

revista digital
33
may-ago 2018
índice

Vida Ferrocarriera

Entrevista a José Isabel Aguilar Martínez,
extrabajador del Museo Nacional de los
Ferrocarriles Mexicanos

Entrevista realizada por Alfredo Nieves Medina, jefe de Departamento de Planoteca, el 18 de junio de 2009 en las instalaciones del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias a José Isabel Aguilar Martínez, extrabajador del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.



AN: Señor Aguilar, ¿me puede decir sus datos personales?

JI: Mi nombre es José Isabel Aguilar Martínez.

AN: ¿Me puede decir su fecha y lugar de nacimiento?

JI: Nací el 28 de noviembre de 1950, en el pueblo de Tlacotepec de Benito Juárez, Puebla.

AN: ¿Su estado civil?

JI: Casado.

AN: ¿Cuántos hijos tiene?

JI: Cinco.

AN: ¿Cómo y cuándo entró a Ferrocarriles Nacionales de México?

JI: Entré a ferrocarriles y me inicié en 1975, por recomendación de un tío.

AN: ¿En qué lugar empezó a trabajar en ferrocarriles?

JI: En el departamento de transportes, en un escape que se llama Las Ánimas, que está entre Tecamachalco y Tlacotepec.

AN: ¿Qué hacía?

JI: Fui allí a tomar datos de la carga que llegaba al escape.

AN: Aparte de su tío que lo recomendó para entrar a FNM, ¿quién más de su familia trabajó en los ferrocarriles?

JI: Mi abuelo materno y todos mis tíos, hermanos de mi mamá. Todos trabajaban en ferrocarriles.

AN: ¿Dónde vivían?



Jl: Mi abuelo vivía en Tehuacán, unos vivían en Tehuacán y otros aquí, en la ciudad de Puebla.

AN: Después de que estuvo en el departamento de transportes, en Las Ánimas, ¿qué siguió? Jl: Después ya seguí requisitándome para garrotero de patio.

AN: ¿Cuántos años tenía?

Jl: Tenía 29 años.

AN: ¿Y de allí?

Jl: De allí me fui a capacitar en transportes para requisitarme como garrotero, es un boletín que salía por 90 días. Allí estuve en la escuela que, para mí mala suerte, me pega el tifo y ya para requisitarme, y por lo tanto dejé de ir a la escuela y ese boletín lo dejé pasar, estuve enfermo como cuatro meses, hasta que ya me recuperé del todo, y volví a insistir para cursar lo de transportes, pero para eso, antes de ir a la escuela del departamento de transportes me mandan a San Lorenzo Hidalgo, igual a lo de transportes.

AN: ¿Allí qué hacía?

Jl: Igual, a tomar datos de los trenes, cargas y todo.

AN: Recuerda esto, ¿en qué años más o menos fue?

Jl: Fue como en 1977.

AN: ¿De allí qué le siguió?

Jl: De allí, en San Lorenzo ya entré de nueva cuenta a la escuela para transportes y reanudé la capacitación.

AN: ¿Dónde estaba la escuela?

Jl: Primero estuvo en México, allá en Buenavista, de Buenavista me mandaron para acá, en la ciudad de Puebla en la 80 poniente, y de allí por “x” circunstancias suspendí también las clases, fue como se me pasó otra vez el boletín, y ya no reanudé como garrotero. Posteriormente, ya me metí de lleno al departamento de vigilancia.

AN: ¿Recuerda cuándo se dio ese cambio?

Jl: Pero antes de eso, estuve en otro lugar que se llamaba Carnero, que está allí cerca de Tehuacán.

AN: ¿Allí qué hacía?

Jl: Igual en lo de transportes, igual lo de tomar datos de trenes, guías y destino de la carga. Posteriormente, de allí ya me relevaron y me mandaron a Tehuacán, Tomellín y Oaxaca, a cubrir unos relevos.

AN: ¿Y luego?

Jl: Estuve allá hasta 1987, en ese año me regresé para Puebla, en uno de mis descansos, y como ya estaban los trabajos de aquí del Museo.

AN: ¿En ese momento a qué departamento pertenecía?

Jl: A transportes.

AN: Usted nos comentó que luego estuvo en el departamento de vigilancia, ¿qué pasó?

Jl: En transportes había varios departamentos y fue que me cambié al de vigilancia, y en ese momento se creó el departamento de vigilancia del Museo y que mandan para acá como jefe del departamento de vigilancia.

AN: ¿Cuáles eran sus funciones?

