

El ferrocarril como espacio culinario



DIRECTORIO

Secretaría de Cultura

Alejandra Frausto Guerrero

Secretaria de Cultura

Subsecretaria de Diversidad Cultural y Fomento a la Lectura

Marina Núñez Bernal

Subsecretaria de Desarrollo Cultural

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Teresa Márquez Martínez

Directora

tmarquez@cultura.gob.mx

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Román Moreno Soto

Coordinador

rmorenos@cultura.gob.mx

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

pjuarezl@cultura.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

ibonilla@cultura.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

cvelez@cultura.gob.mx

Alejandro Ángeles Dorantes

Jefa del Departamento de Planoteca

aangelesd@cultura.gob.mx

Mirada ferroviaria agradece el apoyo de las siguientes personas:

Difusión y promoción

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión del CNPPCF

rlicea@cultura.gob.mx

Ana Belén Recoder López

Jefa del Departamento de Difusión del CNPPCF

brecoder@cultura.gob.mx

Registro de bienes documentales y colecciones

María de la Paz González López

Jefa del Departamento de Control y

Depósito de Bienes Muebles Históricas del CNPPCF

mpazg@cultura.gob.mx

MIRADA FERROVIARIA, Año 15, No. 44, enero - abril 2022, 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: (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: 31 de marzo de 2022.

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.

ÍNDICE

Presentación de la revista

Román Moreno Soto

ESTACIONES

Comensalía y refección en escenarios ferroviarios

Adriana Guerrero Ferrer y Carlos Krausse Rodz

Alimentos para el viaje. Las bayunqueras del Ferrocarril Panamericano en Chiapas

Valente Molina Pérez

La Estación Esperanza y las vendedoras del tren

Carmen Ramírez Domínguez

TIERRA FERROVIARIA

La cultura gastronómica en los espacios ferroviarios de México: estudios, proyectos y su difusión en redes sociales

Covadonga Vélez Rocha

El coche comedor NM 3681 “Comedor Janitzio”

Bruno Wilson Ebergenyi

Las canastas viajan en tren. Los peones de vía, el tlacualero y las canasteras del ferrocarril

José Antonio Ruiz Jarquín

CRUCE DE CAMINOS

La inserción y el significado de los food courts temporales en los proyectos urbanos sobre suelos ferroviarios: los casos de “Estación Gourmet” en Valladolid y “Ground Control” en París

Jonathan Haquet

La olla ferroviaria: Pintxo I Blanco. Puchera, el sabor de un guiso nacido en el ferrocarril de La Robla, España

Igor Cubillo

SILBATOS Y PALABRAS

Galería fotográfica sobre las vendedoras de comida en la estación de Soledad de Doblado, Veracruz.

Recetario cinematográfico a propósito de la película La escondida (1956)

Enrique Moreno Ceballos y Rosa María Licea Garibay

*Reseña del libro Rutas gastronómicas de México,
del periodista Mariano Dueñas Flores*

Covadonga Vélez Rocha

V I D A F E R R O C A R R I L E R A

*Entrevista realizada al señor Juan Manuel
Álvarez Calderón del restaurante Nacho's de
Cárdenas, San Luis Potosí*

Covadonga Vélez Rocha

A R C H I V O S D O C U M E N T A L E S Y D E B I E N E S

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de Colecciones

Portada: Vendedoras de comida en la estación Felipe Pescador, Zacatecas, ca. 1990. Fondo FNM, Sección *Revista Ferronales*, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Presentación

Las formas en que una sociedad produce y consume están determinadas por las relaciones sociales dominantes, que se establecen en un tiempo y un territorio específicos. Lo anterior ha dado como resultado el desarrollo de “sistemas”, que articulan a la sociedad en los procesos vinculados con la satisfacción de las necesidades básicas, que incluyen la elaboración, distribución, venta, almacenamiento, comercialización y consumo de alimentos, en donde se establece la interacción de una serie de actores y actividades de la economía de una región o localidad.

El conjunto de este entramado constituye culturas alimentarias que generan historia, identidad, costumbres y modos de vida que se despliegan en el acto de comer. Esto da sentido a la memoria alimentaria de las comunidades, que se ha transmitido de generación en generación a través de la oralidad y las prácticas de elaboración de alimentos que conforman un patrimonio tangible e intangible de gran valor histórico, testimonio vital que nos permite conocer las bases identitarias de las comunidades en un territorio.

En la actualidad, vivimos los efectos de la globalización, que se ha caracterizado por una tendencia hacia una estandarización de los alimentos y las formas de comer que da preferencia a los alimentos industrializados “modernos” en lugar de los “tradicionales”, propiciando un cambio drástico en el estilo de vida de la población. Este hecho ha tenido como resultado una serie de efectos negativos en nuestro país, entre ellos, la transición epidemiológica, disminuyendo la prevalencia de enfermedades infecciosas e incrementando el índice de enfermedades crónico-degenerativas. Además, ha propiciado la pérdida de memoria respecto al origen de los alimentos que consumimos, por lo que es necesario rescatar, preservar y difundir el valor del pasado culinario de lo que hoy se denomina “comida mexicana”, otorgándole una caracterización relacionada con la historia, la producción, la identidad y la singularidad. Por supuesto, en este tema el ferrocarril jugó un papel protagónico desde los inicios de su desarrollo en el siglo XIX, al permitir la movilidad de productos alimenticios entre regiones, incluso entre las que eran consideradas “apartadas” y, de igual forma, al mover los productos de estas hacia los centros urbanos, modificando las costumbres y modos de vida, en particular los relacionados con los hábitos y las formas de comer. Esta situación se vio afectada cuando ocurrió la suspensión del servicio de pasajeros en la década de los noventa del siglo XX, pues, aunado a las modificaciones en el sistema alimentario a partir de la globalización neoliberal, se generaron impactos socioeconómicos negativos para las comunidades que tenían como su fuente de empleo las actividades relacionadas con la red de consumo y comercio de productos locales propiciada por los ferrocarriles.

Lo anterior dejó como huella un conjunto de prácticas y experiencias culinarias complejas en las diversas regiones del país, que van desde el ámbito formal, que implica a la comida que se ofrecía en los coches comedor y restaurantes instalados en las estaciones, hasta el ámbito

informal, que se refiere a la vendimia que se realizaba en las estaciones o para los trabajadores de vía en sus jornadas de trabajo. Todo ese universo significa una riqueza patrimonial de un gran valor y arraigo en las prácticas populares, cuyo estudio y difusión se ha impulsado desde el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CN-PPCF), instancia que por medio de los trabajos de investigación del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), coordinados por Covadonga Vélez Rocha, ha logrado consolidar una línea de investigación que tiene como propósito profundizar en el conocimiento del fenómeno del ferrocarril como espacio culinario.

Para reflexionar sobre este tema, la edición del número 44 de *Mirada Ferroviaria* presenta una selección de artículos con el objetivo de conocer los avances de investigación y, al mismo tiempo, recuperar experiencias de otras regiones de México y del mundo que ayuden a tener un panorama global que permita pensar en los fenómenos culinarios del ferrocarril en perspectiva histórica, para dimensionar su complejidad y comprender su dinamismo y especificidad.

En la sección Estaciones les compartimos tres textos que nos muestran, desde distintas perspectivas y múltiples disciplinas, la reflexión de los impactos socioeconómicos del ferrocarril como espacio culinario. En el primero, *Comensalía y refección en escenarios ferroviarios*, Adriana Guerrero Ferrer y Carlos Krausse Rodz profundizan en los aspectos socioculturales de la comensalía, tanto en aquellas narrativas literarias que describen espacios, como en la fotografía que captura la refección en escenarios ferroviarios, en la complejidad de un contexto cambiante que se desenvuelve en las estaciones y los vagones del ferrocarril, durante las paradas.

El segundo, titulado *Alimentos para el viaje. Las bayunqueras del Ferrocarril Panamericano en Chiapas*, lo aporta Valente Molina Pérez, director del Museo Regional de Chiapas del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), quien realiza un análisis de la presencia de mujeres vendedoras de alimentos en diversas modalidades conocidas como bayunqueras, en la línea ferroviaria chiapaneca del antiguo Ferrocarril Panamericano. Para cerrar con broche de oro, la arquitecta Carmen Ramírez Domínguez, cronista del municipio de Esperanza, Puebla, presenta el artículo *La Estación Esperanza y las vendedoras del tren*, en el que da cuenta de la actividad comercial de las señoras que vendían alimentos en el andén al paso de los trenes de pasajeros en la estación de ese municipio, centro ferroviario, donde se generó una economía importante, que les permitió formar un gremio de más de 150 vendedoras, aunque al desaparecer los trenes de pasajeros se quedaron sin su fuente de trabajo y, a diferencia de los ferrocarrileros, no tuvieron pensión, jubilación o recontrato.

En Tierra Ferroviaria nos complace ofrecerles tres artículos. En el primero, *La cultura gastronómica en los espacios ferroviarios de México: estudios, proyectos y su difusión en redes sociales*, Covadonga Vélez Rocha, jefa de Departamento de Fototeca, expone un panorama general sobre las investigaciones realizadas hasta el momento sobre la cultura gastronómica en espacios ferroviarios, los cuales han sido el soporte documental para la realización tanto de exposiciones, como de proyectos comunitarios. El segundo es el artículo *El coche comedor NM 3681 “Comedor Janitzio”* de Bruno Wilson Ebergenyi, quien da cuenta de la

historia de este coche que forma parte de la colección de equipo rodante histórico del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, así como su proceso de conservación y restauración. Y el tercero es el titulado *Las canastas viajas en tren. Los peones de vía, el tlacualero y las canasteras del ferrocarril*, escrito por José Antonio Ruiz Jarquín, jefe de museología del MNFM, en el que presenta una serie de testimonios de trabajadores de vía y canasteras, con los cuales realiza un interesante análisis en donde señala la importancia de rescatar y poner en valor el surgimiento del espacio culinario en el ferrocarril y las formas de alimentación de los trabajadores de la rama de vía.

En la sección Cruce de caminos presentamos dos textos que dan cuenta de la cultura gastronómica alrededor del ferrocarril en dos países: Francia y España. En el primero, Jonathan Haquet, estudiante de doctorado en ordenación del territorio y urbanismo en Lille, Francia, en su artículo *La inserción y el significado de los food courts temporales en los proyectos urbanos sobre suelos ferroviarios: los casos de “Estación Gourmet” en Valladolid y “Ground Control” en París* nos comparte un análisis de los food courts, a partir de la comparación de dos experiencias situadas en Valladolid, España, y París, Francia, con el propósito de contribuir a la comprensión del auge de los *food courts* temporales y, en un sentido más amplio, de las ocupaciones temporales durante los periodos preoperativos y operativos de estos proyectos.

En el segundo, Igor Cubillo nos presenta el artículo *Puchera, el sabor de un guiso nacido en el ferrocarril de La Robla, España*, donde nos habla de la olla ferroviaria, invención de maquinistas, fogoneros y guarda-frenos del ferrocarril de La Robla, para comer en condiciones, caliente y con poco dinero, en los largos y fatigosos viajes entre León y Bizkaia. Además, con la existencia de más de 300 concursos gastronómicos demuestra su vigencia, mientras que el variado contenido de las pucheras refleja la riqueza de los recetarios populares de las cinco provincias que atravesaba el tren cargado de carbón.

En la sección Silbatos y palabras les ofrecemos tres sugerentes recursos que permitirán tener un acercamiento mucho más lúdico a la cultura gastronómica de los ferrocarriles en México. El primero es una *Galería fotográfica sobre las vendedoras de comida en las estaciones de Soledad de Doblado, Veracruz*, que aborda este quehacer en una región cuya actividad comercial de sus habitantes se vio beneficiada con la llegada del Ferrocarril Mexicano, que conectó el Puerto de Veracruz con la Ciudad de México. El segundo recurso es un *Recetario cinematográfico a propósito de la película La escondida (1956)*, del director chihuahuense Roberto Gavaldón. Con este “platillo cinematográfico” Rosa María Licea Garibay, subdirectora de Servicios Educativos y Extensión del MNFM, y Enrique Moreno Ceballos, director del Festival de Cine Silente, nos compartan una sugerente reseña a partir de un breve recetario, mediante el cual reconocen y ponen en valor el trabajo de los creadores mexicanos en las artes cinematográficas y su vínculo con los trenes de México.

El tercer y último recurso es una reseña del libro *Rutas gastronómicas de México del periodista Mariano Dueñas Flores*, hecha por Covadonga Vélez Rocha. Se trata de un texto que la revista *Ferronales* publicó por entregas entre 1965 y 1966, en donde el autor logró plasmar sus experiencias a lo largo de los recorridos por diez rutas ferroviarias, sus descubrimientos

gastronómicos, así como las recetas recabadas en diferentes regiones del país, con la finalidad de transmitir las a las lectoras de la revista *Ferronales*.

En Vida Ferrocarrilera les compartimos la entrevista que Covadonga Vélez Rocha, jefa de Departamento de la Fototeca, realizó el pasado 18 de octubre al señor Juan Manuel Álvarez Calderón, jefe del restaurante Nacho's de Cárdenas, San Luis Potosí.

En la sección Registro de Bienes Documentales y Colecciones se anexan los listados de bienes documentales de los acervos resguardados en el Archivo Histórico, la Biblioteca Especializada, la Fototeca y la Planoteca. Se incluye, además, la cédula de registro de Bienes Muebles Históricos, que en esta ocasión corresponde a la vajilla del Tren Presidencial, el cual se encuentra resguardado en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

Esperamos que los artículos y materiales que componen este número ayuden a comprender y analizar el complejo fenómeno de la cultura gastronómica en espacios ferroviarios, a la vez de contribuir a preservar el patrimonio tangible e intangible que dio como resultado esta actividad, la cual forma parte de la identidad y memoria de las comunidades ferroviarias.

Román Moreno Soto

Coordinador del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias



Restaurante de la estación San Luis Potosí, 1942. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

ESTACIONES

Comensalía y refección en escenarios ferroviarios

Commensality and appetizers in Railway scenarios

Adriana Guerrero Ferrer¹

Carlos Krause Rodz²

Resumen

Este artículo aborda y profundiza en aspectos socioculturales de la comensalía, tanto en aquellas narrativas literarias que describen espacios, como en la fotografía que captura la refección en escenarios ferroviarios. Es decir, trata de consumos diferenciados, desde un antojito hasta una comida en forma para reparar fuerzas, así como del comer juntos y su complejidad en un contexto cambiante que se desenvuelve en las estaciones, los vagones del ferrocarril, durante las paradas, y de los cuales existe registro visual. Se busca analizar el carácter social y cultural de la comida en este contexto ferroviario, a través de una serie de pasajes literarios y de imágenes cuyo escenario principal ronda en torno a esos espacios, ya sea en los interiores del ferrocarril (los coche-comedor, el vagón), o en los andenes de una estación. Se afirma que la comensalía es un acto social y cultural compartido, que implica una relación compleja con el entorno y los demás actores presentes, construye sentido y significación, al tiempo que plantea una nueva manera de relacionarse.

Palabras clave: Comensalía, fotografía, escenarios ferroviarios.

Abstract

This article addresses and delves into sociocultural aspects of commensality both in those literary narratives that describe spaces and in photography that captures the appetizers in

1 Antropóloga, colaboró en la década de los 90 en el MNFM. Actualmente es catedrática de la Universidad Autónoma de Querétaro y su tema de investigación gira en torno a la Historia y Antropología de la Alimentación. Contacto: adrigferrer@msn.com

2 Etnólogo y bibliotecónomo, jubilado de la Biblioteca del Museo de Antropología e Historia. Especialista en marcas de fuego del libro novohispano. Desde hace tres décadas se dedica al estudio de la cocina en la literatura. Tiene en prensa un libro de dichos refranes, sentencias y máximas sobre la cocina.

railway scenarios. In other words, it deals with differentiated consumption from an appetizer to a whole meal to restore strength, as well as eating together and its complexity in the ever changing context that develops in the stations, the railway cars, during train stops, of which there is a visual record. The aim is to analyze the social and cultural nature of food in this railway context through a series of literary passages and images whose main stage revolves around these spaces, whether in the interiors of the railway (the dining cars, the wagon), or on the platforms of a station. It is affirmed that commensality is a shared social and cultural act that implies a complex relationship with the environment and the other actors involved, building meaning and significance, while proposing a new way of relating.

Keywords: Commensality, photography, railway scenarios.

Introducción

La literatura, la fotografía, la comensalía, la refección y el ferrocarril se articulan en este artículo como los conspicuos observatorios de la cotidianidad, y son ellos los que dan cuenta de la imbricación entre secuencias narrativas, registro documental y aspectos socioculturales del comer. Literatura y ferrocarril, imagen y ferrocarril, comida y ferrocarril han caminado juntos en la historia de la Historia. La literatura, primer observador protagonista del comportamiento social, la alimentación y la comensalía; la imagen (pintura, fotografía y película), segundo protagonista de la modernidad, que en el siglo XIX fijó fragmentos de la vida de las élites y sus entornos y dio cuenta de las transformaciones urbanas, del desarrollo económico del país y de las diferencias de clase y, para entrado el siglo XX, de la búsqueda de la integración de lo mexicano y su alma, expresión ontológica que lleva a Carlos Monsiváis a reflexionar sobre la construcción de la “fotografía nacional”:

“La cámara [...] debe usarse para registrar la *vida*, para hallar la sustancia y la quintaesencia de la *vida misma*, [...] La fotografía nos devuelve poderosamente a la naturaleza, y naturaleza es todo aquello poseído por un íntimo o público *élan vital*: las viejas costumbres indígenas y católicas, los toros (“la gratificación estética de la sangre y el sufrimiento”), las pulquerías, las mujeres hermosas”.³

Y nosotros agregaríamos el comer en escenarios ferroviarios. En este terreno de lo cotidiano, la comida hace su aparición como un tema fascinante, digno de registro para el fotógrafo y fuente de análisis para el investigador.

La comensalía como un hecho sociocultural, distintivo de nuestra especie, es la única que piensa y habla sobre sus alimentos, quien establece normas y reglas sobre lo que es comestible, el modo de preparación, las formas de consumo, la elección de los lugares y con quién degustar esos alimentos, así como los modos de organizar ese comer en una forma estructurada y colectivizada. Así pues, la comensalía es el tercer observador entre el acto alimentario, que trasciende su función nutritiva y utilitaria, y el consumo de alimentos en “espacios del

³ Carlos Monsiváis, *Maravillas que son, sombras que fueron. La fotografía en México*, México, Ediciones ERA, CNCA, 2012, p. 23.

anonimato”, como diría Marc Augé, y que se lleva a cabo sin reglas que lo codifiquen, ya sea en la calle, el vagón de un ferrocarril o la estación de cualquier medio de transporte.

