del tren con dinamita, y hacen todo esto ahí, también igual. Es lo que se hace, es lo que hacemos y yo creo que, pues de los lugares grandes, por ejemplo, Xalapa ha establecido que nada más hacen juegos deportivos y la comida y todo, pero en sí... ah y le hacen también un homenaje a la estatua que tienen también de Jesús García Corona, pero en realidad, le digo, uno de los lugares aquí, en Oriental, pues aquí con cooperación de cada uno de nosotros e invitamos pues... a gente del pueblo que ya saben de esto, nos reunimos aproximadamente 150, 200 personas, que hacemos de comer para todos y ahí estamos en la estación haciendo ese pequeño homenaje.

ANM: ¿Y cómo celebran el 1 de febrero?

Tiburcio: El día de la democracia sindical, ese casi siempre por lo regular lo hacen por medio del sindicato de cada sección, nos invitan a determinados lugares. Hay ocasiones en que lo hacen en Xalapa, lo hacen en Orizaba, en México, en Puebla, en diferentes lugares.

ANM: Pero, ¿es por sección?

Tiburcio: No, luego a veces nos invitan, a veces nos invitan a ir a un lugar estratégico. La última vez que fuimos fue a Orizaba y estos últimos años ya se ha manejado en cada sección. Así es.

PJL: Ahora, volviendo al sindicato, ¿qué sabe o qué conoce, o qué idea tiene de qué pasó con su archivo? ¿Tenían archivo, no, en el sindicato?

Tiburcio: ¿De cada trabajador?

PJL: Ajá.

Tiburcio: Pues deben de tenerlo, porque aquí todos los archivos que había en Ferrocarriles, en las oficinas, todo eso se manejó directamente, vinieron unos carros y se manejaron todas las cajas y se fueron para Querétaro, pero del sindicato, definitivamente ... pues nosotros no sabemos, porque el sindicato son los que manejan cada quien sus archivos, sus reglamentos, todo lo que ha habido ahí.

PJL: ¿Sobre todo con sus expedientes de personal, no?

Tiburcio: Sí, aquí, le digo, aquí yo tengo el expediente de mi papá, de mi hermano y el mío cuando... antes de que se lo llevaran, porque se los llevaron a almacenar ahí a Querétaro, yo los recuperé.

PJL: Pero había una parte que pertenecía al sindicato...

Tiburcio: Pero no estaba aquí. La empresa directamente en Ferrocarriles, cada sindicato tiene sus... tenía ahí sus archiveros, en donde tenía los archivos de cada uno, porque si se da cuenta, cuando a nosotros nos llegaban a disciplinar por alguna circunstancia, cada representante apelaba para que se nos quitaran las marcas que nos ponían, o la disciplina de llamarles la atención, pero todo eso lo tenían ahí directamente en sus archivos y ya mandaban copia directamente a cada uno de nosotros, del personal.

PJL: Pero entonces, ¿en el sindicato puede que existan?

Tiburcio: A lo mejor. Sí deben existir, yo veo aquí en la delegación que hay unos archiveros muy grandes, pero en realidad nunca, nunca he tenido esa inquietud de abrirlos, porque pues no, no, es que me vayan a llamar la atención y le digo, las empresas anteriormente si abrían, pero ahorita el sindicato no puedo, ahí sí no les puedo contestar esto.

ANM: Bueno, regresemos con las locomotoras, el hecho de haberse quedado una de vía angosta y una de vía ancha, ¿fue intencional?

Tiburcio: La máquina, la 143, como era emblema de la que más corría aquí, bueno de la que estuvo más aquí en Oriental, esa fue donada le digo que por Ferrocarriles Nacionales de México, para que se subiera. Incluso Nacionales de México fue el que hizo el monumento para que se subiera a donde está ahorita la máquina y le digo, la fecha correspondiente fue el 9 de septiembre de 1968, cuando esa máquina fue retirada, aquí se ve con todos los chorreados

que así le ponían, los chorreados, cuando salió y aquí en esta otra que está a la izquierda, que es cuando está en su lugar correspondiente, en esa misma fecha y todavía la sacó el señor Narciso Nava, trabajando la máquina hasta ese lugar y ya ahí en ese lugar ya fue por medio de la máquina, las máquinas 54 y dos madrinan conforme la subieron, la enhuacalaron. Yo me acuerdo bien, como la enhuacalaron y la subieron. Yo tenía en ese tiempo cuando salió, tenía ... fue en el 68 ... doce años, sí.

ANM: Ah bueno, y ¿qué sabe de don José María López Escamilla?

Tiburcio: Don José María López Escamilla, pues lo que nosotros conocemos que fue un empleado maquinista de camino. Posteriormente, empleado de confianza, tuvo muy buenos cargos en Ferrocarriles; en el último carro que tuvo fue como gerente de Ferrocarriles en Querétaro, pero de lo que no me gusta de don José López Escamilla fue que a principios de 1998, cuando la concesión de... cuando ya tenía casi seis meses, más de seis meses la concesión, mandó la (...) del Valle de México con dos plataformas, con dos tráilers a llevarse dos locomotoras de aquí, de Oriental, que se encontraban en la vía y en las fosas correspondientes y de ahí mandaron un escrito, pero nadie dio la cara de otras personas, más que el chofer y el operador de la (...) para poder subir las máquinas, las subieron, se las llevaron, incluso sin asegurarlas, por ahí a la orilla del pueblo las tuvieron como quince días hasta que vinieron a asegurarlas y no sabemos qué fin tuvieron esas locomotoras, las maquinitas.

ANM: Agradecemos al señor Tiburcio Bautista Díaz por este testimonio, ¿algo más que haya quedado?

Tiburcio: Pues ahorita ya hay algo más también, que hay una maquinita que ... ah sí, ya dije del Museo de Antropología e Historia, que hicieron las oficinas del DIF Estatal y que esa gente de Veracruz que quiere llevarse la máquina 90 y meterla al mar, pues ojalá y toda la gente nos unamos y no dejemos, esa máquina se va a deshacer en el mar, eso es todo, y pues qué les puedo decir, aquí tienen las puertas abiertas para todas las personas que quieran visitar este museo, aquí los atendemos con todo gusto y todas las preguntas que requieran.

PJL: Muchas gracias, a 4 de abril de 2016.

[1] Transportación Ferroviaria Mexicana inició operaciones el 26 de junio de 1997 como empresa privada. El título de concesión se otorgó originalmente a un grupo conformado por Transportación Marítima Mexicana (TMM), empresa naviera y multimodal, en conjunto con el ferrocarril estadounidense Kansas City Southern Lines (KCSR). Luego de una serie de litigios con su socio mexicano TMM, que se prolongó durante casi dos años, el 1 de abril de 2005 el socio KCSR adquirió la totalidad de las acciones de TFM, cambiando su razón social algunos meses después a Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., que es como se denomina actualmente.

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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: 01 (222) 774 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 28 de abril de 2019.

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.