Jl: Mis funciones eran supervisar a los elementos de vigilancia que venían de ferrocarriles.

AN: ¿Eso cuándo ocurrió?

Jl: Fue a partir de abril de 1987.

AN: ¿Qué recuerda de esa época? ¿Qué hacían en el Museo?

Jl: Cuando llegamos aquí al museo, yo llegué como supervisor de los de vigilancia, pero aquí todos los elementos participaban en diferentes funciones, no nada más de vigilancia, sino que se apoyaba a todos los departamentos: en biblioteca y todo eso.

AN: Pero eso fue cuando ya estaba el Museo, antes de eso, ¿qué hacían?



JI: Se cuidaban las unidades, pero no nada más estaba en eso, en vigilancia, también abarcaba el departamento de intendencia, jardinería, y supervisaba al personal de vigilancia, de intendencia y jardinería, y después de eso, cuando había eventos fuera del Museo, mi gente apoyaba, por ejemplo, en el montaje de las exposiciones o el traslado de las unidades.

AN: Eso cuando el Museo ya está en funciones, ¿cuántos años trabajó en FNM?

JI: Anduve en esos primeros departamentos que le dije. Ve que antes en ferrocarriles, cuando se necesitaba personal en los casos en que dejaban flete en diferentes lugares de la vía, en escapes y dejaban unidades, como no había el personal suficiente, solicitaban personal emergente, eso se llamaba personal emergente, entonces yo andaba como emergente en esos lugares. Entré en 1977, pero nada más me reconocieron de 1982 para acá, necesitan ciertos documentos para requisitarme desde esa fecha, yo los talones de pago no los guardaba, los tiraba, y para poder comprobar, para poder reclamar, no tenía con qué, entonces me tomaron en cuenta de 1982 a la fecha, o sea que de 1982 a 1999 trabajé en ferrocarriles.

AN: ¿Qué recuerdos guarda de ferrocarriles?

JI: Pues ferrocarriles fue y es, porque todavía hay ferrocarriles en pequeñas partes, pero para mí ferrocarriles fue una empresa de gran significado para el país en la cuestión del transporte, pasaje, fue de mucha ayuda para la gente que vivía a las orillas de la vía, ve que en las orillas de la vía había lugares sólidos a la carretera, mucha gente su fuerte era el ferrocarril, le vuelvo a repetir, ferrocarriles fue una empresa muy eficiente, nada que hubo cambios, entonces todo se fue abajo. Pero yo recuerdo hasta ahorita a ferrocarriles porque nunca tuve problemas, muchos demandaban a la empresa, los corrían, tenían problemas, yo hasta ahorita no tengo ningún problema con la empresa, no tuve, y aquí en el Museo andamos bien. Por ejemplo, yo ahorita ya voy para los sesenta años, entonces para mí el Museo, desde que entramos aquí, ha sido un lugar muy apropiado para la ciudad y es un centro educativo, entonces pues es lo que yo tengo, para ferrocarriles y el museo, yo me siento a gusto. Hemos trabajado bien y le vuelvo a repetir, participamos en diferentes eventos, apoyos con trabajo en diferentes departamentos.

AN: ¿Por qué cree que se realizó la reestructuración en los FNM? ¿Cuál es su impresión personal?

JI: Creo que la reestructuración en FNM se debe a que hay elementos buenos y malos, una reestructuración que fue para bien.

AN: ¿En qué sentido fue para bien?

JI: Fue bien para unos y para otros no fue nada bien, porque con la reestructuración hubo muchos cambios, y para muchas personas en realidad que no tenían conocimientos o la preparación adecuada, para esas personas hubo cambios.

AN: ¿Tiene conocidos ferrocarrileros que estén en activo, que no estén trabajando en el museo, y sabe su opinión sobre lo que sucedió en FNM?

JI: Sí, conozco a unos y la opinión de ellos, ahora también se dan cuenta, ahora que están afuera, lo mismo que en las empresas grandes, pues siempre hay mucha fugas, o hay anomalías, como decimos muchos que ferrocarriles no se acabó solo, nos lo acabamos todos, de una o de otra manera hacían cosas, muchos no iban a trabajar, había aviadores iban y nada más checaban y se salían y todo eso en los de pasaje, igual en la carga. Había mucho robo de carga por los mismos empleados, los de transportes, los boletos, casi todo se les podaba a los auditores, nunca llegaba a donde tenía que llegar. Claro que ferrocarriles se fue decayendo y se acabó.