Como cuarto y último observatorio, la refección da cuenta de un conocimiento concreto de una cultura, la comida, en donde el alimento posee “una gran significación de carácter simbólico”.⁴ Los lugares de la refección son múltiples, desde comer en el trayecto de un lugar a otro o en un espacio íntimo en el interior del hogar, hasta en una efervescente plaza en el centro de la ciudad. Para comprender los ritos de comensalía en lugares públicos es importante precisar la noción de espacio/lugar. Los “espacios de lo culinario” han sido definidos y caracterizados desde la antropología, Ernesto Licona los concibe “integrados por dimensiones materiales y simbólicas, que son productores de retóricas e imaginarios sociales, portadores de jerarquías, órdenes y ‘maneras de mesa’”.⁵ Observa en esta categoría a una “figura analítica de espacialidad y temporalidad vinculada al acto de comer”.⁶ En todo caso, es un tipo particular de estructura que hace sistema y que, además, está profundamente interrelacionada con otras “estructuras sociales, como lo político, lo religioso y lo doméstico”.⁷

La salvaguarda del patrimonio ferroviario como uno de los objetivos prioritarios del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, resguarda, conserva y estudia, entre sus muchas colecciones, un corpus particular de documentos que versan sobre las diversas prácticas culturales de cocinar y comer vinculadas al ámbito ferrocarrilero. Desde hace más de una década, el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) trazó una ruta de estudio especializada en la temática a partir de revistas, fotografías, documentales, historia oral, croquis de los coches comedores que pertenecieron a Ferrocarriles Nacionales de México y nóminas del Ferrocarril Mexicano. Gracias a la difusión de los resultados, estas investigaciones se han dado a conocer en revistas especializadas; se han publicado, en redes sociales, cápsulas informativas de recetas tomadas del acervo documental con que cuenta el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias; se han presentado exposiciones fotográficas acompañadas de actividades paralelas como foros, encuentros, conversatorios y charlas, donde se invita a especialistas en cultura alimentaria a debatir y construir un tema en común; y, recientemente, se elaboró un interesante documental sobre un grupo de mujeres que vendían comida en la estación Esperanza, dirigido por Carmen Ramírez Domínguez, José Antonio Ruiz Jarquín y Oscar Flores Solano. La riqueza del material y la creatividad con que el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero ha abordado, desde enfoques diversos, la alimentación, sitúa a la institución como pionera en el rescate de la cultura alimentaria de los ferrocarrileros sobre los que recayó el dinamismo económico, político, social y cultural de la historia moderna de México.

4 Pedro Molina y Francisco Checa (eds.), *La función simbólica de los ritos. Rituales y simbolismo en el Mediterráneo*, Barcelona, Icaria Editorial, 1997, p. 11.

5 Ernesto Licona Valencia y Alejandro Cortés Patiño (coords.), “Introducción”, en *Alimentación, cultura y espacio. Acercamientos etnográficos*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Facultad de Filosofía y Letras, 2017, p. 10.

6 *Idem.*

7 *Idem.*

Nos gustaría comentar que seleccionamos en la fototeca del CEDIF, para su análisis, algunas de las imágenes que se mostraron en la exposición *El sabor del viaje. Memoria y gastronomía ferroviaria*, inaugurada en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en abril del 2016. Las mismas que nos permiten ahondar en las complejas relaciones de la alimentación en los ferrocarriles, las personas y condiciones involucradas, así como en la cultura de la comensalía y la refección que se abordan en este artículo.



Agente de publicaciones, ca. 1980. Fondo FNM, Sección *Revista Ferronales*.

CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Para cuando la cámara pudo salir del estudio fotográfico, hecho que ocurre en la segunda mitad del siglo XIX gracias a los avances tecnológicos y la practicidad de los medios para movilizar el equipo, los exteriores se ponen de moda y comienza su registro sistemático.

La presencia del fotógrafo y la documentación visual de obras de infraestructura vial, hidráulica, naval, comercial y ferroviaria fue importante en un país que se modernizaba a pasos agigantados, después del segundo cuarto del siglo XIX. En ocasiones, los fotógrafos consignaban la creación de obras públicas o eran contratados por las empresas para el registro de tendidos de vías de comunicación como el ferrocarril o el telégrafo, la construcción de puentes o el levantamiento de una presa hidroeléctrica. O bien, por iniciativa propia, los fotógrafos realizaban tomas de algunos aspectos de la vida ordinaria, así, por ejemplo, la comida y los productos locales o regionales se convierten en todo un género por capturar.

De este modo, los escenarios urbanos y rurales se transforman en el *leitmotiv* de los fotógrafos, cuyo interés por mostrar la diversidad del paisaje nacional y las costumbres asociadas a cada región son exaltadas y difundidas en diferentes medios. Parte de este legado visual lo encontramos en el archivo del Museo. Es aquí donde nos preguntamos: ¿en qué contexto fueron tomadas estas imágenes?, ¿son producto de la publicidad?, ¿el fotógrafo trabaja para una agencia de viajes turísticos, una empresa concesionaria o el Estado?, ¿qué nos dice este conjunto de imágenes? La gran mayoría de ellas carece de autoría y de fechamiento, lo que no limita su valor como documento histórico. De estas fotografías se pueden hacer muchas lecturas, a nosotros nos interesan aquellas en las que el fotógrafo posó su mirada casi inadvertida para los comensales.

Indaguemos en el papel de quién toma la foto. El fotógrafo de prensa es el que exalta el impulso popular y rinde homenaje a las clases populares. Con fascinación se fotografiaba al pueblo en escenarios naturales o en sus quehaceres diarios como en la vendimia, los tianguis y mercados, en las calles y en los andenes de una estación o ya a bordo del tren. El fotógrafo de prensa es quien documenta la memoria viva de un pueblo y una sociedad, quien registra lo cotidiano y continuo, quien consciente de su fluidez captura momentos, situaciones y escenas del quehacer diario.

Los fotógrafos documentan todo, escribe Carlos Monsiváis, dan cuenta del “campo, la urbanización, la carencia de recursos, la opulencia, el arribismo, el desbordamiento de las multitudes, las migraciones. Las vías de la industrialización son impredecibles, y lo único que da seguridad es el placer de “confiscar” todas las imágenes al alcance, en el país ya no indio o criollo, y aún no orgullosamente mestizo”.⁸ Un país, dicho sea de paso, en transformación y crecimiento continuo, de esta manera la documentación fotográfica consigna el cambio.

Los fotógrafos se acercan al pueblo para mirarlo de cerca y dejar registro de sus quehaceres, pero también de las élites, de las clases privilegiadas que gustan dejar testimonio de su posición social, económica y política. El fotógrafo constata el consumo diferenciado, como podemos observar en las fotos del coche comedor, donde elegantemente una pareja come con todo el rigor de la etiqueta, en contraste con aquel trayecto donde una mujer maya vestida con su traje tradicional y sentada junto a un niño, sirve el guisado sobre una tortilla que sostiene en la mano. ¿Qué entrega una mujer robusta, parada en el pasillo del vagón y que lleva en la mano jarritos de barro, a otra sentada en un gabinete de madera? ¿Qué hacen esas mujeres envueltas en sus enaguas y rebozos, con sus canastos a cuestas en los andenes de una estación? Al ver las imágenes parece que escuchamos sus gritos y pregones anunciando sus más preciados bocadillos. ¿Qué intercambio se da entre brazos y manos estiradas desde el andén a la ventanilla del vagón y viceversa? Unas monedas a cambio del preciado alimento, que hará mucho más placentero el viaje y trayecto. Todas estas acciones anticipadas preparan y crean el escenario para el ritual de la comensalía, el encuentro con los otros y la relación de compartir los alimentos.

8 Carlos Monsiváis, *op. cit.*, p. 247.



Vendedora, ca. 1985. Fondo FNM, Sección Revista *Ferronales*. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Aquí reproducimos un fragmento de lo que comenta un viajero al observar la vendimia en una parada del tren:

En muchas de las estaciones se podía conseguir,
sin moverse del asiento,
un vaso de leche, una taza de café, un pocillo de chocolate,
frutas o dulces, chalupas o taquitos,
enchiladas, tamales y otros antojitos más,
lo único que debía hacer el pasajero
era asomarse por la ventanilla del vagón
para que rápidamente estuvieran frente a él
los vendedores.⁹

Estas imágenes nos recuerdan a otras realizadas por el fotógrafo alemán Hugo Brehme, quien retrata la figura del tlacualero, ese hombre que tiene por oficio llevar al campo o a la fábrica las canastas de comida calentita y sabrosa.¹⁰ Las escenas de lo cotidiano contienen una fuerza tal que evocan, provocan y generan una reflexión más allá de la imagen: ¿qué lleva el tlacualero?, ¿a cuántos visitará para entregar el almuerzo en un canasto?, ¿en qué consistió este oficio?, ¿cuándo desapareció? y ¿por qué fue registrado por Hugo Brehme? Estas y

⁹ Fragmento tomado de: Adalberto de Cardona, *De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte*. México, Imprenta de Moss Engraving Co., 1893, p. 52.

¹⁰ Alfonso Alfaro, *Los espacios del sazón. La sombrita, el antojo y el altar*, México, Artes de México, 1999 (Colección Tiempo Detenido, 2), pp. 13-15.

otras preguntas nos ayudan a evaluar la riqueza y el aporte de la fotografía en los hábitos de consumo alimentario, así como en los oficios, prácticas y sentidos asociados, y nos permiten ubicarnos en una época y momento histórico.

En el entorno del ferrocarril surgieron, junto con las estaciones de trenes, restaurantes, fondas y comedores para ferrocarrileros, donde los términos rieleros bautizaron a diversas bebidas como el tornillo o la rielera, amén de hacer comunes los itacates para los peones de vía y el servicio al pie de la estación, que dio lugar a los afamados tacos de canasta y a las enchiladas. La figura del tlacualero, personaje indispensable en el campo, la fábrica o en el fatigoso trabajo de la reparación y tendido de vías, era el viandante al que confiaban las mujeres no sólo la comida para el hijo, el esposo, el padre o el hermano, sino lo máspreciado, ese universo de sabores y olores envuelto en una servilleta bordada que ponía en juego la reputación de una mujer: el ser buena cocinera. Este hombre llegaba a mediodía vestido con calzón, camisa de manta y sombrero de palma de ala ancha, y sobre sus hombros una vara larga cargada con doce o catorce canastas en total (seis o siete de cada lado), colgadas y dispuestas en perfecto equilibrio.

Reproducimos algunas líneas de la descripción que en prosa poética hace Alfonso Alfaro sobre el tlacualero y los espacios de la comensalía. En el campo, dice Alfaro, los hombres buscan una sombrita de mezquite o de sabino

“[...] para disfrutar uno de los momentos más placenteros de la jornada: el almuerzo, *las doces*. Los campesinos más sencillos han sido, durante siglos, capaces de sacrificar una parte de su ínfima ganancia para pagar entre varios a un tlacualero que haga el viaje desde la rancharía hasta la labor cargando el morral o la canasta de cada peón cuando la distancia de la milpa impide a la esposa o alguno de los hijos más pequeños llevar el bastimento”.¹¹

Como un tesoro el campesino abre

“la bolsa de ixtle para desplegar un bulto suave y cálido: envuelto en una servilleta bordada –que no falta en el hogar más pobre– un gozo aguarda,[...] las viandas siempre tienen chile. El más modesto de los cultivadores manifiesta una exigencia con la que no está dispuesto a transigir: comer sabroso, comer caliente”.¹²

En el acto de degustar, de sentir con la lengua los sabores y de amarlos, es lo que el autor reconoce como el sazón; es comer lo de uno, preferir la comida de mi madre, comer lo que sembré.¹³ Este hermoso pasaje de la vida en el campo bien puede ilustrar, de igual manera, el comer en escenarios ferroviarios. De hecho, el CEDIF resguarda documentos donde se consigna, en nóminas del Ferrocarril Mexicano, el pago cotidiano al tlacualero que llevaba las viandas a los trabajadores.

Comensal es un vocablo que deriva del latín *cum*, con, y *mensa*, mesa, y se refiere a cada una de las personas que comen en una misma mesa. Y comensalía hace referencia a la “com-

11 *Ídem*.

12 *Ídem*.

13 *Ídem*.

pañía de casa y mesa”.¹⁴ Acto social por excelencia que denota la tradición de cada proceso civilizatorio, diferenciando capitales sociales y culturales entre los asistentes y generando puntos de encuentro.

Sentarse a la mesa y comer juntos no es sólo un acto cotidiano con sus tiempos y ritmos propios, más bien es un acto de la más profunda significación y sentido social, económica, política y cultural. Detrás de los aspectos normativos (el apropiado arreglo de los objetos sobre la mesa, la sucesión de los platillos siguiendo el orden del menú, el respeto al manejo indicado de los cubiertos, el oportuno escanciado de los vinos, el uso delicado de la servilleta, la postura correcta en la silla), se encuentra un conjunto de códigos culturales cifrados en aquello que Amado Millán define como ritual de la comensalía.¹⁵ La comensalía es la manifestación simbólica de la humanización, del proceso civilizatorio, de la diferenciación social¹⁶ y de la significación sociocultural del sentido y la trascendencia. En este proceso, los grupos y las personas manifiestan y reflejan más que el acto de comer, muestran el complejo proceso de diferenciación social y cultural al dar cuenta de un amplio repertorio de posibilidades alimentarias, incluidos platillos, formas, maneras de consumo, socialización y relaciones propias del sentarse a la mesa y compartir con otros.

Sentarse a la mesa tiene una serie de implicaciones que van más allá de la sociabilidad y del disfrute gastronómico: la mesa es el escenario idóneo para comprender las “técnicas del cuerpo”,¹⁷ esto es, “la manera en la que cada sociedad impone al individuo un uso rigurosamente determinado de su cuerpo”,¹⁸ en el momento de tomar los alimentos y compartirlos con otros. Y aquí nos gustaría dejar constancia, a manera de nota, de un conjunto de imágenes de la exposición *El sabor del viaje*¹⁹ y que hemos denominado “por la forma de agarrar el taco se conoce al que es tragón”. La mesa, ese símbolo imprescindible de la comensalía, puede o no estar presente, el hecho se da al comer juntos, de pie, agarrando el taco y sin que nada de su interior se desparrame y manche el traje de esos hombres que han sido sorprendidos por la cámara en un *close up*. Acaso se trata de políticos en una gira gubernamental, empresarios, o simplemente de la formalidad de viajar en tren en un vagón de primera, lo que ameritaba en la década de 1940 usar traje, corbata y sombrero. ¿Qué hace el fotógrafo en ese lugar y qué sorprende a los comensales en su ritual de comer juntos? Monsiváis dice que observar las imágenes hasta la saciedad no precisamente nos dice lo que ahí sucede, más bien habría que indagar en las profundidades de los contextos y sus significados.

14 Amado Millán, “VIII. Alrededor de la mesa: aspectos normativos, rituales y simbólicos de la comensalía”, en Pedro Molina y Francisco Checa (eds.), *La función simbólica de los ritos. Rituales y simbolismo en el Mediterráneo*, Barcelona, Instituto de Estudios Almerienses, Icaria Editorial, 1997, p. 219.

15 *Ídem*.

16 *Ídem*.

17 Jacques Le Goff y Nicolás Truong, *Una historia del cuerpo en la Edad Media*, Barcelona, Paidós, 2005, p. 19.

18 *Ibid*, p. 21.

19 Sobre los detalles de la exposición sugerimos la lectura del artículo de Covadonga Vélez Rocha, “La cultura gastronómica en los ferrocarriles de México: estudios, proyectos y su difusión en redes sociales”, disponible en este mismo número.



Mesero de un coche comedor, ca. 1975. Fondo FNM, Sección *Revista Ferronales*. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

El compartir el alimento, el comer juntos, acerca a los comensales, quienes llevan consigo un cúmulo de significaciones culturales que les permitirán interactuar y entender los códigos de acuerdo con los tiempos, momentos y circunstancias en las que están inmersos. Compartir la mesa, disponerse a comer, implica haber introyectado la cultura. Es un proceso en el que todas las actividades en torno a alimentarse han pasado por el tamiz de la cultura, la sociabilidad, la civilidad, sin dejar de lado la herencia cultural y el refinamiento que se atesora como legado civilizatorio y se ejecuta como práctica cotidiana.

Algunas teorías sociales hacen referencia al cuerpo disciplinado, el que a través de un largo proceso civilizatorio, diría Norbert Elías, ha sido moldeado; en este educar el cuerpo intervienen el aleccionamiento, los modos, autorizaciones o prohibiciones que rigen las funciones corporales e indican que compartir mesa y vino no es un acto intrascendente. El uso correcto de la servilleta o del tenedor, por ejemplo, es un testimonio de la codificación social de las técnicas corporales y su incorporación en la práctica cotidiana o excepcional, según sea el caso. Poco a poco, estas se controlan, se disimulan, se civilizan. “Profundamente incorporados y sentidos como naturales, estos sentimientos acarrearán la formalización de reglas de conducta, que construyen un consenso sobre los gestos que conviene o no conviene hacer, gestos que a su vez contribuyen a moldear la sensibilidad”.²⁰

El concepto de mesa aplicado en este trabajo se refiere al comportamiento del comensal, que incluye las normas que lo codifican y rigen, y no a la mesa en su significado literal, es decir, como mueble. De la misma manera, cuando se hace referencia al coche comedor se

²⁰ *Ibid*, p. 23.

habla del uso social y de un ambiente creado con todo y sus objetos, en el que se lleva a cabo el acto de compartir los alimentos y quien lo realiza, es decir, el comensal. El coche comedor es entonces el espacio que reserva para sí nuevas prácticas de convivialidad y hospitalidad.²¹ Espacio y condición que crea sentidos inéditos a condición de variables tales como el menú, la ocasión y el estatus y posición de los comensales.

Comer en la comodidad del tren fue uno de los motores que incentivaron a empresarios estadounidenses a diseñar espacios cómodos y confortables. Los trenes no sólo eran lugar para el transporte, también se proyectaron como espacios de la sociabilidad y habitación, esto implicó lugares concretos para la comensalía. Pullman, ese mago del confort norteamericano, consiguió heredar su nombre a los vagones de lujo que contaban con múltiples espacios: camarotes, baños, comedor, entre otros. Preocupado por el bienestar físico de los pasajeros, adopta las comodidades del hogar a un pequeño espacio habitado temporalmente por los viajeros: el coche comedor. La silla reclinable, con los asientos mullidos forrados con textiles suaves, aterciopelados, se adapta a los vagones. La mesa bien servida con todo el rigor de la etiqueta escenifica ordinalmente las diferencias de clase. Nada como ver el paisaje y disfrutar de un buen desayuno, mientras se viaja en primera clase. Y aquí vuelvo a la pregunta, ¿todas esas imágenes presentadas por la *Revista Ferronales* son publicidad de la empresa mexicana para viajar por el norte de nuestro país y conocer las maravillas naturales de Chihuahua, Coahuila y diversas zonas de Estados Unidos? La colocación de los comensales alrededor de la mesa, o más bien de frente a la cámara, reproduce de manera esquemática una estructura que pone de manifiesto la organización de la estructura social. El hombre sentado junto al pasillo y la mujer en la ventanilla. Se diferencian así, individuos, sexos y grupos según sus posiciones sociales y esa distinción, basada en el orden de procedencia, se refleja en la ubicación de los comensales alrededor de la mesa.

¿Qué esperan esos hombres vestidos de blanco (meseros) que miran a la cámara en el interior de un restaurante o en el umbral de la cocina y del coche comedor?

¿Qué diferencia hay entre comer juntos en un espacio con la mesa puesta o la carencia de ella? ¿Qué encontramos en este lugar? ¿Qué consigna la fotografía?

La mesa compartida es el lugar idóneo que refleja el poder socioeconómico. En la mesa se concretizan las diferencias culturales, las distinciones sociales, e incluso muestra las diferencias de origen étnico, clase, género, generación y etnia.

Qué mejor que un pasaje literario para ilustrar con mayor claridad las argumentaciones anteriores:

Atardecía, y al hundirse el sol entre las montañas lejanas, las sombras de la noche empezaron a cubrir de luctuoso velo aquel horizonte poco antes tan luminoso y sonriente. Encendiéronse las lámparas de los carros Pullman en que viajábamos y, después de un buen aperitivo, se sirvió a bordo del carro-comedor una espléndida comida, a la que asistimos catorce comensales.

21 Adriana Guerrero Ferrer, *La mesa de la élite en Puebla durante los procesos de modernización en el porfiriato*, Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (Tesis de Maestría en Historia), 2014, p. 8.

El servicio fue tan elegante y correcto como si nos halláramos en el salón comedor del Palacio de la plazuela de Carlos IV, pues tanto el menú como la vajilla del servicio, los vinos, licores, etc., fueron del mejor gusto.²²

Refección, un pequeño bocado a bordo

“Engañar el estómago”, “Matar a la que me está matando”, “Vamos a calmar el hambre” son expresiones que profieren los diversos tipos de viajeros cuando el hambre arremete hasta por los codos. Las comidas que se consumen al viajar, ya sea en caminata, en animales, en automóvil, en tren o en avión, generalmente tienen un papel utilitario: el de saciar el hambre de los viajeros mientras llegan a su destino. A este tipo de alimentación el diccionario de la lengua española lo llama *refección*.

Los vocablos *refectorio* y *refección* tienen la misma raíz latina: “refecturium”, que se refiere a la habitación o estancia destinada especialmente para juntarse a comer. En cambio, “refectus o refectio” alude al alimento moderado para reparar fuerzas, literal, sólo es una refacción, un tentempié, un pequeño bocado que se toma entre horas, generalmente, para no aguantar el hambre hasta el momento de la comida.

Traemos a cuenta la Regla de San Benito del siglo VI para mostrar el empleo del vocablo refección, que consistía en el consumo frugal de alimentos que los hermanos de la orden benedictina tomaban para pasar el día:

“Creemos que es suficiente en todas las mesas para la comida de cada día, tanto si es a la hora de sexta como a la de nona, con dos manjares cocidos, en atención a la salud de cada uno, para que, si alguien no puede tomar uno, coma del otro. Por tanto, todos los hermanos tendrán suficiente con dos manjares cocidos, y, si hubiese allí fruta o legumbres tiernas, añádase un tercero. Bastará para toda la jornada con una libra larga de pan, haya una sola **refección**, o también comida y cena. Porque, si han de cenar, guardará el mayordomo la tercera parte de esa libra para ponerla en la cena.²³

Es en la percepción de esta comida por la cual, en cualquier lugar por donde los viajeros se detengan, los comerciantes ofrecen diversos productos de comer y beber, que los viajeros apetecen no sólo para saciar el hambre y la sed, sino para llegar a sus domicilios con “algún engaño”. Y es por ello por lo que la otredad replica: “Ya llegaremos para comer bien”.

He aquí otro ilustrativo pasaje literario:

Apoyado en la ventanilla abierta a la noche de otoño, recibía ese aire frío en la cara y escuchaba con emoción el traqueteo de las bielas, el rechinar de fierros en las curvas, y aguardaba en la estación

22 Fragmentos tomados de: Jacinto S. García, *Memorias íntimas de México*, Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2005, p. 65.

23 (XXXIX. La ración de comida. Regla de San Benito). *La Regla de San Benito*. Introducción y comentario por García M. Colombás, monje benedictino. Biblioteca de Autores Cristianos, Madrid, Tercera Edición, s.f., p. 135.

próxima al testarudo guardagujas que nos recibiría con su ya cinematográfica linterna. Nunca, en ningún tren europeo, tanta lealtad a la memoria, a un film. Podía adivinar, en esa oscuridad, los Malé Karpaty a la derecha, los campos cultivados a orillas del Danubio.

Fui a buscar algo de comer. Tambaleándome en los vagones sucesivos, di por fin con el restaurante, en la cola del tren. No había sino dos comensales checos bebiendo cerveza. Era tarde ya, porque la gorda camarera sólo pudo ofrecerme una salchicha, un pan y una cerveza. Vi a un niño sentado a la mesa del fondo, adonde la mujer se había retirado luego de atenderme.²⁴

Para concluir diremos que comer en espacios ferroviarios muestra, gracias a la fotografía, el comer juntos, el comer sabroso, independientemente de la clase social. El enfoque de comer como “...hecho social total, en nombre del conjunto de las prácticas sociales que abarca la alimentación (espacio, tiempo, diferencias de edad, de origen, de sexo) es un modo privilegiado en tanto indirecto, transversal, de leer la realidad y lo imaginario contemporáneo”.²⁵ La imagen, al igual que los pasajes literarios, permite conocer el ritual de la comensalía y de la refección, lo mismo en una foto tomada *ex profeso* o aquella toma espontánea que nos anuncia que comer en escenarios ferroviarios, ya sea mientras se viaja o en la parada de una estación, es más que una necesidad, se trata de un placer o de una refección momentánea mientras se llega al destino.

Hemos revisado el sentido que tiene la comensalía y la refección en escenarios ferroviarios a partir de reflexiones antropológicas, de pasajes literarios y de imágenes. En las fotografías encontramos el despliegue de sistemas culturales que muestran los sentidos diferenciados de la alimentación, ya sea sentado a la mesa en el vagón comedor, de pie en el andén o en la estación, da testimonio de una práctica cultural que significa comensalidades diferenciadas que convergen y se reconfiguran en estos complejos escenarios.

Las fotografías de la comensalidad representan y son un material privilegiado para ahondar en el análisis social y cultural situado de las diferencias culturales en interacción. Da muestra del acto social y cultural de comensalía y de la refección como algo compartido y diferenciado, que denota sentidos y significados en espacios ferroviarios particulares (el coche comedor, los andenes o los vagones), y muestra las relaciones sociales diferenciadas marcadas por distinciones de clase, género, generación y etnia.

Es así como la comensalía y la refección ligada en textos fotográficos que capturan momentos de la compra, ingesta y socialización de la alimentación ofrece una entrada para indagar en la construcción de los espacios de la comensalidad y su transcendencia o implicaciones en la modernidad.

24 Fragmentos del relato: Vladimiro Rivas Iturralde, “El Tren”, en *Temas y variaciones de literatura 3*. México Universidad Autónoma Metropolitana, 1994, p 113. Disponible en: http://zaloamati.azc.uam.mx/bitstream/handle/11191/1336/El_tren_no_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y

25 Marie-Noël Stourdze-Plessis y Hélène Strohl, “XVI. El conocimiento del comedor”, en Jean Duvignaud (comp.), *Sociología del conocimiento*, México, FCE, 1982, p. 231.

Referencias consultadas

- Alfaro, Alfonso, *Los espacios del sazón. La sombrita, el antojo y el altar*, México, Artes de México, 1999 (Colección Tiempo Detenido, 2).
- Amado Millán, “VIII. Alrededor de la mesa: aspectos normativos, rituales y simbólicos de la comensalia”, en Pedro Molina y Francisco Checa (eds.), *La función simbólica de los ritos. Rituales y simbolismo en el Mediterráneo*, Barcelona, Instituto de Estudios Almerienses, Icaria Editorial, 1997.
- Cardona, Adalberto de, *De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte*, México, Imprenta de Moss Engraving Co., 1893.
- García, Jacinto S., *Memorias íntimas de México*, Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2005.
- Guerrero Ferrer, Adriana, *La mesa de la élite en Puebla durante los procesos de modernización en el porfiriato*, Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (Tesis de Maestría en Historia), 2014.
- Le Goff, Jacques y Nicolás Truong, *Una historia del cuerpo en la Edad Media*, Barcelona, Paidós, 2005.
- Licon Valencia, Ernesto y Alejandro Cortés Patiño (coords.), “Introducción”, en *Alimentación, cultura y espacio. Acercamientos etnográficos*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Facultad de Filosofía y Letras, 2017.
- Molina, Pedro y Francisco Checa (eds.), *La función simbólica de los ritos. Rituales y simbolismo en el Mediterráneo*, Barcelona, Icaria Editorial, 1997.
- Monsiváis, Carlos, *Maravillas que son, sombras que fueron. La fotografía en México*, México, Ediciones ERA, CNCA, 2012.
- Rivas Iturralde, Vladimiro, “El Tren”, en *Temas y variaciones de literatura 3*. México Universidad Autónoma Metropolitana, 1994, p 113. Disponible en: http://zaloamati.azc.uam.mx/bitstream/handle/11191/1336/El_tren_no_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Stourdze-Plessis, Marie-Noël y Hélène Strohl, “XVI. El conocimiento del comedor”, en Jean Duvignaud (comp.), *Sociología del conocimiento*, México, FCE, 1982.

ESTACIONES

*Alimentos para el viaje.
Las bayunqueras del Ferrocarril
Panamericano en Chiapas*

*Meals for railway trips. The
“bayunqueras” of the Pan American
Railway in Chiapas*

Valente Molina Pérez¹

Resumen

El presente artículo hace un análisis de la presencia de mujeres vendedoras de alimentos en diversas modalidades conocidas como *bayunqueras*, en la línea ferroviaria chiapaneca conocida a partir de 1902 como Ferrocarril Panamericano. Se ofrecen características generales de su actividad económica informal, se identifica la región y el territorio de desempeño, así como el panorama de transformación de sus espacios de venta a raíz de los flujos de cambio en actividad del ferrocarril, tanto en las épocas de bonanza como en el decaimiento.

Palabras clave: Chiapas, Panamericano, bayunqueras, alimentos, estaciones

Abstract

This article analyzes the presence of female food vendors in various modalities, known as *bayunqueras* on the Chiapas railway line known since 1902 as the Pan-American Railway. General characteristics of their informal economic activity are offered, the region and the territory of performance are identified, as well as the transformation panorama of its sales spaces as a result of railway activity change flows in times of prosperity and decline.

Keywords: Chiapas, Pan-American, bayunqueras, foods, train stations.

¹ Director del Museo Regional de Chiapas. Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).
Contacto: valente_molina@inah.gob.mx

El traslado de personas por el sistema ferroviario mexicano fue hasta las postrimerías del siglo XX un servicio importante para las sociedades. Viajar en tren representaba la conectividad inmediata a través de las múltiples rutas interregionales.

En Chiapas, el Ferrocarril Panamericano, introducido entre 1902 y 1908 en el corredor costero, contribuyó potencialmente al desarrollo social y económico. Cambió abruptamente un sistema tradicional de comunicación basado en caminos de herradura transitados por animales de silla, de carruajes y carretas (caballos, mulas, burros y bueyes).

Esta línea de 450 kilómetros brindó un servicio eficiente de traslado de personas. Los tiempos de transporte se redujeron sustancialmente. Apareció un sistema interconectado de paradas y estaciones ferroviarias como nodos articuladores y lugares de interrelaciones sociales y económicas. Surgieron, como en todas las líneas del país, personajes *sui generis* que desempeñaban actividades comerciales urbanas, informales como: cargadores, músicos, boleros, carretoneros y un gremio muy significativo de mujeres vendedoras de alimentos y productos variados, conocidas como “bayunqueras”, que ofrecían a los viajeros ya fuese en los andenes, dentro de los carros, al pie de la vía desde la ventana, o durante un trayecto corto de viaje.

Arquetipo de la bayunquera

El origen etimológico de la palabra *bayunquera* se ha construido como una adaptación de la antigua palabra *bayuca*, de origen español, que identificaba una actividad comercial. Existe un documento de 1655 que dibuja la muy probable asignación de esta palabra a las mujeres que tenían tendajos en la vía pública.² La etapa del Virreinato de la Nueva España trajo esta y varias palabras que se heredaron, después, a la naciente República. A partir de 1873, con la introducción de la primera línea ferroviaria en México, surgió este arcaísmo atribuido gradualmente al ambiente comercial de las paradas y estaciones donde se conglomeraron muchas vendedoras. El término se adoptó con más fuerza en el sureste de México. En el ferrocarril Panamericano de Chiapas, estas mujeres podían verse en todo el corredor costero, con más presencia en las estaciones de mayor confluencia, en los municipios de Arriaga, Chiapas, (ubicado en la zona limítrofe con Oaxaca), Tonalá, y Tapachula (frontera con Guatemala).

2 El Diccionario Histórico de la Lengua Española refiere en su edición 1726 la palabra *bayuca* como *taberna*, o “lugar donde come o bebe la gente ordinaria”. Pero la más fiable vinculación con las mujeres se encuentra en la obra “*Olla podrida a la española*”, escrita en España 1655 por Marcos Fernández. En un fragmento y al referirse a una taberna dice que “*ellas preparan la tienda y la abren de par en par por si algún forastero quiero comprar*”, asignándoles ya a las mujeres (seguramente parejas de los taberneros) la representación comercial de estos tendajos que tenían los dueños, y que generalmente se situaban ya fuese dentro de las tabernas (bayucas) o en las calles. De allí el muy probable origen de la palabra *bayunquera* entendida como vendedoras urbanas, denominación heredada al Virreinato de la Nueva España. Otra definición tiene esta palabra en Centroamérica, atribuido a una persona ruda o burlona.



Estación Tonalá, 1930. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CN-PPCF, Secretaría de Cultura.

Las bayunqueras eran mujeres de cualquier edad, desde niñas hasta adultas. El atuendo de estas mujeres era adecuado para el sempiterno calor costero: faldas y blusas frescas de algodón con estampados, huaraches o chanclas de hule. Algunas usaban rebozo, envolviéndose la cabeza para protegerse del intenso sol. Las más hábiles cargaban un canasto de *chiquihuite* en la cabeza, asentado en un pedazo de tela o un paliacate enrollado en forma de dona para equilibrarlo.

Podemos establecer hasta tres clasificaciones de estas vendedoras, a partir del tipo o variante de comercio que desarrollaban. Las que se dedicaban a la venta de comida de fácil manejo y de entrega práctica, es decir, en pequeñas porciones y servida en papel, en bolsas o en cartones, ofrecidas en las corridas de día y de noche. Podían vender desde el exterior a pie de vía y entregar en las ventanas del tren, o bien, subir y recorrer el vagón ofreciendo en cada asiento. Estas mujeres generalmente iban y venían a casa para cargarse de más alimentos, que eran preparados por otros miembros de su familia o por ellas mismas. Eran identificadas por ir cargando uno o dos canastos tapados con un pedazo de tela, para conservar la temperatura de la comida preparada, o bien, alguna olla de barro con bebidas.



Estación Pijijiapan, 1930. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

De acuerdo con la cantidad de mercancía, las bayunqueras decidían previamente si harían el viaje a la próxima estación para terminar su venta. Era entonces un ir y venir diario que generalmente no les costaba, pues ellas le pagaban al cobrador de la línea en especie con algo de comer. Su presencia durante el viaje era vista, más bien, como un beneficio para los pasajeros.

Otra grupo era las que vendían únicamente productos de granja, traspatio, procesados o del campo, en cantidades más numerosas, no para consumir al momento, por ejemplo, semillas (maíz, frijol, lenteja) en bolsas “kileadas”; plantas de ornato, aves de corral en pie, bolsas de pan o de totopo; envoltorios de panela en hoja seca de maíz, chocolate en cajas, o mariscos frescos o en bateas. Más bien eran productos que el viajero llevaba para regalar o para su consumo al llegar a su destino. Ofrecían en los andenes donde estaban los viajeros esperando, allí vendían la mayor parte y luego subían al tren para terminar su producto. Mucha gente de los pueblos las buscaba en las estaciones porque encontraban mejor precio que en los mercados.

También había un tipo de bayunqueras que tomaba esta actividad como complementaria. En su mayoría pertenecían a familias de comunidades ribereñas de los municipios de Tonalá, Arriaga, Pijijiapan o Mapastepec, en donde se dedicaban a la pesca en los ciclos de captura de mojarra y camarón, y combinaban esta actividad primordial con reducidas ventas en las vías del tren. Sólo vendían dos o tres días o en los horarios en que llegaban los trenes de destinos más lejanos.



Estación Tapachula, 1930. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

También hay testimonios de intercambios con base en el valor igualitario de las mercancías, es decir el trueque, en el caso de que existieran productos que a ellas les interesara tener, para vender después con más valor y obtener una ganancia, como reafirmó un habitante de La Palma, comunidad ribereña del municipio de Acapetahua, Chiapas.

[...] cuando venían este las bayunqueras, estas señoras vendiendo pollo, vendiendo plátano guineo, queso, pan y todo eso... lo que se traían del pueblo, de allá de Acapetahua [cabecera municipal] pues como no tenía dinero aquí la gente lo que hacían (era) cambiar su producto con el producto de ellas... Y ya se quedaba su azúcar, su arroz, su frijol, su café, su maíz, y ya ellas se llevaban el pescado, camarón y todo y de esa forma podían ellos sobrevivir [...].³

Tabla 1. Productos comercializados por las bayunqueras

Bebidas y bocadillos	Comidas	Productos del campo, traspatio, del mar o procesados.
Café con pan	Empanadas de: camarón, pollo, queso, carne asada, acompañadas de salsa y repollo.	Mango ataulfo y plátano en penca.
Horchata de arroz y de coco	Tacos de variedad.	Crema, queso, quesillo.
Jamaica	Huevo duro.	Frijol, maíz.
Atol agrio	Chiles rellenos con arroz y sala roja.	Carne de res o puerco, chorizo y chicharrón.
Cerveza	Plátano frito.	Huevo de gallina de rancho.
Turulete	Mojarra frita servida en hoja de almendro.	Plátano guineo, yuca, guanábana y zapote.

³ Liliana Ramírez Moreno, *Ecoturismo en una comunidad costera de Chiapas ¿una estrategia de conservación?* Tesis. Maestría en Ciencias en Recursos Naturales y Desarrollo Rural. México, El Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR), 2011, p. 25.