AN: Antes de que pasemos a la etapa en la que usted empezó a trabajar en el MNFM, ¿tiene algún comentario más acerca de su trabajo en FNM?

JI: Como le digo, sí tengo recuerdos. Usted sabe que para ascender a otro puesto era por cuenta y riesgo de uno, ve que antes del final, cuando el empleado quería ascender la empresa le ayudaba y antes no, yo cuando empecé a trabajar, o esperaba trabajar, venía desde Tlacotepec, traía mi bicicleta desde allá, para como llamador, para llamar al personal, a los trenistas que son quinientos metros a la redonda de la estación y yo aquí, en *el Mexicano*, estuve de llamador también y pues son recuerdos bonitos y yo le vuelvo a repetir, jamás tuve problemas con la empresa, jamás tuve un accidente aquí en el trabajo, porque siempre echándole ganas y porque si le gusta a uno el trabajo sale bien y tiene una precaución.

AN: Finalmente, ¿algunas impresiones de su familia que trabajó en FNM, acerca de la reestructuración, la tiene?

JI: No, no tengo ninguna opinión, porque, por ejemplo, mis abuelos y tíos abuelos ya fallecieron, pero eran personas que entraron a trabajar a ferrocarriles. Ve que antes no se entraba con tantos requisitos como ahora, ya nomás llegaban y se paraban allí, me platicaban ellos, por ejemplo, mi abuelo veía que estaban trabajando y se acercaba y le preguntaban: Muchacho, ¿quieres trabajar? Que sí, ¡qué saber hacer! Pues soy carpintero ¡a ver pásale! Así los contrataban y eran de esas personas que cuando los iban a jubilar se espantaron. Al contrario, mi abuelo me platicaba que cuando llegó la orden para su jubilación, en lugar de darle gusto le dio miedo, porque ya lo iban a sacar del trabajo y él al contrario, arregló para que lo siguieran utilizando en el trabajo. No se quiso jubilar en el tiempo adecuado y siguió trabajando, él trabajó como 50 años o algo así en ferrocarriles, y ay, de los demás, pues ya se jubilaron y también pues la misma plática, el comentario de por qué ferrocarriles se acabó y la reestructuración y todo eso, pero ya nada que hacer ellos, ya estaban fuera también, unos compañeros también, que inclusive estaban aquí en el museo ya fallecieron también, y pues lo mismo se fueron bien y con gusto.

AN: Ahora pasemos a la etapa del MNFM, nos comentaba que entró a trabajar en abril de 1987, ¿qué recuerda de la inauguración?

JI: Que fueron momentos bonitos, porque aquí en el Museo hubo un tren que entró ese día, de máquina de vapor, se pusieron muchos petardos en la vía, cohetes y todo y estuvo muy bonit. Mucha gente vino y recordó, gente ya grande, recordó los trenes de vapor y hasta lloraron cuando ya vieron entrar la maquinita silbando aquí, al Museo, una comitiva de México, del personal de México y con personal de aquí de Puebla. Estuvo muy bonita la inauguración, muchos recuerdos, y a partir de allí ya se empezó a conformar el Museo ya con más equipo y se siguió trayendo equipo, por eso ahora el Museo cuenta con varias unidades, de vapor, de carga y de pasaje y grúas.

AN: ¿Recuerda a alguno de los compañeros que en esa época, ya estaban en mayo de 1988, aunque ya se hayan ido jubilado o todavía permanezcan?



Jl: Pues sí, aquí estaba por ejemplo el señor Alejandro que era carpintero, el señor Luis Balderas que también ya se fue, también en carpintería, Víctor Domínguez Nava, él estaba de encargado aquí del Museo cuando yo llegué en 1987. Él estaba acá como ingeniero, como el encargado de los movimientos de las unidades y todo eso, también ya se fue. José Luis Vargas era ayudante de ese ingeniero en la administración. El primer director, Etmer Santín Peña, ese fue el director del Museo, Enrique Lastra, también fue director, Sergio Ortiz, la señora Lorena Zedillo, que fue directora, Jorge Peña Benítez era como encargado de la Unidad Administrativa, la señora Blanca Murillo, que ya se fueron, otras personas que ya fallecieron, un carpintero, Félix Ariel Osorio también ya falleció, estuvo aquí también de los primeros. Cuando llegamos nosotros, aquí estuvo él, también ya falleció, Cutberto López, también estuvo acá, y todas esas gentes, apenas acaba de fallecer el señor Gil, que también estuvo en carpintería, acaba de fallecer la semana pasada, creo. Lucino Rodríguez y otras personas, que en este momento se me olvidan sus nombres, todos trabajaron acá, pero cuando llegó el cambio de ferrocarriles a Conaculta, allí fue cuando mucha gente se fue.