Limonada	Pacaya baldada con huevo.	Mojarra, lisa, jaiba, camarón fresco y seco. Hueva de lisa o sambuco.
Raspados	Costilla frita de puerco.	Melaza, azúcar y aguamiel.
Dulce de coco	Pollo frito con papas.	
Turulete	Memelas de camarón.	
Dulce de piña empapelados	Carne de venado.	
Agua de tamarindo	Pacaya baldada con huevo..	
Agua de Jamaica	Costilla de puerco frita	
Nanchi curtido	Totopo.	
Elote hervido	Tortas de bolillo con carne de res.	
Dulce de biznada (de Tehuantepec)	Tamales.	

Fuente: Elaboración propia

Bonanza y decadencia del oficio

La bayunca como actividad comercial informal surgió desde que inició el servicio de transporte del ferrocarril en Chiapas, en 1902. Emergió como un tipo de ambulante que ofreció productos, pero no se consolidó de entrada entre las mujeres, por ende, no destacó en el ideario colectivo chiapaneco. Cuando la vía se terminó hasta la frontera con Guatemala, en 1908, los gremios de vendedoras empezaron a resignificarse y a surgir con productos propios de cada municipio de las regiones Costa y Soconusco.

De 1909 a 1920 el flujo migratorio a través del tren fue cuantioso. Ni siquiera los movimientos revolucionarios que en Chiapas se desarrollaron de 1915 a 1920 afectaron la actividad comercial en las vías ferroviarias. Las bayunqueras daban un servicio necesario para alimentar, por ejemplo, a trabajadores que sacaban las cosechas a los vagones del tren en Pueblo Nuevo (hoy municipio de Villacomaltitlán), donde se instaló la empresa hulera más grande de Latinoamérica Zacualpan Rubber Plantation. Y ahí mismo, entre 1920 y 1935, cientos de trabajadores recogían la producción de toneladas de plátano que se exportaban por medio de la United Fruit Company.

Infortunadamente no es posible ofrecer una cifra, ni siquiera aproximada del número de bayunqueras en cada estación. En una revisión de los reducidos manuscritos de conteo o de carácter económico de la época en Chiapas, como el *Censo General de la República Mexicana* (1905), *Censo y División Territorial* (1910), *Censo General de Habitantes* (1921), *Censo y División Territorial* (1910) o *Chiapas Económico de Moisés T. de la Peña* (1951), no visibilizan o consideran esta actividad económica informal. Tampoco los directorios monográficos tomaban en cuenta a la economía informal de las bayunqueras. El directorio editado para Arriaga en 1950 sólo considera los negocios con local establecido, inclusive los del mercado (Ramírez, 1950).

Con la entrada de FNM en 1937 el transporte de mercancías se mantuvo, pero no así el de pasajeros. Las bayunqueras no vendían en los carros Pullman que estuvieron poco tiempo en el ferrocarril de Chiapas, puesto que traían restaurante. Ellas preferían los carros de pasajeros de segunda y tercera clase en donde, notablemente, se redujo el pasaje entre 1940 a 1960

porque las líneas de camiones tenían más auge y más clientes, con la nueva carretera costera de asfalto inaugurada en 1964.



Estación Acapetahua, 1930. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

En 1975 hubo una notable reducción en la presencia de las bayunqueras, debido a la suspensión de 80% del servicio de pasajeros del ferrocarril (ahora llamado “Centroamericano”). Se retiraron varios carros y la mitad de los trabajadores fueron liquidados. Se reprogramaron las salidas para pasajeros a un viaje cada dos días de Arriaga-Tapachula y viceversa, y cada tercer día una salida a Salina Cruz.

Las bayunqueras optaron por cambiar su actividad a las calles, mercados y centrales camioneras. Muy pocas se quedaron en las estaciones ferroviarias esperando a los esporádicos vagones de pasajeros. Con la privatización de esta línea en agosto de 1999, cuando la SCT otorgó la concesión por treinta años al consorcio estadounidense Genesee & Wyoming Inc. a través de su empresa Chiapas-Mayab S.A. de C.V., anuló el servicio de pasajeros y la convirtió exclusivamente de carga. Estas mujeres se alejaron totalmente de estos espacios en todo el corredor costero.

Con el decaimiento de la actividad ferroviaria, las bayunqueras reconfiguraron su empeño, y continuaron reivindicando el papel protagónico en el comercio de alimentos y en la economía familiar. Estas mujeres se resignificaron en el espacio comunitario y municipal como emprendedoras, organizadas y visionarias que trabajan en el territorio, con una amalgama de significados y saberes forjados con su intensa participación en las dinámicas sociales históricas. Es infortunado que no exista en el análisis histórico-económico un estudio serio del fenómeno de economía informal más temprano en la actividad ferroviaria en Chiapas, puesto que ellas establecieron un importante canal primigenio de distribución de productos para favorecer las necesidades de la población en tránsito e imposibilitada de acceder a bienes de consumo de alimentos en el mercado formal.

Hoy día, el tema de las bayunqueras del ferrocarril está redimido a las crónicas locales con enfoques románticos o narrativos. En el ideario colectivo sólo se reconoce, se recuerda y se

repite entre las familias y comerciantes su característico pregonar: “¿Vasté queré empanada, tototooopo... café con pan, huevo duro, camarón seco?” y se les ha brindado alguna resignificación, con composiciones literarias y musicales, como el *Son de las bayunqueras*, que se escucha y que se baila en la colonia San Isidro del municipio de Pijijiapan, Chiapas.

Referencias consultadas

Fernández, Marcos, *Olla podrida a la española*. Madrid, España. 1655.

Gobierno del Estado de Chiapas, *Censo y división territorial del estado de Chiapas, verificado el domingo 27 de octubre de 1910*, Tuxtla Gutiérrez, Imprenta del Estado dirigida por Félix Santaella, 1912.

Instituto Nacional de Geografía e Informática, *Censo General de Habitantes*. México, INEGI, 1921, disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv1921/default.aspx>

Ministerio de Fomento, *Censo General de la República Mexicana*, verificado el 28 de octubre de 1900, conforme a las instrucciones de la Dirección General de Estadística a cargo del Dr. Antonio Peñafiel. Estado de Chiapas, México: Imprenta y fototipia de la Secretaría de Fomento, 1905.

RAE. Diccionario Histórico de la Lengua Española. Versión en línea <https://apps2.rae.es/DA.html>

Ramírez Moreno, Liliana, *Ecoturismo en una comunidad costera de Chiapas ¿una estrategia de conservación?* Tesis. Maestría en Ciencias en Recursos Naturales y Desarrollo Rural. México, El Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR), 2011.

Ramírez, I., *Directorio monográfico de Chiapas 1946-1947*. México D.F., Industria, comercio, agricultura y profesiones, 1950.

T. de la Peña, Moisés, *Chiapas Económico. Secretaría de Prensa y Turismo*. Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, Gobierno del Estado de Chiapas, 1951.

ESTACIONES

La Estación Esperanza y las vendedoras del tren

The Esperanza station and the train vendors

Carmen Ramírez Domínguez¹

Resumen

La estación de Esperanza fue un centro ferroviario, donde el paso de los trenes generaba una economía importante, principalmente por medio del comercio. Las señoras que vendían alimentos en el andén al paso de los trenes de pasajeros formaban un gremio de más de 150 vendedoras, muchas de ellas eran el único sustento de su familia. Al desaparecer los trenes de pasajeros, las vendedoras del tren, como eran llamadas en el pueblo, se quedaron sin su fuente de trabajo, ya que, a diferencia de los ferrocarrileros, nadie las pensionó, las jubiló o recontrató, nadie pensó en ellas.

Palabras clave: Esperanza, vendedoras, estación, ferrocarril, gastronomía.

Abstract

The Esperanza station was a railway center, where the passing of the trains generated an important economy, mainly through trade. The ladies who sold food on the platform as the passenger trains passed, formed a guild of more than 150 vendors, many of them were the only support for their family. When the passenger trains disappeared, the train saleswomen, as they were called in the town, were left without their source of work, since, unlike the railroad workers, no one pensioned them, retired them, or rehired them, no one thought of them.

Keywords: Esperanza, female vendors, station, train, gastronomy.

¹ Cronista del municipio de Esperanza, Puebla, y miembro del Consejo de la Crónica del Estado de Puebla desde octubre de 2014. Es representante de la Organización por la Cultura, Identidad y Bienestar de Esperanza (OCIBE), a partir de que se fundó, y Presidenta de la Organización por la Cultura, Identidad y Bienestar de Esperanza A.C. Como cronista y representante de OCIBE ha organizado eventos culturales, gastronómicos y deportivos, con el fin de preservar tradiciones y costumbres del pueblo de Esperanza, así como para preservar el patrimonio ferroviario, tangible e intangible del mismo pueblo. Contacto: carmen_ccrr@yahoo.com.mx

Introducción

El primero de enero de 1873 se inauguró la primera línea férrea del país, de México a Veracruz, el primer camino de hierro en México, de la compañía Ferrocarril Mexicano. Por primera vez, numerosos viajeros recorrieron un trayecto de 423 kilómetros sobre rieles de acero tendidos en durmientes de madera. La emoción y el júbilo que se vivió lo describieron varios amantes de la pluma en diferentes periódicos, gacetillas o revistas de esa época. Una gacetilla, sobre la crónica del ferrocarril redacta:

“[...] El Diario Oficial ha publicado los siguientes por menores sobre las fiestas del Ferrocarril Mexicano: “[...] Anoche ha habido una grande y hermosa animación en todos los establecimientos comerciales de la ciudad, pues era verdaderamente notable el número de individuos que se preparaban a comprar ropa, petacas, paraguas, guantes, etc., para el viaje a Veracruz.

Desde las 3 de la mañana de hoy comenzaron a reunirse en la Estación de Buenavista no solamente los viajeros, sino también una multitud de personas que deseaban presenciar la partida del tren. La alegría, la satisfacción se veía retratada en todos los semblantes. Poco después de las 5 salió el primer tren, en el cual iban el C. Presidente, la comitiva oficial y algunos otros ciudadanos caracterizados. El segundo tren partió a las 6 y casi estaba ocupado por señoras de las más distinguidas familias de México.

Dos cosas llamaron en aquel momento la atención:

El orden observado por el público y la exquisita elegancia del vagón destinado a las autoridades superiores[...].”²

Desde el primer viaje, a lo largo de la vía del tren ya existían algunas estaciones, entre ellas, la estación de Boca del Monte, Puebla, a una distancia de 251 kilómetros, aproximadamente, de la estación de Buenavista en la Ciudad de México. Curiosamente, la estación de Boca del Monte se encontraba ubicada a escasos metros de los límites del estado de Puebla con el estado de Veracruz, donde la meseta central termina y la pendiente deja de ser suave para entrar bruscamente a un terreno accidentado: ¡A las cumbres de Maltrata!, en donde los pasajeros podían disfrutar de un hermoso paisaje y, al mismo tiempo, sentir cómo su ritmo cardíaco se aceleraba por la aventura de enfrentarse a un precipicio, descender al fondo del mismo a una velocidad totalmente desconocida. Para descender las fuertes pendientes de las cumbres se requería de una locomotora de vapor potente.

En esta misma estación de Boca del Monte se construyeron un hotel y un restaurante. En este último, según un comunicado dirigido a los viajeros firmado por José J. Martínez, los dos trenes que inauguraban el camino de hierro harían una parada, el primero a las 12 del día y el segundo a las 2 de la tarde, en donde el señor Porras, administrador del restaurante, ofrecía servir almuerzos a un peso por persona,³ tal vez esta parada de los trenes en la estación de Boca del Monte marcó el principio de la gastronomía ferroviaria en México.

2 Castillo Francisco y Edmundo Castillo, *Ferrocarril Mexicano. Conmemoración del 50° aniversario de la inauguración del tráfico directo entre México y Veracruz, 1873-1923 (álbum)*, México, La Helvetia, 1922, p. 40.

3 *Ibid.*, p. 27.



En el libro *Historia del Ferrocarril Mexicano*, de Gustavo Baz y Eduardo L. Gallo, se describe que la estación de Boca del Monte se encontraba ubicada en un valle cenagoso rodeado de colinas, y que las colinas que rodeaban el valle eran de formación arcillosa, lo que hacía que se inundara seguido y que, saliendo del lomerío que rodeaba Boca del Monte, la vía entraba en el distrito de Chalchicomula, del estado de Puebla, con un alineamiento recto, pasando por algunos ranchos y haciendas, entre ellas, la hacienda “La Esperanza”. Se hace referencia que esta hacienda se encontraba ubicada a la izquierda del trazo de la vía, y que en esa parte empezaba el trazo del trayecto del ferrocarril a Tehuacán, proyecto del ingeniero Mariano Téllez Pizarro. En el libro se menciona que:

“[...] A 4 kilómetros de Boca del Monte, la vía desemboca en la llanura que domina el pico de Orizaba. Es en este punto, como lo ha hecho observar varias veces el Sr. D. Joaquín Gallo, Inspector del Ferrocarril Mexicano, el sitio más a propósito para establecer la estación en un terreno sólido, y en donde la neblina no se detiene por largo tiempo”.⁶

El 30 de abril de 1875 el señor Francisco Gutiérrez, propietario de la hacienda de San Antonio de Abajo, y el señor Emilio Pardo, por parte de la compañía del Ferrocarril Mexicano, celebran un contrato en donde el señor Gutiérrez cede en propiedad a la compañía Ferrocarril Mexicano una franja de terreno de la hacienda de San Antonio de Abajo para la construcción de la estación Esperanza. En dicho contrato se establece, en algunas de sus cláusulas, lo siguiente:

4 Imagen tomada del libro: Baz Gustavo y Gallo Eduardo L. *Historia del Ferrocarril Mexicano: riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial; estudios científicos, históricos y estadísticos*. México, Editorial Innovación, 1874.

5 Imagen tomada del libro Castillo Francisco y Edmundo, *Conmemoración... Op. cit.*, p. 27.

6 *Ibid*, p. 199.

“[...] 2°. En el terreno de la misma Estación, y en el lugar que designe el ingeniero de la empresa, construirá Gutiérrez a su costa un local para restaurant, cantina y las oficinas necesarias, semejante al que ha construido en la Estación de B. del Monte y en el que invertirá cuando menos dos mil quinientos a tres mil pesos y cuando más cinco mil... 8°. La empresa no autorizará dentro del terreno de la Estación ningún establecimiento mercantil (sino sólo las oficinas y casas necesarias para el uso del mismo camino o habitación de sus empleados), pero el señor Gutiérrez se obliga a fijar precios cómodos a los comestibles: que estos sean de buena calidad, a dar buen trato a los pasajeros, ya que los precios que cobre, no sean más altos que los establecidos en las estaciones intermedias de la línea (la Empresa se reserva el derecho de vigilar por uno de sus empleados el comportamiento de la obligación que contrae el señor Gutiérrez en esta estipulación). Si hubiese quejas fundadas acerca del servicio o del aumento de los precios y no fueran corregidas por el señor Gutiérrez y después de tres amonestaciones por escrito, podrá la Empresa poner otro restaurant en la Estación, o autorizar a que otro lo haga...”⁷

El edificio de la estación de Esperanza comenzó a construirse en 1875. Además del restaurant y el hotel, la estación contaba con sala de espera, oficinas, habitaciones para empleados y obreros, bodega, casa de máquinas, un pozo y un tanque de agua, entre otras construcciones. Era una estación muy completa y de mucho movimiento, no sólo de pasajeros sino también de mercancías, ya que en 1880 se inauguró la línea de vía angosta del ramal Esperanza a Tehuacán, proyecto del ingeniero Mariano Téllez Pizarro, lo que facilitó el flujo de mercancía entre los estados de Oaxaca, Puebla, Veracruz y la Ciudad de México. Más tarde, en 1892, por decreto se aprueba el contrato celebrado entre el C. General Manuel González Cosío, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y los señores Chopin Hermanos, en donde se autoriza a los hermanos Chopin la construcción y explotación de una línea de ferrocarril que iría de la estación de Esperanza al Xúchil, en el estado de Veracruz.

Tres líneas férreas convergían en la estación de Esperanza, las cuales conformaron un centro ferroviario y comercial, el cual generó un gran movimiento de mercancías y de personas. Muy cerca de las estaciones existían asentamientos humanos provisionales, una población flotante, como viajeros, comerciantes, cargadores, pobladores vecinos a las estaciones, peones de las haciendas cercanas, ferrocarrileros, refugiados en busca de un poco de seguridad en la época de la revolución, tropas militares y aventureros. Poco a poco se fue consolidando un pueblo sin territorio propio, pero que estaba consciente del potencial económico que tenían las estaciones, principalmente en el área del comercio, formal e informal.

Gracias al centro ferroviario y a la solicitud que hicieron las personas que habitaban en terrenos aledaños a las estaciones, se elevó la estación de Esperanza a pueblo el día 29 de septiembre de 1917, por decreto del Gobernador Constitucional del Estado de Puebla, Alfonso Cabrera. Y como no puede existir pueblo sin territorio propio, por decreto se crea el fundo

7 Acervo documental de Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación, Título No. 127-B, Consistente en Contrato Privado de cesión.

legal del pueblo de Esperanza el 12 de enero de 1918 y, posteriormente, se traza el fundo legal del nuevo pueblo.

El ingeniero Olivier Ortiz, encargado de trazar el fundo legal, rindió un informe el 27 de marzo de 1918 al gobernador del estado, sobre las consideraciones tomadas para trazar el fundo cerca del centro ferroviario, tomando en cuenta varios puntos, algunos de ellos fueron el comercial y el económico:

“PUNTO DE VISTA COMERCIAL Y ECONÓMICO. - La parte inmediatamente colindante a la estación del Sur y parte de la del Mexicano, es propiedad de los Señores Gómez Allende Hnos. quienes han establecido allí un centro de acaparamiento de los productos de la región, - pues cuentan con amplias bodegas para su almacenamiento. Actualmente está ocupada la casa y bodegas por las tropas que operan en la región. Con respecto a los terrenos de la propiedad de dichos señores, se encuentran en la actualidad ocupados por la aglomeración de casas de madera que sirven de albergue a los habitantes del lugar. La plaza del mercado, diariamente muy concurrida y de gran movimiento relativo, está situada frente a la casa de Gómez Allende y junto al camino que entronca con el Real de Orizaba, siendo este el punto de mayor comercio. Se ha prolongado hasta muy cerca del Fundo del Pueblo de Esperanza, con objeto de poder hacer competencia y de estar más próximos al Ferrocarril Mexicano que es el que da mayor vida e importancia al pueblo”.⁸

El Restaurante

En el libro *De México a Veracruz, por la línea más pintoresca de América*, que es una guía descriptiva de Francisco Castillo del año 1923,⁹ el autor describe la estación de Esperanza como una “estación de comida”, menciona el restaurante de la estación como espacioso y bien atendido, durante los últimos treinta años, por la familia Fontages. El restaurante del ferrocarril, como se le conocía, era muy concurrido, no sólo los viajeros disfrutaban los platillos que ahí se degustaban, sino también los habitantes o visitantes del pueblo. En ese lugar se llevaban a cabo eventos sociales, en donde se ofrecían banquetes un tanto sofisticados para un pueblo.

⁸ Registro Agrario Nacional en el Estado de Puebla.

⁹ Castillo, Francisco, *De México a Veracruz 1873 - 1923. Por la Línea más Pintoresca de América. Guía Histórico-Descriptiva*. México, s.p.i., 1923, p. 41.



Fotografías de la colección privada de María de Lourdes Blancas Cervantes

Esperanza, además de ser catalogada como una estación de comida y donde los trenes de pasajeros hacían una parada, era el lugar para hacer el cambio de locomotoras. De veinte a treinta minutos eran suficientes para hacer el cambio, tiempo en que los pasajeros podían bajarse del tren y aprovechar para estirar las piernas, ir a comer al restaurante, o bien, comprar algún antojito con las señoras que vendían comida en el andén a la hora del paso de los trenes. Para el servicio en el restaurante, con antelación el cobrador levantaba una relación de las personas que iban a consumir alimentos y la enviaba por mensaje telegráfico desde alguna estación anterior a la estación de Esperanza, la oficina de telégrafo se hacía cargo de pasar la lista al restaurante para que, a la llegada del tren a la estación, ya estuvieran listos los alimentos de los comensales, tal como ellos los habían pedido y sin tiempo de espera. El restaurante, además de dar servicio en sus instalaciones, también lo brindaba en los carros de primera clase, ya que el personal que ahí laboraba subía los alimentos en una charola a las personas que así lo solicitaran.

Las vendedoras del tren

A la hora del paso de los trenes de pasajeros por la estación, un numeroso grupo de mujeres con canastas, y muchas de ellas envueltas en un rebozo, aparecían como por arte de magia en el andén. Mujeres que, con el tiempo bien medido, preparaban exquisitos antojitos en sus casas, para que justo al silbar el tren en la estación de Boca del Monte o en la de Los Reyes,

ellas salieran de sus hogares con su canasta, en donde previamente colocaban cazuelas llenas de comida, papel de estraza recortado y uno o dos platos extendidos para exhibir sus antojitos. Todo tenía que estar listo a tiempo para salir presurosas al encuentro de aquel animal de hierro que les llevaba el sustento para sus hogares.

Las vendedoras del tren, como comúnmente se les nombraba en el pueblo, caminaban a paso acelerado por las calles polvorientas de Esperanza, a escasos minutos de haberse escuchado el silbido del tren, algunas pasaban a la tienda que les quedaba de paso por refrescos y cervezas, llenaban sus canastas de botellas y se dirigían a la estación. Las vendedoras de las localidades vecinas, como Amozoquillo o San Francisco Piletas, tenían que salir más temprano de sus hogares, ya que atravesaban campos y rodeaban el cerro de las tres cruces por una vereda, formada a fuerza del paso de los caminantes, para llegar a Esperanza. Ellas se caracterizaban por vender pulque de tlachique que llevaban en una olla de barro, o bien, en botellas de licor que compraban vacías en las cantinas, las llenaban de pulque y las tapaban con un olote o con una cáscara de tomate para evitar que se derramara. Además, vendían gorditas en forma de triángulo y cocidas en comal de barro sobre el tlecuile, rellenas de garbanzos, de habas o de frijoles, con hojas de aguacate y chile serrano, que ellas molían en el metate.



Fotografía de la colección particular de María Rosa Zúñiga Mendoza



Fotografía de la colección particular de Carmen Sarmiento Pérez

La vendimia de alimentos y antojitos en el andén de la estación era parte fundamental de la escena que se vivía día a día, al llegar los trenes de pasajeros a Esperanza. Antes de que el tren parara en su totalidad, antes de que los viajeros descendieran o subieran al tren, las vendedoras de antojitos recorrían el andén, iban y venían ofreciendo a través de las ventanillas sus guisos. Entre olores y pregones, invitaban al viajero a comprar lo que vendían: “¡Pollo!, ¿Quiere polloooo?, ¡Chiles rellenooooos!, ¡Patitas capeadaaaas!, ¡Enchiladaaas!, ¡Taquitos doradoos!, ¡Pulqueeee! ¡Cervezaaa!”; estos eran algunos de los pregones que se escuchaban entre una y media y dos de la tarde, aproximadamente.

Dos trenes de pasajeros pasaban al medio día, “el de arriba” y “el de abajo”, es decir, el que llegaba de la Ciudad de México y el que llegaba del Puerto de Veracruz.

En medio de la algarabía, algunas de las vendedoras subían a los carros del tren. Subir primero al tren era para las más jóvenes y ágiles; ofrecer los antojitos en los pasillos de los vagones era la posibilidad de vender más que las que se quedaban abajo. No siempre se les permitía subir, “¡Había preferencias!”, recuerdan algunas de las señoras ex vendedoras del tren. A veces, si el tren se llenaba de pasajeros, era casi imposible transitar por los pasillos con una canasta, y sobre todo bajar al andén a tiempo; en ocasiones era necesario salir por las ventanillas antes de que el tren avanzara, como cuenta la señora Raquel Bravo Limón, una de las ex vendedoras del tren. En otras ocasiones, saltar de la escalerilla del tren cuando éste ya estaba en movimiento, saltar y correr en la misma dirección en que el tren avanzaba, para no caer, era una maniobra muy riesgosa, se requería tener experiencia y mucha agilidad, ya que algunas veces caían, y de raspones y polvo no pasaba, pero también pasó que algunas de las

vendedoras no corrieron con la misma suerte, ya que al saltar perdieron la vida o alguna de sus extremidades por caer debajo de las ruedas del tren en movimiento.

Describir cada uno de los antojitos que se vendían no es difícil, es recordar aquel plato con un trozo de papel de estraza, en donde se colocaban dos tortillas hechas a mano, pollo, papas fritas, lechuga, rajas de chile cuaresmeño, rodajas de rabanitos y cebolla; un platillo bien presentado, para abrir el apetito, el cual era uno de los antojitos preferidos por los viajeros. Preparar “pollo con papas” parece fácil, pero tiene su secreto, como bien lo menciona la señora Reyna Palacios Ojeda, ex vendedora; hay que saber acomodar en la cazuela el pollo y las papas, cubrir con tortillas recién hechas y una tapa, de tal modo que se conserve caliente y se combine el sabor de la papa y el pollo, pero lo más importante ¡es darle un paseo en la canasta!, para que tome ese sabor que tenemos en la memoria quienes tuvimos la fortuna de saborearlo en la estación de Esperanza.

Hablar del “pollo con papas” es una historia, pues era tanta la demanda de este platillo, que a veces se escaseaban las gallinas o pollo de rancho en el pueblo, las señoras tenían que conseguirlos en los pueblos vecinos o en la estación del ramal de Esperanza a Tehuacán, en donde se establecía una plaza y donde llegaban personas de las localidades aledañas a Esperanza a vender sus gallinas o pollos. En los solares era común ver pollos de diferentes edades, pues las señoras que tenían su solar sabían que criar pollos era un buen negocio, ya que la venta estaba asegurada con las vendedoras del tren. Ellas, además de vender el platillo de “pollo con papas”, vendían por litro el caldo que salía al hervir varios pollos o gallinas, y era comprado por las amas de casa para preparar un delicioso arroz, una sopa de pasta, o cualquier otro guiso, o simplemente degustarlo como consomé, el cual era verdaderamente exquisito. Con el paso de los años el pollo de rancho, criado en los solares, fue sustituido por gallinas de granja, mejor conocidas entre las vendedoras como “las secretarías”, por tener sus uñas muy largas.

Otro de los guisos que caracterizaban el menú de las vendedoras de Esperanza eran las “remojadas”, que eran memelitas ovaladas recién hechas en comal de barro y remojadas en salsa roja o verde, y acomodadas cuidadosamente en capas en una cazuela de barro, con lechuga, rábanos, cebolla, papas hervidas y cilantro entre cada capa. La consistencia y el sabor de la lechuga y la cebolla se suavizaban con el calor de las memelitas. La combinación de todos los ingredientes en la cazuela generaba un aroma especial y se impregnaba en los carros del tren.

Patitas de puerco capeadas, chiles rellenos de picadillo o queso, enmoladas, enchiladas, corazones de nopal en salsa roja preparada con chile guajillo, habas hervidas, huevos hervidos, tortillas de trigo y de maíz, tlaxcales en forma de triángulo elaborados con elote maduro molido en el metate y mezclado con canela, azúcar y algunos otros ingredientes, como huevo o mantequilla, más o menos ingredientes según la receta, cocidos en comal de barro, eran otros de los antojitos que se ofrecían en el andén. Cada una de las vendedoras tenía su propia receta, varios de los platillos se repetían en la vendimia, pero lo que no se repetía era la sazón; las personas que viajaban constantemente en el tren ya sabían a quién comprarle, buscaban a la señora que tenía ese sazón especial que les gustaba en lo personal.

Pocos eran los ingredientes que las señoras utilizaban para preparar sus antojitos, la mayoría de ellos eran comprados a los campesinos de la región o a veces cambiados en los trueques que se hacían en las mismas estaciones, en donde personas llegaban a vender o cambiar lo que cultivaban en sus solares o campo, por ejemplo: maíz, frijol, lechuga, rábanos, haba, garbanzo, gallinas y pollos, huevos, tomate, jitomate, cilantro, chiles, papas. Con pocos ingredientes se preparaban diferentes antojitos. Con poco dinero, pero con ganas de salir adelante, las vendedoras ayudaban a su pareja a sostener el hogar, o bien, eran el único sustento de su familia.

Mujeres solteras, casadas y viudas aprendieron desde muy jóvenes a ser el sustento de su familia o parte de éste. La necesidad las hizo aventurarse a salir a medianoche con una canasta de tamales y una olla de café o té de canela envuelta en papel periódico, caminar sin luz, con lluvia, frío y un sinfín de peligros, como cruzar las vías, a veces por debajo de los vagones de los trenes y llegar al andén, para nuevamente ser parte del escenario. Tres trenes de pasajeros pasaban después de medianoche, dos nocturnos, el de arriba y el de abajo, y además el “Mérida”, “¡que nunca tenía hora para pasar!”, recuerdan las ex vendedoras, que a veces se amanecían sentadas en la estación esperándolo, cabeceando envueltas en su rebozo y abrazando su canasta.

Toda una vida, tres o más generaciones transmitieron a sus hijas sus recetas y sazón, les enseñaron desde niñas a andar entre trenes, muchas de ellas desde los ocho años ya vendían en el andén, cargaban una canasta con refrescos, como es el caso de Reyna Palacios Ojeda, que cuenta que su abuela llegó a Esperanza en la época de la Revolución, que por azares del destino tuvo que bajar del tren para comprarle leche a su hijo, y el tren la dejó, sola y sin dinero, por lo cual tuvo la necesidad de quedarse en Esperanza e iniciar una nueva vida, vendiendo refresco al paso del tren para sostenerse, apoyada por una señora que vendía comida y leche en la plaza que se establecía en la estación del ramal de Esperanza a Tehuacán. Después formó una familia y una de sus hijas, Josefina, continuó vendiendo en el andén antojitos; luego Reyna, hija de Josefina, desde los ocho años abandonó la escuela por decisión propia, según narra ella misma, ya que no le gustaba la escuela, a ella le gustaba ir a vender a la estación, ganarse su dinero y andar entre la gente, ver caras nuevas cada día y, en ocasiones, encontrarse con las mismas.

Había que ser ágil para subir y bajar del tren, bajarse de un tren en movimiento para subirse en otro también en movimiento, en los encuentros. En ocasiones, cuando el encuentro de los trenes de pasajeros no era en Esperanza, las ex vendedoras del tren se informaban con el personal de la estación en qué estación se encontrarían, para irse en el tren que llegaba primero a la estación de Esperanza hasta la estación donde se iba a encontrar con el otro; durante el trayecto a esa estación ellas aprovechaban para seguir ofreciendo sus productos arriba del tren, pero al momento de encontrarse los trenes, ya deberían estar listas para descender del tren en el que iban, cuando éste bajara su velocidad, al igual que el que venía en sentido contrario. Uno de los dos trenes hacía cambio de vía, tomaba la vía auxiliar para darle paso al otro sobre la vía principal. Las vendedoras, con el afán de ganar tiempo para vender más, en ese momento bajaban del tren y abordaban el otro, sin esperar a que estos se detuvieran. Herlinda Morales Velázquez, ex vendedora, cuenta que a veces los trenes no se detenían al

encontrarse, simplemente bajaban al mínimo su velocidad, y que algunas veces se cayó al bajar del tren en movimiento, y otras veces tuvo miedo de subirse al otro tren, igual en movimiento, y prefirió quedarse en el lugar del encuentro para posteriormente buscar la forma de regresar a la estación de Esperanza. Las vendedoras que iban a los encuentros tenían ventaja sobre las que se quedaban en la estación de Esperanza, ya que contaban con más tiempo para vender sus alimentos arriba del tren, recorrían más carros y disminuía la competencia.

Preparar té o café, a veces con “piquete”, para aquellas noches heladas en donde los viajeros requerían de algo más que café; buscar, a la hora de cobrar, entre tropas de militares que viajaban en el tren, a aquel soldado al que le habían dado el plato o canasta, y cuyo rostro era fácil de confundir entre tantos hombres uniformados; intercambiar con sus compañeras los antojitos que no vendieron, o realizar la “trácala”, como ellas le llamaban al trueque, cambiar lo que lo que no habían vendido por verduras, frutas u otro alimento para llevar a la familia, o bien, para preparar lo de la vendimia del día siguiente; pasar por la manteca, el papel de estraza, hacer cuentas con el tendero, regresarle el refresco o cerveza que les prestó y no vendieron; todo esto era parte de la rutina. Verlas con sus canastas de regreso de la estación después del paso de los trenes de pasajeros, en grupo, sonrientes, platicando, ya sin prisa, era parte de la vida cotidiana de Esperanza y del comercio.

Todas las vendedoras del tren formaban un gremio importante en Esperanza, que generaba economía. Muchos comerciantes eran beneficiados por este gremio, había flujo de dinero, más de 150 vendedoras sostenían a su familia o apoyaban a la economía de sus hogares, cada una con una historia diferente, ¡un por qué ser vendedora del tren!

Cada una un sabor. Un sabor nunca se repite ni se olvida, se mantiene en la memoria. Aunque se pueda describir, una receta no sirve de nada si no se pone el corazón en un guiso; sazonar con paciencia, probar el guiso hasta alcanzar el sabor deseado, con los utensilios e ingredientes adecuados, un metate, una cazuela o comal de barro, un tlecuile o una cuchara de madera pueden hacer la diferencia. Un nixtamal bien preparado, una gallina de rancho, papas criollas de Atzitzintla, un chile picosito, pero que se pueda saborear, manteca de cerdo, jitomate criollo, una canasta, una servilleta bordada y un paseo del guiso en la canasta, tal vez nos haría volver a los años anteriores a la década de 1970, en aquellos años de apogeo del ferrocarril en Esperanza, cuando aún no existía la autopista a Orizaba, cuando el tren era el principal medio de transporte y el comercio estaba en su apogeo.

Decenas de vendedoras eran las protagonistas de generar comercio en el pueblo, y muchas de ellas vieron como el tren se iba haciendo menos largo, como iban desapareciendo los carros de primera, de segunda y de tercera clase; cada vez el tren era más corto, hasta que un mal día, el tren de pasajeros ya no volvió a pasar por Esperanza. De la noche a la mañana las vendedoras del tren se quedaron con sus guisos, el tren dejó de silbar anunciando su llegada; ellas, desconcertadas, salieron de sus casas con sus canastas a esperarlo en el andén, seguramente habría tenido algún retraso, pero no, ¡el tren las había abandonado a su suerte! A aquel animal de hierro, al que siempre fueron fieles y puntuales a la cita que tenían día a día, no le importó dejarlas desoladas, sin esperanzas, sin sustento, sin ilusiones, con la canasta llena y

cio; muchas de las señoras tuvieron que renunciar a lo que sabían hacer, antojitos y guisados para vender; otras, en cambio, hasta la fecha continúan preparando sus guisos para ofrecerlos en el pueblo, como son los casos de Herlinda Morales Velázquez, Reyna Palacios Ojeda y Lupita Carrera de la Luz, que se resisten a dejar en el olvido la gastronomía ferroviaria del pueblo de Esperanza.



Mariela Carmona Morales, hija de Herlinda / Morales Velázquez, exvendedora del tren

“No recuerdo el día, ni en qué año dejó de pasar el tren, ¡ya lo olvidé!”, es alguna de las respuestas de las ex vendedoras del tren cuando se les pregunta en qué fecha dejó de pasar el tren de pasajeros por Esperanza. Han olvidado ese dato importante para la historia de Esperanza, y para muchos investigadores, pero no han olvidado lo que vivieron en el andén de la estación, no han olvidado cómo preparar los antojitos, no han olvidado a sus compañeras ni sus vivencias con cada una de ellas, su dolor y tristeza cuando el tren dejó de pasar, sus noches heladas sentadas en la estación esperando “El Mérida”, ¡que no tenía hora para pasar! No han olvidado cómo murió alguna de sus compañeras al bajar del tren en movimiento, no han olvidado que podían despertar por la mañana sin un peso en la bolsa, pero con la seguridad de que con una olla de café o té de canela tendrían para comer al día siguiente.

Recuerdan con cariño a su amado animal de hierro que las abandonó sin decirles adiós. No le guardan rencor, al contrario, mucho tiempo vivieron con la esperanza de que un día volvería, pero poco a poco la han ido perdiendo; sus ojos aún se humedecen al recordarlo, sus recuerdos están presentes en su memoria, recuerdan a pasajeros que pasaban constantemente y las buscaban por su sazón. Durante muchos años añoraron volver a vender una vez más en la estación, volver a sentarse en el andén, sentir esa emoción de estar ahí.

Algunas de las ex vendedoras del tren, en el año 2014 empezaron a reunirse en un café, poco a poco se fueron sumando más, se fue corriendo la voz de estas reuniones por las tardes, una vez a la semana. En estas tertulias, cada una de ellas expresaba su propia historia, sus vivencias, sus recuerdos, su añoranza; había risas, lágrimas y emociones compartidas que nos llevaban hasta las lágrimas a los oyentes; realmente era conmovedor escucharlas, sentir sus deseos de volver a verse en la estación, vendiendo; expresar su tristeza por el abandono que guardaba la ex estación. Durante esas reuniones, ellas expresaron la idea de realizar jornadas de limpieza en la ex estación, rescatarla del abandono en que se encontraba.

Poco a poco se fue formando un grupo compacto de ex vendedoras y oyentes de sus historias, que empezó a realizar faenas de limpieza en las instalaciones de la estación. Al ver a

las ex vendedoras tan entusiasmadas en la limpieza del lugar, se pensó en hacer un evento en la estación, en donde ellas fueran las protagonistas, vendiendo los mismos antojitos que vendieron al paso de los trenes, lo que cada una sabía preparar. Se les propuso la idea y ellas no lo pensaron dos veces, emocionadas aceptaron, pidieron que se consiguiera un silbato de tren, para volver a escucharlo antes de que ellas llegaran a la ex estación, como en los buenos tiempos.