AN: Explíquenos, ¿en qué fecha fue este cambio de FNM a Conaculta?

Jl: Mire, nosotros llegamos hasta 1999 en ferrocarriles, de ese año para acá nos absorbió Conaculta, pero estuvimos en Conaculta solamente por honorarios. Nosotros continuamos, no nos suspendieron ni un día, desde 1999 a la fecha seguimos trabajando, y nos reconoció todo ese tiempo. Entonces Conaculta empezó hacer las plazas, pero al mismo tiempo. Primero a unos les dio su planta, y por ejemplo, a mí apenas en el 2004 me dieron mi planta, en agosto del 2004 me dieron la plaza.

AN: ¿Recuerda el periodo en que el MNFM perteneció o dependió de FNM, usted que estuvo desde la inauguración del mismo?

Jl: Pues desde que se inició, empezaron los trabajos desde 1986, ya empezaron a tender vías, ya en 1987 empezaron a traer las unidades, desde esa fecha a acá, el Museo perteneció a Ferrocarriles hasta 1999. Podríamos decir que, de 1986, la inauguración es en 1988 y se termina esta relación en 1999, y a partir de allí se pertenece a Conaculta.

AN: ¿Qué pasó en el Museo entre 1986 al 2009 y qué le llamó la atención?

Jl: Lo que me llama la atención de 1986 a la fecha, pues es que ha habido muchos cambios. En principio, cuando empezamos en ferrocarriles la verdad no había ni herramienta con qué trabajar, teníamos que pedir prestado herramienta, lo que se utilizara para los movimientos, de allí cuando llega Lorena, la señora Lorena como directora del museo, fue cuando el Museo se vio un cambio, en mobiliario, en máquinas de escribir, todo lo que es de oficina se fue para arriba.



AN: ¿Recuerda en qué años sucedió?

Fue, no recuerdo bien la fecha exacta, pero fue en su gestión, pero ya tiene como unos 15 años.

AN: Ubiquémonos en el día de la inauguración, 5 de mayo de 1988, ¿qué tenía el museo, con qué edificios contaba en esa época?

Jl: En ese momento era el edificio principal y las salas, sala 1, sala 2, sala 3, sala 4, sala 5. La sala 4 se conocía como la sala del Metlac, porque allí estaba un fotomural del Metlac, pues nada más porque allí se ocupaban como oficinas una de las salas, la sala 1 y la sala 2, oficinas del museo de ferrocarriles.

AN: Cuando se refiere al edificio principal, ¿qué es eso?

Jl: La sala principal es donde era la sala de espera de cuando estaba en función la estación, la sala de pasajeros.

AN: ¿A qué ferrocarril pertenecía?

Jl: Al Ferrocarril Mexicano, que es donde actualmente se encuentra el Museo.

AN: ¿De dónde venía ese ferrocarril?

Jl: Iba de México-Veracruz y de Apizaco para acá.

AN: ¿Recuerda quiénes componían en esa época la cuadrilla de vigilancia a la que usted pertenecía?

Jl: Sí, tengo los nombres de ellos, porque muchos vinieron, pero no aguantaron y se regresaron, porque según aquí no había nada. Cuando llegamos aquí, al museo, no había barda, no había nada, todo estaba descubierto, era paso de todos. Todos donde quiera pasaban, no había seguridad y por eso muchos vigilantes no les gustó y se regresaron para la estación nueva, que es la de la 80 Poniente, los primeros que se regresaron fueron: Adolfo Caltenco, Vicente Oliva, Manuel Oliva, Javier Cruz, Cutberto López, José Luis González, Javier Castillo, Julián Tejeda, Armando Páez, Sixto Cayetano, todos esos se regresaron.

AN: ¿Los que se quedaron?

Jl: Iba por derechos, hasta que llegaba el último, el último por fuerza tenía que irse, como estaban en cadena, le llamaban cadena, tenía que aceptar si no lo castigaban, entonces esos chavos que están ahora aquí son los que fueron últimos en la cadena de ferrocarriles en vigilancia, entonces son los que están ahorita, por ejemplo: Adrián Ventura, de los que pertenecieron a transportes, Juventino Cruz López, Carlos Hernández Muñoz y Francisco Cruz López, ya los demás no pertenecían a vigilancia, pertenecían al departamento de vía, que son: Sergio Soriano y Ranulfo Coyotécatl, lo que hicimos nosotros fue jalar a esa gente para acá, porque acá había trabajos de vía, para que hubiera un elemento de cada departamento, para que se hiciera la cuadrilla, ahorita están trabajando como departamento de servicios generales. Todos están allí, se jaló toda esa gente porque aquí en el Museo hay diferentes trabajos, como es de vía, movimiento de las unidades y para refuerzo de todos los departamentos, es así como se ha manejado.