El grupo organizó un evento gastronómico, deportivo y cultural; se invitó al público en general al evento, promocionando, principalmente, que las ex vendedoras del tren venderían los mismos antojitos que vendían al paso de los trenes.

El evento inició con una rodada en bicicleta, de ida y vuelta, a la ex estación de Boca del Monte, en donde se repartieron tamales y atole a los asistentes. De regreso a la ex estación de Esperanza se presentaron, por reconocidas personalidades, algunas ponencias relacionadas con el ferrocarril y, justo cuando el reloj marcaba la 1:30 de la tarde, se escuchó el silbato del tren. ¡Tan sólo escuchar el silbato del tren en la estación hizo vibrar el corazón de muchos de los asistentes!, quienes esperaban ansiosos la entrada de las ex vendedoras del tren, las cuales fueron recibidas con una gran ovación. Todos los presentes se encontraban muy emocionados, las señoras ex vendedoras no pudieron evitar las lágrimas ante el recibimiento que tuvieron, sus canastas quedaron vacías casi de manera inmediata, muchos de los asistentes no alcanzaron a comprar algo de comer, pues la gente se apresuró a comprar los antojitos a las ex vendedoras, y en menos de treinta minutos las canastas ya estaban vacías, ¡la vendimia fue todo un éxito! Al evento acudieron personas de la región y de diferentes estados, todas con el propósito de volver a comer aquellos antojitos que recordaban haber probado en la estación de Esperanza cuando viajaron en tren.

Este evento se repitió durante tres ocasiones más en el transcurso de cinco años, todos con el mismo éxito.

Al escuchar tantas vivencias de las ex vendedoras durante las reuniones, tantos recuerdos, tantas emociones que no se pueden plasmar con letras, nació la idea de documentar lo que ellas contaban, pero no de manera escrita, sino que fueran sus propias voces y emociones quienes narraran sus historias; plasmar sus memorias en un documental videográfico era la forma de preservar una parte de la historia de un gremio, que fue parte importante de la economía que se generaba en el pueblo de Esperanza al paso de los trenes de pasajeros. Con este propósito se realizó el documental videográfico *Esperanza, las vendedoras del tren*.

El documental videográfico *Esperanza, las vendedoras del tren* es un homenaje a las señoras que vendían comida en la Estación de Esperanza, donde algunas de ellas narran sus vivencias al paso de los trenes de pasajeros por esta estación. En este documental participan algunos investigadores, como la licenciada Covadonga Vélez Rocha y el antropólogo Ernesto Licon Valencia, así como algunos ex ferrocarrileros, como los señores Pedro Villascán Rosas e Irineo Camacho Sandoval, quienes nos dan una idea de lo importante que fue la gastronomía ferroviaria, tanto en las estaciones como en los carros comedor del tren.

Referencias consultadas

Castillo Francisco y Edmundo Castillo, *Ferrocarril Mexicano. Conmemoración del 50° aniversario de la inauguración del tráfico directo entre México y Veracruz, 1873-1923 (álbum)*, México, La Helvetia, 1922.

Baz Gustavo y Gallo Eduardo L., *Historia del Ferrocarril Mexicano: riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial; estudios científicos, históricos y estadísticos*, México, Editorial Innovación, 1874.

Castillo, Francisco, *De México a Veracruz 1873 - 1923. Por la línea más pintoresca de América. Guía histórico-descriptiva*, México, s.p.i., 1923.

Secretaria de Comunicaciones y Trasportes, *Vía férrea MÉXICO – VERACRUZ nueva ruta del Mexicano. Tramo: Los Reyes, Puebla – Ciudad Mendoza, Veracruz*, México, SCT, 1985.

TIERRA FERROVIARIA

La cultura gastronómica en los espacios ferroviarios de México: estudios, proyectos, y su difusión en redes sociales

The gastronomic culture on the railways in Mexico: Research, projects, and its spreading in social networks

Covadonga Vélez Rocha¹

Resumen

En este artículo se dará un panorama general sobre los escritos e investigaciones realizadas hasta el momento sobre la cultura gastronómica en espacios ferroviarios, así como los proyectos comunitarios, como es el caso de la estación de Esperanza en Puebla, y las campañas en redes sociales que se han llevado a cabo para poner en relieve esta temática muy particular.

Palabras clave: Ferrocarril, estaciones, vendimia, cultura gastronómica, proyectos comunitarios.

Abstract

This article will give an overview of the writings and research carried out to date on gastronomic culture in railway spaces, as well as community projects, such as the case of the

¹ Jefa de Departamento de Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura.
Contacto: cvelez@cultura.gob.mx

Esperanza station in Puebla, and the campaigns on social networks that have been carried out to highlight this very particular topic.

Keywords: Railway, stations, selling, gastronomic culture, community projects.

Introducción

Con la irrupción del ferrocarril y la construcción de sus infraestructuras en territorio mexicano no sólo se transformó el paisaje, sino que se trastocó la vida cotidiana de muchas comunidades. Las estaciones se convirtieron desde entonces en el punto de entrada y salida, y por mucho tiempo en ellas arribaron, además de los trenes de carga, coches de pasajeros de primera y segunda clase, los cuales marcaron la vida de los habitantes. Con el tiempo, las empresas ferroviarias pusieron en operación coches especiales con servicios de alimentos, los cuales, al paso de los años, perdieron relevancia y se convirtieron en un hecho cotidiano dentro del servicio de transporte y, por lo tanto, terminaron siendo imperceptibles. Si esto era así, el acto de comer dentro de esta cotidianidad ya mencionada lo fue aún más, en palabras de Michel de Certau “Las prácticas culinarias se sitúan en el nivel más elemental de la vida cotidiana, en el nivel más necesario y menospreciado...”.² Comer en un medio de transporte, en donde había una gran diversidad de alimentos en los andenes y en los restaurantes de las estaciones y, por supuesto, en los coches comedores, se convirtió en una actividad recurrente, colectiva, que al paso de los años terminó por transformar algunos espacios ferroviarios en espacios culinarios.

Quiero señalar que, para la investigación sobre este tema, fue importante conocer este último concepto gracias a los trabajos de investigación de Ernesto Licona Valencia, quien ha estudiado el espacio culinario desde la antropología de la alimentación,³ ya que permitió definir a algunos espacios ferroviarios, estaciones y los coches comedores como espacios culinarios, aunque falta por descubrir otros más, no olvidemos al gremio ferrocarrilero, ¿dónde comían durante sus horas laborables? Sobre todo, en las áreas de talleres, vía y transportes.

El investigar la cultura gastronómica alrededor del ferrocarril también llevó al planteamiento de algunas preguntas: ¿Qué es lo que se ha escrito con respecto a este tema desde la llegada del ferrocarril a México? ¿Existen investigaciones recientes? ¿Hay algunos proyectos que se estén realizando a este respecto? La intención de este artículo es dar respuesta a estas interrogantes, con la finalidad de que el lector tenga un panorama general sobre esta temática.

¿Qué se ha escrito?

Comencemos con la guía del viajero de la antigua línea del Ferrocarril Central, México-Ciudad Juárez, escrita por Adalberto de Cardona y titulada *De México a Chicago y Nueva York*,

2 De Certau, M., L. Guiard, P. Mayol. *La invención de lo cotidiano. II. Habitar, cocinar*. México, Universidad Iberoamericana, 1999, p. 159.

3 Licona Valencia, E., Alejandro García Patiño, Coordinadores. *Alimentación, cultura y espacio. Acercamientos etnográficos*. México, BUAP, 2017, p. 157; y Licona Valencia, E., Isaura Cecilia García López, Alejandro Cortés Patiño. “El espacio culinario. Una propuesta de análisis desde la antropología de la alimentación” en *Antropología experimental*. Universidad de Jaén. España, No. 19, 2019, pp. 165-172.

la cual se publicó en 1893. En ella se consigna no sólo información sobre las estaciones designadas en el horario para que los pasajeros bajaran a comer, sino que además se incluye un registro de los alimentos que el pasajero podía encontrar y algunas sugerencias para el viajero. Por ejemplo, en el impreso se asienta que en la estación de Tula “puede el viajero que sienta debilidad estomacal aprovechar los cinco minutos que se detiene el tren en el lugar, para restablecer sus desfallecidas fuerzas”,⁴ y en la de San Juan del Río, en Querétaro, los pasajeros que salían de la Ciudad de México a las 7:30 de la mañana llegaban a la una de la tarde a la estación y podían disfrutar de los alimentos durante treinta minutos. Siguiendo con Cardona, en la estación de Silao, en Guanajuato, los pasajeros que iban hacia el norte tenían veinte minutos para desayunar. Esta estación fue destinada para cenar para aquellos pasajeros que iban rumbo a la Ciudad de México.⁵

Aguascalientes era la estación de la comida, porque en ella se comía muy bien en el restaurante y el menú tenía un costo de un peso. Sin embargo, si algunos pasajeros preferían la comida típica, o en sus palabras “al estilo del país”, podían hacerlo en un restaurante que estaba muy cerca de la estación, en donde también se comía bien, estaba limpio y la comida costaba veinticinco centavos.⁶

Otro elemento que se destaca en la *guía* es el relacionado con la presencia de los vendedores de comida, quienes al paso de los años se fueron haciendo cada vez más evidentes y necesarios, al grado de convertirse en parte de la vida de una estación. En la *guía* se consigna que en muchas de las estaciones se podía conseguir, sin moverse del asiento, un vaso de leche, una taza de café, un pocillo de chocolate, frutas, dulces, taquitos, enchiladas, tamales y otros antojitos más. Lo único que debía hacer el pasajero era asomarse por la ventanilla del coche para que rápidamente estuvieran frente a él los vendedores.⁷

Todavía más, una recomendación que hizo el autor a todos aquellos que quisieran viajar por ferrocarril “es que siempre llevaran en sus bolsillos monedas de baja denominación, porque los vendedores generalmente no tenían cambio, y mientras buscaban quien les cambiara el dinero, el tren emprendía su marcha”.⁸

Otro escritor que aborda el tema de la venta de comida en las estaciones ferroviarias es Guillermo Prieto, quien, en *Actualidades de la semana*, describe ese momento en uno de sus viajes por la línea de Los Reyes a Puente de Ixtla, en Morelos, como de “tráfico y gritería”. Por ejemplo, señala que a su llegada a la estación de Ayotla, ubicada en el km. VA-8, los vendedores rodeaban el tren mientras ofrecían a los pasajeros pan, tortillas, pescados blancos y aceitunas curadas, ofrecidas en canastas pequeñas,⁹ y que en la estación de Tenango las vendedoras ofrecían chalupas y tortillas con chile. Todas estas frituras, en palabras de Prieto, eran de muy buena reputación, pero que, al pitazo de la locomotora, todos, incluidos los ven-

4 Adalberto de Cardona, *De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte*. México, Imprenta de Moss Engraving Co., 1893, pp. 12-13.

5 *Ibid*, p. 15, 65, 83.

6 *Ibid*, p. 94.

7 *Ibid*, p. 52.

8 *Ídem*.

9 Prieto, Guillermo. *Obras completas XIX. Actualidades de la semana*, t. I. México, CONACULTA, 1996, pp. 553-554.

dedores y los curiosos, se quedaban inmóviles, a manera de “decoración corrediza de teatro”, para ver partir nuevamente al tren.¹⁰

Más tarde, y muy entrado el siglo XX, el periodista Mariano Dueñas Flores publicó el libro *Rutas gastronómicas de México*, que apareció por entregas en la *Revista Ferronales*, en los meses de junio, agosto, septiembre y octubre de 1965, y enero y abril de 1966. ¿Cuál es la importancia que tiene esta publicación? Considero que hay dos aspectos a destacar, por un lado, los reportajes se convirtieron en bitácoras de viaje, los cuales hoy nos permiten ubicar aquellos lugares de nuestro país en donde se encontraban “esas joyas culinarias que desde todos los puntos de la República llegan a la Capital... Pero también... Aquellos platillos –guisos inmarcesibles–, que no alcanzan a llegar hasta nosotros, permaneciendo en sus lares. Aquellos que se arremolinan en la provincia y que, vírgenes de caminos, medran sólo en pueblos y rancherías, mercados y plazas...”.¹¹ El lector no debe perder de vista que estos reportajes fueron escritos antes de que nuestro país entrara de lleno a la globalización. Por otro lado, los reportajes cobran relevancia porque se convirtieron en relatos de viajes por tren, en los que se describe todo lo que se vende en cuestión de alimentos en algunas estaciones ferroviarias, ya sea comida preparada, bebidas, frutas, dulces, entre otras cosas más, incorporando siempre comentarios hacia el sabor de la comida y la sazón de las vendedoras, al grado de que, si le gustaba en demasía el guisado, le pedía la receta.

De esta manera, estos reportajes tienen un valor incalculable, porque sin proponérselo, Mariano Dueñas recuperó con su pluma esa parte de la cultura intangible que se creó con la llegada del ferrocarril a nuestro país, todo lo que se generó ante el paso del tren por las estaciones, en este caso en específico la venta de productos y alimentos. Ahora que los trenes de pasajeros ya no corren por las vías de este país, todo lo descrito por el autor se convierte en recuerdos y añoranzas, sobre todo para aquellos que viajamos por ferrocarril.

En el estudio introductorio titulado “De estaciones, trenes y paisajes”, del libro *De las estaciones*, que publicó la empresa Ferrocarriles Nacionales de México en 1995, se hace referencia no sólo a las estaciones como parte del paisaje, sino también a toda aquella infraestructura que permitió el paso de los trenes a lo largo y ancho del país. Además, se destaca la parte humana a la que se denomina como “gente ferrocarrilera”; se enumera a los trabajadores en sus diferentes oficios y especialidades y se incluye a las vendedoras de comida y bebidas que se encontraban en diversas estaciones, como parte del paisaje humano de este país.¹²

En el año 2004, el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias publicó el número 21 de su *Boletín Documental* dedicado al Ferrocarril Panamericano. Entre los artículos que se incluyeron destaca el del arquitecto Arturo Sibaja Carbott, titulado *El tren: la bayunca, el trabajo, la distracción y el amor*, porque en él se describe no sólo cómo se desarrollaba la vida en torno al ferrocarril en el estado de Chiapas, sino también de qué manera se realizaba la vendimia en la estación de Pijijiapan.

10 *Ibid.*, p. 555.

11 *Ibid.*, p. 139.

12 *De las estaciones*. México, SCT, FNM, MNFM, 1995, p. 18.

La importancia de esta investigación dentro de la temática que nos convoca radica en que el arquitecto Sibaja introduce un nuevo término para la vendimia denominado en Chiapas como “bayunca”. En palabras del autor, esta “era una actividad comercial que realizaban las mujeres en los trenes mixtos (de pasaje y carga), que daban servicio a todas las comunidades, pueblos y ciudades que se localizaban a la vera de la vía...”.¹³ De igual forma habla de las “bayunqueras” y define el término como “...las mujeres que realizaban esta actividad...”.¹⁴

Al hablar de las bayunqueras, el autor nos introduce a otro aspecto que vale la pena destacar, que es la participación de las mujeres en la economía local de Pijijiapan. Las bayunqueras no sólo hacían la venta de comida en el andén de la estación, sino que de regreso a su casa continuaban vendiendo e incluso la gente sabía que en las casas de ellas se ofertaban los alimentos; eran mujeres de diferentes edades, algunas de ellas vestidas con su traje tradicional de la región, y como lo indica el arquitecto Sibaja “...todas con su tipo de costañas, con la gracia y el salero que les es propio”.¹⁵

Otro aspecto que destaca en dicho artículo se relaciona con el tipo de comida que se vendía en la estación de Pijijiapan y quiénes eran las personas que los ofertaban, así, por ejemplo, se podía consumir: cocos, carne de venado, raspados, empanadas, bocadillos de coco, turuletes, dulces de piña “empapelados” y nanches, entre otros alimentos.

Nace una línea de investigación en el CEDIF

En 2009 comencé a investigar sobre el tema de la vendimia en las estaciones, luego de escuchar una plática entre dos trabajadores ferrocarrileros jubilados, quienes hablaban de cómo preparaban sus alimentos durante el trayecto del viaje, ya que formaban parte de la tripulación de un tren.

La investigación derivó en varias vertientes, pero fue en dos artículos donde se habló específicamente sobre los espacios ferroviarios como espacios culinarios, uno de ellos hacía referencia a la venta de comida en el andén y en los restaurantes de las estaciones, y el otro se enfocó al coche comedor. El primero, titulado *De tráfico y gritería: un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones de ferrocarril en México*,¹⁶ en el que abordé uno de los espacios ferroviarios fundamentales dentro del sistema ferroviario mexicano: la estación. En primer lugar, ubiqué cuáles eran los lugares característicos para la venta de comida en ese sitio y encontré que eran el andén y el restaurante de la estación, en el caso de que hubiera o estuviera en funcionamiento.

Para abordar la vendimia en el andén se tuvo que recurrir, además de a materiales bibliográficos, a las entrevistas, por lo que se tomó el caso de aquellas estaciones en las que contábamos con personas que nos pudieran platicar qué se vendía de comida en las estaciones

13 Sibaja Carbott, Arturo. “El tren: la bayunca, el trabajo, la distracción y el amor” en *Boletín Documental. Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*. México, Año V, número 21, octubre-diciembre, 2004, p. 17.

14 *Idem*.

15 *Idem*.

16 Vélez Rocha, Covadonga. “De tráfico y gritería: Un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones de ferrocarril en México” en *Mirada Ferroviaria*. Revista digital. 3ª. época, número 8, mayo-agosto, 2009, pp. 25-41.

que ellos conocieron durante sus viajes por tren, así que en un primer momento se recurrió a la familia, amigos y, por supuesto, a experiencias propias por haber viajado en ferrocarril por muchos años.

La región sureste fue el punto a estudiar, específicamente la línea que va de Córdoba a Jesús Carranza, lo que era el antiguo Ferrocarril de Veracruz al Istmo, en el tramo de la estación de Córdoba a la estación de Tezonapa, en el estado de Veracruz, así como la parte sur del Estado de Oaxaca en la línea del antiguo Ferrocarril Panamericano, en una parte del tramo entre las estaciones de Juchitán y Unión Hidalgo. De igual manera, algunas estaciones específicas en la región norte y centro del país, sobre todo en Aguascalientes, Coahuila y Durango.

La variedad de alimentos que las vendedoras ofrecían en los andenes de las estaciones era diversa y regional. Lo más común era encontrar tacos con diferentes guisos, tacos de arroz con huevo cocido, enchiladas, ya sea verdes, rojas o de mole, chiles rellenos, pollo frito, patitas de cerdo capeadas, empanadas, picaditas, semillas tostadas, dulces caseros, bebidas frías, raspados, café, té de canela, pulque y otros más, que podrán recordar quienes viajaron por ferrocarril y comieron estas delicias culinarias.