AN: Volviendo al día de la inauguración, ¿qué personajes recuerda que vinieron a inaugurar el MNFM?

Jl: Vino de México el director de FNM, de aquí de Puebla vino el gobernador y otras personalidades de diferentes dependencias. Estuvieron aquí, en la inauguración del Museo de ferrocarriles.

AN: ¿Vino gente del Sindicato?

Jl: Sí, en ese tiempo estaba un tal Caltenco.

AN: ¿Qué era?

Jl: Era secretario de la sección, a quien más recuerda, el encabezaba a la gente, vinieron otros como uno que fue también secretario que se apellida Carrasco, y venían otras de menor rango, porque ya eran de los departamentos, por ejemplo, de vigilancia, de transportes, de los que vigilaban los movimientos allí en el Sindicato, y pues esas personas fueron las que vinieron a la inauguración.

AN: ¿Recuerda si hubo mucha gente?

Jl: Sí hubo mucha gente, cuando supo que era la inauguración, y fue la primera vez que oyeron el silbido de la máquina. Como se cerró aquí la estación, que fue en el setenta y tantos que se cerró aquí la estación, entonces cuando vieron la máquina de vapor acudió mucha gente. En la inauguración vino bastante gente, aparte de las personalidades que habían invitado, gente de aquí de los alrededores, ya después de que se inauguró el museo se hacían aquí eventos culturales, folclóricos, eventos educativos, es todo lo que hacía el museo, concursos de ajedrez, aquí tenían unas canchas, los de aquí del barrio pedían permiso para hacer sus eliminatorias y hacían sus deportes, los de la Academia (de Policía) venían a hacer su deporte acá. Nos apoyaban también cuando había un evento, nos apoyaban con el desyerbe, la limpieza, el ejército también venía, pedían la herramientas prestadas o se les proporcionaba material y ellos también nos apoyaban. Cuando nos trajimos la maquinita que está aquí, en el Museo, que estaba allá por Buenavista, el ejército nos echó la mano con los carros, el material, yo sólo me llevé a la gente y allá ellos nos echaron la mano. Lo trajimos, lo bajamos de donde estaba, en su muro, en su pedestal, allí la bajaron y la trajimos aquí al museo, nos ayudó el ejército, aquí. Anteriormente, el museo ya organizaba viajes turísticos gratuitos, por ejemplo, de aquí salía la máquina a Cholula a Atlixco el día del niño. Como en dos ocasiones se celebró el día del niño con viajes a Atlixco, a Cholula, a Apizaco, fueron pocos los viajes que se hicieron porque, en realidad, era mucho el mantenimiento de las unidades y el personal de los trenes no se disponían, entonces fueron pocos los viajes que se hicieron aquí en el museo, por parte del museo, gratis, para los niños.

AN: Antes de terminar, ¿qué cambios significó para usted el trabajar en el MNFM?

Jl: Para mí no fue ningún cambio, porque se sigue haciendo lo mismo. Lo único que cambió ya fue la administración, el administrativo, ahora los eventos que se hacen ya son muy diferentes, como que veo una diferencia en el manejo de las actividades, ya ahora las exposiciones son temporales, como que sí bajó ese aspecto, antes como que sí había más apoyo, para las exposiciones y los eventos.

AN: ¿Algo más que quiera agregar, señor Aguilar?

Jl: Solamente que yo estoy aquí a gusto en el museo, de pertenecer al equipo del museo y por consiguiente a ferrocarriles, yo ya quiero irme también, pero yo creo que para el año que entra. Ya cumplo 60 años, pues ya ve ahora con los cambios para la jubilación me faltarían muchos años, ya tengo 60, pues opto por irme ya, para el año que viene ojalá Dios nos preste vida para llegar a esa fecha, pues me quiero ir bien, irme tranquilo, sin ningún problema en el museo.

MIRADA FERROVIARIA, Año 11, No. 33, mayo – agosto 2018, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 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 Fe 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, 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, unida Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 20

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 parte imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.