El segundo artículo se publicó en 2011, en el número 15 de la revista digital *Mirada Ferroviaria*, en torno a los coches comedores, por ser un lugar dentro del tren donde se elaboraban y consumían alimentos. El estudio se enfocó al caso de México, pero para dar un contexto mucho más amplio, se anexó una parte introductoria de los orígenes de estos coches en otros países. En esta investigación, las fuentes bibliográficas, hemerográficas, de archivo e imágenes resguardadas en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias fueron fundamentales, por lo que se pudo presentar un panorama general de estos coches que ofrecieron sus servicios en el sistema ferroviario nacional, sobre todo en aquellos trenes que hacían recorridos muy largos.

En el desarrollo del artículo no sólo se tomó en cuenta a los coches en sí, cómo era su estructura, cómo funcionaban, cómo estaban equipados, sino también al personal que laboraba en ellos: los cocineros, los ayudantes de cocineros, los meseros, quienes se encargaban de elaborar los alimentos que se encontraban descritos en el menú y de atender a los pasajeros que entraban a comer en el coche. El trabajo para ellos era arduo, ya que el coche comedor se abría al público a las siete de la mañana, por lo que debían estar desde las seis de la mañana y hasta las 11 de la noche, una vez que el coche estaba limpio y todos los enseres ordenados para el día siguiente, ya que el coche suspendía el servicio a las 10 de la noche. Para poder realizar este trabajo, quienes laboraban ahí debían haber contado con un tiempo de entrenamiento, ya que cada labor debía ser desempeñada de la mejor manera.

En 2013 retomé el tema con la intención de destacar la importancia que tuvo la sección de cocina de la revista *Ferronales*.¹⁷ En esa ocasión publiqué en *Mirada Ferroviaria*, en su número 19, el artículo *¡A cocinar con Ferronales! Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista, 1930-1965 (Primera parte)*. Debo señalar que el artículo original era muy extenso y por cuestiones editoriales se tuvo que dividir en tres partes, las otras dos se publicaron en la misma revista en los números 25 del 2015 y 27 del 2016, con temas referen-

17 Publicación oficial de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, desde junio de 1930 y hasta el año de 1991.

tes a la participación de Josefina Velázquez de León en la sección de cocina de la revista, y el libro por entregas de Mariano Dueñas Flores denominado *Rutas gastronómicas de México*.¹⁸

Cabe destacar que la revisión de 35 años de la revista, desde sus inicios hasta 1965, me permitió conocer no sólo la sección en sí, sino también algunas otras publicaciones, como fue el caso de un recetario publicado en el año de 1960, titulado *Concurso anual de la revista Ferronales. Recetas de cocina*.

Los recetarios de cocina en los ferrocarriles

Los editores de la revista *Ferronales*, observando que la cocina mexicana había adquirido gran importancia en el ámbito culinario del país, quisieron recuperar dentro del medio ferrocarrilero aquella comida que formaba parte de la vida cotidiana de los trabajadores, pero que además fuera elaborada por sus esposas y familiares. Debido a ello lanzaron una convocatoria en enero de 1959, invitando a las familias del gremio ferrocarrilero para que enviaran sus recetas a la redacción, durante todo el transcurso de ese año. La respuesta fue inmediata y se recibieron una gran cantidad de recetas, las cuales fueron incorporadas a ese recetario, que tuvo un total de 76, y entre ellas las tres recetas ganadoras, ya que en la convocatoria se mencionaba que era un concurso y que las tres personas ganadoras se llevarían un premio de dos mil, mil y quinientos pesos en efectivo.

Este recetario es muy particular, ya que los títulos de las recetas debían incorporar términos ferroviarios, algunos de ellos muy creativos. Las recetas presentan la elaboración de alimentos sencillos, aunque algunos de ellos requieren más tiempo para hacerlos, y se infiere que son más para comer en un día festivo. El recetario no es tan gráfico, sólo muestra algunos dibujos y viñetas hechas por los propios dibujantes de la revista *Ferronales*.

La forma en que entró en circulación esta publicación fue mediante la suscripción a la revista *Ferronales* y se hizo de manera gratuita en los números correspondientes a los meses de marzo y abril del año 1960.

En el año 2014 salió a la luz pública un nuevo recetario vinculado a los ferrocarriles, ahora por parte del Museo de los Ferrocarriles de Canadá con sede en Quebec, titulado *100 years of Canadian Railway Recipes. All aboard for an historic dining experience!* con el objetivo de preservar la historia culinaria de los ferrocarriles canadienses, y cuyo contenido se dividió en dos partes, un prefacio denominado “Dining railway –style in North America” a cargo de Jean-Paul Viaud, quien relató anécdotas y ofreció información histórica sobre el ferrocarril en Canadá desde el siglo XIX, su historia culinaria y la vida a bordo de los coches comedores, así como de los chefs que trabajaban en sus cocinas. La segunda parte es el recetario, conteniendo noventa recetas extraídas de los archivos del Canadian Pacific y Via Rail Canada, las cuales fueron degustadas por la estilista gastronómica Josée Robitaille.

18 Vélez Rocha, Covadonga, “¡A cocinar con *Ferronales*! Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista, 1930-1965 (Primera parte)”, en *revista digital Mirada Ferroviaria*, 2013, enero-abril, número 19, pp. 11-37; Vélez Rocha, Covadonga, “¡A cocinar con *Ferronales*! Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista, 1930-1965 (Segunda parte)”, en *revista digital Mirada Ferroviaria*, 2015, enero-diciembre, número 25, pp. 41-54; Vélez Rocha, Covadonga, “¡Cocina ferrocarrilera! Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista, 1930-1965 (Tercera parte)”, en *revista digital Mirada Ferroviaria*, 2016, mayo-agosto, número 27, pp. 36-49.

Cabe hacer notar que algunas recetas fueron adaptadas a nuestro tiempo, sustituyendo ciertos ingredientes y ajustando las cantidades para porciones específicas para una sola familia y no para un coche comedor.

El libro es bastante gráfico, debido a una gran colección de ilustraciones e imágenes que acompañaron al texto y a las recetas. Es digno de revisarse, no sólo por el contenido histórico y la colección tan abundante que presenta, sino también para poder hacer las bebidas y alimentos que ahí presentan, porque no debemos olvidar que fueron elaboradas en su momento por chefs de los coches comedores.

En 2018 se publicó otro recetario también vinculado a los ferrocarriles, titulado *Las delicias de la esperanza* de Alejandra Ramírez Zambrano, texto que recupera un conjunto de recetas de lo que se vendía de comida en el andén de la estación de Esperanza, en Puebla, y en cuyo contenido podemos encontrar catorce recetas que incluyen: tamales, enchiladas, gorditas, tacos dorados rellenos de picadillo, pollo frito con papas, café y té de canela, entre otros platillos. Estas recetas fueron acompañadas de algunas imágenes y un plano provenientes de la Fototeca y Planoteca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, además de documentos de archivo y fotografías de las propias señoras y de la autora, que sirvieron de apoyo a la investigación.

En esta publicación se entrelazan dos temas importantes: el ferrocarril y la gastronomía.¹⁹ En el impreso no sólo se cuenta la historia de la estación, sino también se hace hincapié en la cuestión gastronómica que permitió convertir al andén en un espacio culinario. La venta de comida del restaurante y de las vendedoras con sus grandes canastas se constituyeron como elementos fundamentales.

Ante esto, el recetario cobra valor porque no sólo nos muestra una parte de la venta de comida en la estación de Esperanza, la de las vendedoras, lo que nos permite conocer la diversidad gastronómica de ese lugar, sino que además presenta las formas de cómo se preparaban esos alimentos, lo que lleva a este estudio al último eslabón de la cadena. Dice María de los Ángeles Pérez Samper que los recetarios son eslabones de la larga cadena por la que se transmiten los saberes domésticos, dígame de alimentos, de salud, o de belleza; pero los recetarios también son “una fuente valiosa para terminar de completar la reconstrucción de la historia moderna en su sentido más total, pues proporcionan múltiples indicaciones sobre la

¹⁹ Hablar de la estación de Esperanza es referirnos a un lugar que formaba parte de la línea ferroviaria más antigua de nuestro país, la México-Veracruz, la cual pertenecía a la compañía del Ferrocarril Mexicano, y fue construida en el siglo XIX. La importancia de esta estación radicaba en ser un centro ferroviario de gran envergadura, como lo fue Apizaco y Orizaba; además de que en esta estación terminaba la parte electrificada de la línea si venías del Puerto de Veracruz a la Ciudad de México y comenzaba si venías de México hacia Veracruz. Hasta este punto llegaban las locomotoras eléctricas que circularon entre la estación de Paso del Macho en Veracruz hasta Esperanza desde el año de 1925. Una vez que se concluyó la electrificación del tramo y se puso en marcha la subestación de Maltrata, ¿para qué sirvió la electrificación de esta parte de la ruta? Precisamente para subir la montaña, las famosas Cumbres de Maltrata. Esperanza era, además de todo lo que acabo de mencionar, la puerta de entrada al Altiplano.

economía, la sociedad, la mentalidad y la cultura de la época”²⁰, y de igual forma, “recogen los modelos gastronómicos de cada periodo...”²¹.

El recetario *Las delicias de la esperanza* es una muestra de ello, porque recoge los saberes domésticos alimentarios de estas señoras, nos permite acercarnos a ellas en un determinado lapso en el tiempo, pero además muestra qué era lo que se podía degustar en el andén de una estación ferroviaria en nuestro país. En este caso, el recetario cumple dos funciones, ser el menú y el recetario de lo que vendían las señoras.

Proyectos: representación de la vendimia en la estación de Esperanza

En el año de 2015, Carmen Ramírez Domínguez, cronista de Esperanza, Puebla, invitó a personal del MNFM y del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), a participar en un evento cultural en la estación de Esperanza. Ante un grupo bastante concurrido de personas del lugar y de lugares aledaños como Boca del Monte, Maltrata, por supuesto, también de Orizaba, Apizaco y Puebla, se presentó el trabajo de investigación que se había venido realizando sobre la vendimia en las estaciones, sin olvidar la historia del ferrocarril en México. Una vez concluido el evento académico, se escuchó el silbato de una locomotora diésel e inmediatamente después entraron las vendedoras de comida al andén de la estación.

Jamás imaginé que presenciaria un momento que hacía tantos años que no veía, me transportó al pasado, cuando viajaba en tren rumbo a Córdoba en Veracruz y veía a la señora que apodaban “La Güera” con su canasta, ofreciendo los alimentos en el andén de la estación de Tezonapa y dentro del propio coche de pasajeros. En mi memoria permanece el recuerdo del exquisito olor que salía de esa canasta.



20 Pérez Samper, María de los Ángeles. “Los recetarios de mujeres y para mujeres. Sobre la conservación y transmisión de los saberes domésticos en la época moderna”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, Madrid, Servicio de Publicaciones UCM, 1997, Número 19, p. 121.

21 Pérez Samper, María de los Ángeles. “Recetarios manuscritos de la España moderna”, en *Cincinnati Romance Review*, Número 33 (Winter 2012), p. 27.

Regresando a Esperanza, la presencia de las señoras en el andén causó un gran revuelo entre los asistentes, al igual que yo, nadie imaginó lo que vería y lo que comería, porque una vez que ellas pusieron su canasta en el andén y comenzaron con sus pregones, invitando a todos a acercarse para comprarles su comida, la gente se acercó y comenzó a degustar las exquisiteces que se encontraban en esas canastas. Ahí comí las mejores enchiladas de mole que he probado en mi vida.



Esta representación se volvió a llevar a cabo en los años 2017 y 2019, siempre con la presencia de un gran número de personas que se han enterado de la realización de esta vendimia en el andén de la estación, siendo la Organización para la Cultura, Identidad y Bienestar de Esperanza (OCIBE) la que lo lleva a cabo, siempre con un éxito rotundo. Desafortunadamente, por la pandemia ya no se pudo realizar en el 2020 ni en el 2021.

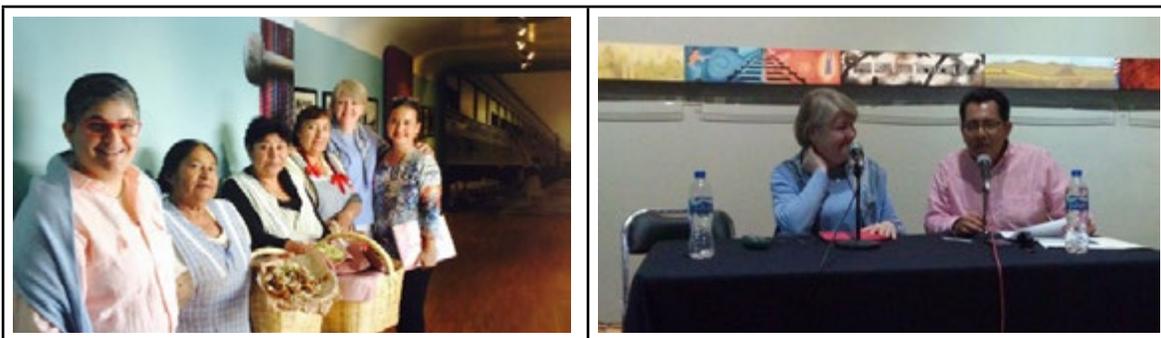


Exposición El sabor del Viaje: Memoria y gastronomía ferroviaria

En 2016, el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos presentó esta exposición fotográfica en el coche “Express de la fotografía”, compuesta por 34 fotografías en blanco y negro procedentes de la Fototeca Nacional del INAH, de la Fototeca Lorenzo Becerril, A. C., de colecciones particulares y del propio acervo del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, resguardado en la Fototeca del CEDIF. La inauguración de esta exposición se llevó a cabo el 30 de abril y estuvo en exhibición hasta el 4 de septiembre del mismo año.

La exposición tuvo como objetivo mostrar al público los diversos espacios ferroviarios que se terminaron convirtiendo en espacios culinarios, por lo que las fotos mostraron a las vendedoras de comida en los andenes, a los pasajeros comiendo al lado y al interior del tren, los restaurantes que había en algunas estaciones del sistema ferroviario, no sólo al interior del edificio, sino también en los patios, y, por supuesto, algunos coches comedores con pasajeros sentados en sus mesas y los trabajadores que los atendían, sin dejar de lado al agente de publicaciones, que en algún momento también vendió comida en el tren.

La exposición se acompañó con actividades paralelas. Una de ellas fue la presentación de tres películas con el tema gastronómico y la otra fue la realización de una mesa redonda titulada “Comer en escenarios ferroviarios: significados culturales de la comensalidad”, que contó con la participación de las maestras Adriana Guerrero Ferrer, Mireia Viladevall Guasch y una servidora. En esta conversación se habló desde diferentes perspectivas sobre el acto de comer en espacios ferroviarios. Al término de la mesa redonda, tres ex vendedoras de la estación de Esperanza, que habían sido invitadas, nos ofrecieron unas enchiladas de mole y unas remojadas para degustar lo que se vendía en el andén.



Documental *Esperanza. Las vendedoras del tren*

Precisamente en el último año en que se realizó la representación, Carmen Ramírez Domínguez, cronista de Esperanza, y OCIBE, habían solicitado el apoyo para la elaboración de un documental. Gracias al PACMYC de la Secretaría de Cultura, a través de la Dirección General de Culturas Populares e Indígenas y Urbanas, se pudieron realizar las tomas necesarias del evento, material clave para el desarrollo de este valioso documento videográfico. La grabación estuvo a cargo de Mediátika Producciones y contó con la participación de otras instituciones como el Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/ Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y la Secretaría de Cultura de Puebla. El proyecto del documental titulado *Esperanza, las vendedoras del tren* estuvo a cargo de la propia Carmen Ramírez Domínguez, de José Antonio Ruiz Jarquín y de Oscar Flores Solano, durante un lapso de dos años, y se estrenó en marzo del 2021.

La parte de acervo documental se apoyó en colecciones particulares de personas de Esperanza, de la ciudad de Puebla, de la Fototeca Nacional del INAH, así como del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. El documental se encuentra en la plataforma de Filmin-Latino, y se puede ver con previo registro en esta.

Este documental tuvo como objetivo mostrar más allá de la propia representación realizada por las ex vendedoras del tren, fue contar parte de su vida, sus anécdotas, sobre todo, lo que significó para ellas vender comida en el andén. Ellas son las verdaderas protagonistas de este documental, que fue seleccionado para proyectarse en la XXXVI edición del Festival de Cinema Ibero-Latino Americano di Trieste, en Italia, llevado a cabo del 6 al 15 de noviembre de 2021.

Evento “20 minutos”

Finalmente, el 23 de diciembre de ese mismo año, Juan Manuel Álvarez Calderón de Cárdenas, San Luis Potosí, llevó a cabo una verbena popular y un homenaje a su familia en esa localidad, con la finalidad de festejar sus 70 años de tradición restaurantera. La celebración comenzó en el restaurante de la estación de Cárdenas, por lo que realizaron un evento denominado “20 minutos” en alusión al tiempo en el que el tren de pasajeros de San Luis Potosí a Tampico paraba en esa estación y durante el cual las personas podían comer, no sólo con las vendedoras de comida sino en el restaurante que su familia, sobre todo sus abuelos, tenían a su cargo, el cual se encontraba dentro del propio edificio de la estación. El restaurante está ahora establecido en otro inmueble y se denomina Nacho’s.



Campañas en redes sociales

#Gastronomía ferroviaria

Durante el año 2020, se presentó en la página de Facebook del CEDIF la campaña titulada #Gastronomía ferroviaria, que incluyó una serie de once cápsulas sobre recetas de cocina tomadas del recetario del concurso de la revista *Ferronales* antes mencionado, como una forma de difundir este documento que se encuentra digitalizado y resguardado en el acervo de la Fototeca del CEDIF. Aunado a estas cápsulas, donde participó parte del personal del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y del CEDIF, se presentaron documentos representativos que aparecieron en la sección de cocina de la revista *Ferronales*.

Cuando se pensó en crear esta campaña sobre la gastronomía ferroviaria, había varios temas que se podían abordar: la vendimia en las estaciones, los restaurantes, el coche comedor, pero quisimos comenzar por presentar un pequeño extracto de los documentos que aparecieron en la sección de cocina de la revista *Ferronales* hasta el año 1966, comenzando por el recetario del concurso de la revista editado en 1960, para después pasar a mostrar algunas recetas de la sección “El amor entra por la cocina”, a cargo de Josefina Velázquez de León, y terminar con una selección de recetas de tres rutas ferroviarias del libro *Rutas gastronómicas de México*, escrito por el periodista Mariano Dueñas Flores. Todo ello con la finalidad de

mostrar el rico acervo documental gastronómico que se encuentra resguardado en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

#El sabor del viaje. Gastronomía ferroviaria

La segunda edición de la campaña #Gastronomíaferroviaria se basó precisamente en el libro de Mariano Dueñas Flores, anteriormente mencionado, ya que hace referencia a uno de los temas fundamentales que engloba el concepto de la gastronomía ferroviaria, como lo es la vendimia en las estaciones ferroviarias. El autor hace gala de una pluma excepcional, con la que nos describe su llegada a algunas estaciones de las diez rutas por las que viajó en tren, los alimentos ofrecidos por las vendedoras y en algunos casos, hasta la receta.

En cada número se hacía referencia a una ruta, y en cada una de ellas, el autor hacía una crónica de viaje desde su salida en la estación Buenavista de la Ciudad de México hasta su destino final, incluyendo el número de kilómetros que iba a viajar por tren. La estructura de sus textos es muy similar para cada una de las rutas, ya que hacía la crónica del viaje, incluía una visita a un mercado o casa a la que era invitado a degustar una comida o cena, y terminaba mostrando las recetas representativas del lugar o región que visitaba.

Para los fines que se persiguieron en esta campaña, la propuesta se centró en la primera parte, es decir, la crónica del viaje, porque ahí encontraríamos nuestro tema a presentar: las vendedoras de comida. Cabe mencionar, que sólo para algunas estaciones el autor hizo una descripción más amplia de lo que encontró para comer, en otras, su relato queda corto con información que no da cuenta de lo que realmente se vendía en la estación, como fue el caso de la estación de Esperanza.

La forma en que se consideró abordar esta campaña basada en el libro fue mediante tres cápsulas y tres podcasts que hicieran referencia a la venta de comida en las estaciones ferroviarias de nuestro país. Para el caso de los podcasts, se invitó a tres personas que han estado vinculadas al tema, me refiero a Carmen Ramírez Domínguez, cronista de Esperanza, Puebla; Juan Manuel Álvarez Calderón, cuya familia tuvo a su cargo el restaurante de la estación de Cárdenas en San Luis Potosí; además de Javier Guadalupe Vargas, responsable del Parque Museo del ferrocarril en Huehuetoca, Estado de México. La finalidad de platicar con ellos fue que nos dijeran, a partir de lo que Mariano Dueñas describió en su libro, todo lo que las señoras vendían de comida en las estaciones de Esperanza y Huehuetoca, y en el caso de Cárdenas, que nos platicara que se ofertaba de comida en el restaurante y cómo era el día a día dentro de ese espacio.

Las tres cápsulas presentadas estuvieron a cargo de personal del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, y la finalidad era invitar al público a escuchar la conversación que se sostuvo con los invitados.

Las campañas antes mencionadas se difundieron en las redes sociales del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, en la página de Facebook del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias y en la plataforma Contigo en la distancia de la Secretaría de Cultura.

Conclusión

El tema de la cultura gastronómica en espacios ferroviarios está aún en desarrollo. Lo que he querido mostrar en este artículo es un panorama general de lo que hasta este momento se ha podido encontrar en algunos libros e investigaciones realizadas. Adicional a esto, es de gran importancia mostrar los proyectos que se están llevando a cabo y que están poniendo en valor una parte del patrimonio cultural inmaterial que dejó el ferrocarril. Las campañas en redes sociales han permitido también poner en relieve esta temática, pero falta mucho por hacer, sobre todo en el campo de la recuperación de testimonios, no me refiero solamente a los de las vendedoras de comida en muchas estaciones del sistema ferroviario o a los de quienes tuvieron a su cargo los restaurantes, sino también testimoniales de quienes viajaron en tren y de los propios trabajadores ferrocarrileros y sus familias. Sus aportaciones serán fundamentales, ya que permitirán abonar en la construcción de un conocimiento mucho más amplio sobre la gastronomía ferroviaria en México.

Referencias consultadas

- Cardona de, Adalberto, *De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte*, 3ª ed. Nueva York, Imprenta de Moss Engraving Co., 1893, 800 pp.
- De Certau, M., L. Guiard, P. Mayol. *La invención de lo cotidiano. II. Habitar, cocinar*. Trad. Alejandro Pescador. México, Universidad Iberoamericana, 1999, 272 pp.
- De las estaciones. México, SCT, FNM, MNFM, 1995, 204 pp.
- Licon Valencia, E., Alejandro García Patiño, Coordinadores. *Alimentación, cultura y espacio. Acercamientos etnográficos*. México, BUAP, 2017, 157 pp.
- _____, Isaura Cecilia García López, Alejandro Cortés Patiño. “El espacio culinario. Una propuesta de análisis desde la antropología de la alimentación” en *Antropología experimental*. Universidad de Jaén. España, No. 19, 2019, pp. 165-172.
- Pérez Samper, María de los Ángeles. “Los recetarios de mujeres y para mujeres. Sobre la conservación y transmisión de los saberes domésticos en la época moderna”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, Madrid, Servicio de Publicaciones UCM, 1997, Número 19, pp. 121-154.
- Pérez Samper, María de los Ángeles. “Recetarios manuscritos de la España moderna”, en *Cincinnati Romance Review*, Número 33 (Winter 2012), p. 27-58.
- Partikian, Marie-Paule, Jean-Paul Viaud. *100 years of Canadian Railway Recipes. All aboard for an historic dining experience!* Canadá, Exporail, 2014, 208 pp.
- Prieto, Guillermo. *Obras completas XIX. Actualidades de la semana*, tomo I. México, CONACULTA, 1996, 592 pp.
- Ramírez Zambrano, Alejandra. *Las delicias de la esperanza*. México, Dirección General de Culturas Populares, Indígenas y Urbanas, PACMYC, CNPPCF, 2018, 98 pp.
- Sibaja Carbott, Arturo. “El tren: la bayunca, el trabajo, la distracción y el amor” en *Boletín*

Documental. Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. México, Año V, número 21, octubre-diciembre, 2004, pp. 17-20.

Vélez Rocha, Covadonga. “De tráfico y gritería: Un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones de ferrocarril en México” en *Mirada Ferroviaria*. Revista digital. 3ª. Época, número 8, mayo-agosto, 2009, pp. 25-41. <https://www.miradaferroviaria.mx>

_____, ¡A cocinar con *Ferronales!* Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista, 1930-1965 (Primera parte), en revista digital *Mirada Ferroviaria*, 2013, enero-abril, número 19, pp. 11-37. <https://www.miradaferroviaria.mx>

_____, ¡A cocinar con *Ferronales!* Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista, 1930-1965 (Segunda parte), en revista digital *Mirada Ferroviaria*, 2015, enero-diciembre, número 25, pp. 41-54. <https://www.miradaferroviaria.mx>

_____, ¡Cocina ferrocarrilera! Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista, 1930-1965 (Tercera parte), en revista digital *Mirada Ferroviaria*, 2016, mayo-agosto, número 27, pp. 36-49. <https://www.miradaferroviaria.mx>

TIERRA FERROVIARIA

El coche comedor NM 3681

“Comedor Janitzio”

Bruno Wilson Ebergenyi¹**Resumen**

El coche comedor NM 3681 “Janitzio” y el coche comedor NM 3675 “Coahuila” forman parte de la colección de equipo rodante histórico del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM). Son de los pocos coches comedor que se conservan en México de los más de 37 que alguna vez operaron en el sistema ferroviario nacional.² En su época de funcionamiento, estos coches ofrecieron un servicio de comedor de primera categoría en los ferrocarriles de México. En este texto se presentan algunos datos sobre la historia y características del coche NM 3681 - “Comedor Janitzio”, que incluye la primera parte de su historia en el *Northern Pacific Railway*, como “Traveller’s Rest NP 494”, así como su segunda etapa una vez que fue adquirido por los Ferrocarriles Nacionales de México. También se describen, de manera resumida, los trabajos de conservación y restauración que se han llevado a cabo por parte de la Subdirección de Conservación y Restauración del MNFM para conservar este coche de gran valor histórico, representativo del “Servicio estrella” que ofreció durante años Ferrocarriles Nacionales de México.

Palabras clave: Coche comedor, Ferrocarriles, México, Conservación, Colección.**Abstract**

The dining car NM 3681 “Janitzio” and the dining car NM 3675 “Coahuila” are part of the collection of the National Museum of Mexican Railroads (MNFM). They are one of the few dining cars that are preserved in Mexico of the more than 37 that once operated in the national railway system. In their time of operation, these cars offered a first-class dining service on the railways of Mexico. This text presents some data on the history and characteristics of car NM 3681 - “Janitzio”, which includes the first part of its history on the Northern Pacific Railway, as “Traveller’s Rest NP 494”, as well as its second stage, a time it was acquired by the National Railways of Mexico. It also briefly describes the conservation and restoration work that has been carried out by the MNFM’s Conservation and Restoration Subdirector

¹ Subdirector de Conservación y restauración, MNFM-CNPPCF. Contacto: bwilson@cultura.gob.mx

² Ferrocarriles Nacionales de México, Gerencia General, *Libro de datos de coches dormitorios, dormitorio-buffet-observatorios, comedores, comedor-observatorios, bar-observatorios, bar-salón, especiales y autovías*, México, D.F., 1970.

to preserve this car of great historical value, representative of the “Star Service” offered for years by National Railways of Mexico.

Keywords: Dining Car, Railways, Mexico, Preservation, Collection.

La historia del coche comedor Janitzio en el Ferrocarril Northern Pacific “NP 494”

De acuerdo con William Kuebler Jr., en su libro *The Vista Dome North Coast Limited*, el coche NdeM 3681 “Comedor Janitzio” fue uno de una serie de cinco coches fabricados en 1947 por la Pullman Standard Manufacturing Company para el ferrocarril Northern Pacific Railway con los números NP 494 a NP 498.³

Datos técnicos básicos:	
Constructor:	Pullman Standard Manufacturing Company, 1947 para el ferrocarril Northern Pacific con número 494.
Longitud:	26.00 m
Ancho:	3.20 m
Alto:	4.52 m
Tara:	56,200 kg
Escantillón:	Vía ancha, 1.435 m

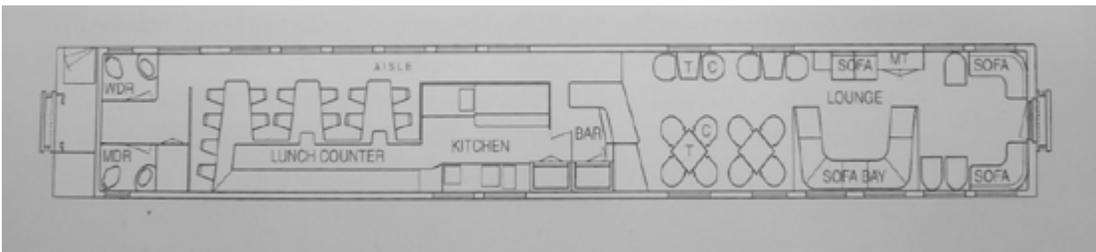


Fig. 1. Distribución de los coches “Traveller’s Rest”⁴

Estos coches se pusieron en operación a finales de la década de 1940. Sin embargo, no tuvieron éxito, no fueron muy populares, por lo que se les consideró un fracaso. Ante esta situación la empresa del Northern Pacific Railway decidió reconstruirlos. El nuevo diseño estuvo a cargo de Raymond Loewy, renombrado diseñador industrial, quien fue contratado por el NP para desarrollar el nuevo proyecto de su tren estelar, el North Coast Limited. La reconstrucción se llevó a cabo en los importantes talleres del Northern Pacific de *Como*, en St. Paul, Minnesota.⁵

Los trabajos fueron extensos e incluyeron el retiro completo de las ventanas, sellado y colocación de nuevas en una distribución distinta, como parte de la transformación de estos

3 Existen referencias que indican que fueron seis coches los de la serie, para más información ver <https://www.trainorders.com/discussion/read.php?11,1928403>, consultado el 21 de marzo de 2022.

4 Kuebler, William R. Jr., *The Vista Dome North Coast Limited: The Story of the Northern Pacific Railway's Famous Dome liner*, Oso Publishing Company, 2004, p. 86.

5 *Ibid.* p.88

coches. En las paredes, el artista norteamericano Edgar Miller⁶ pintó murales que relatan la historia de la expedición Lewis and Clark,⁷ la cual es importante en la historia de Estados Unidos. Debido a que el soporte de imitación piel de material plástico no recibía adecuadamente las pinturas de aceite, el artista desarrolló una técnica especial con base en materiales plásticos pulverizados.



Postal promocional del NP de un coche “Traveller’s Rest”⁸

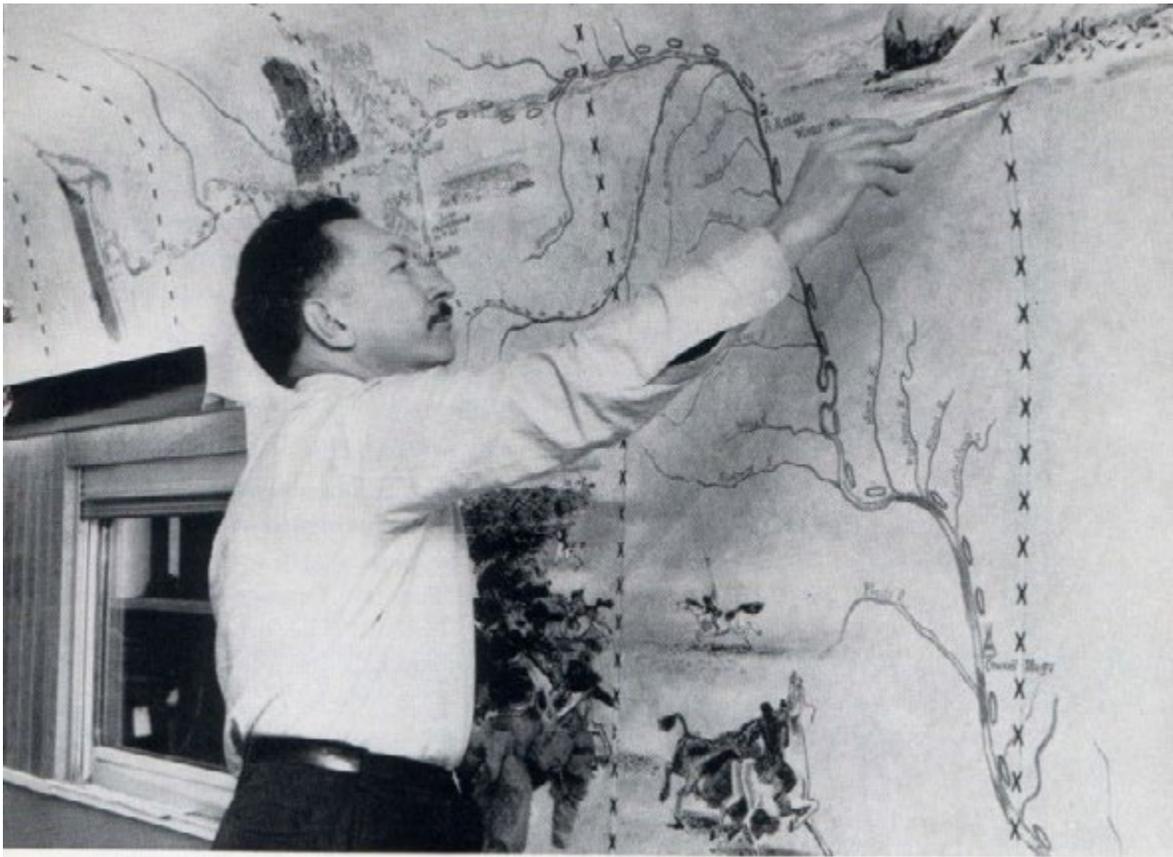
Cada coche fue pintado de manera individual. Aunque los temas y las escenas son las mismas, cada uno presenta variaciones.⁹

6 Edgar Miller (1899-1993) fue un pintor y muralista estadounidense importante. Estuvo muy involucrado en proyectos de diseño industrial, lo que puede explicar en parte su trabajo con los murales de los cinco coches de ferrocarril “Traveller’s Rest”.

7 En 1803, el presidente Thomas Jefferson guió un espléndido acto de diplomacia extranjera a través del Senado de Estados Unidos: la compra del territorio de Luisiana a Francia. Al finalizar el Tratado de Compra de Luisiana, Jefferson inició una exploración del territorio recién adquirido y de la tierra más allá de las “grandes montañas rocosas” en el oeste. Eligió a Meriwether Lewis para dirigir la expedición, quien a su vez solicitó la ayuda de William Clark. Juntos formaron un diverso Cuerpo de Descubrimiento militar que emprendería un viaje de dos años hasta el gran océano. Para más información ver <https://www.archives.gov/espanol/recursos-para-docentes/lewis-y-clark>, consultado el 21 de marzo de 2022.

8 <https://streamlinermemories.info/NP/Trest.pdf>, consultado de 21 de marzo 2022.

9 <https://www.trainorders.com/discussion/read.php?11,1928403>, consultado el 21 de marzo de 2022.



Edgar Miller pintando uno de los murales de los coches “Traveller’s Rest”.¹⁰

Cabe hacer notar que el trayecto que siguió el Ferrocarril Northern Pacific se aproxima a la ruta histórica Lewis and Clark y que los nuevos coches buffet/observatorio/bar fueron designados Traveller’s Rest en referencia a un sitio importante del campamento de la expedición original. Se integraron al tren Vista Dome North Coast Limited, de Chicago a Seattle, en 1955, en el 150 aniversario de la famosa expedición.

¹⁰ Detalle del folleto promocional del *Northern Pacific Railway* sobre los coches “Traveller’s Rest”. <https://streamlinermemories.info/NP/TravellersRest.pdf>, consultado el 21 de marzo 2022



Detalles de los murales en el coche NM 3681.¹¹

Su diseño

El diseño interior del coche es inusual para coches observatorio o coches comedor/buffet. En una mitad, tres barras con sillas giratorias ofrecían espacio para que catorce pasajeros pudieran sentarse para su lunch. Las barras tenían un espacio práctico para guardar bolsas u objetos. La distribución de las barras resultó muy popular con los pasajeros; ofrecía mayor espacio individual que una barra larga donde se estaba codo con codo, a la vez que permitía una mejor convivencia.¹²

La parte de salón o bar es cómoda y amplia con capacidad para treinta pasajeros.

“Cuatro mesas y sus juegos de sillas complementan los sillones tipo bahía, los cuales estaban tapizados en aqua, blanco antiguo y siena tostada. La música provenía del sistema de sonido de alta

¹¹ Fotografías Bruno Wilson - Archivo de la Subdirección de Conservación y Restauración del MNFM-CN-PPCF.

¹² *Ibid*, p. 89.

fidelidad del tren. Servicios de bebidas, revistas, mesas para cartas y un ambiente del Oeste hacen de este salón un lugar ideal para relajación, lectura y conversación”.¹³

La cocina cuenta con estufa con cuatro quemadores, asador, plancha para carne, comal, tinas de lavado en acero inoxidable, congelador. No cuenta con horno como las cocinas de otros coches comedor. Anexo a la cocina se encuentra una barra de bar con tres bancas.

Lo más llamativo de estos coches son los murales que decoran las paredes. El coche comedor Janitzio conserva algunos de ellos, aunque para su restauración será necesario reintegrar las secciones que sufrieron de vandalismo antes de que el coche se incorporara a las colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Historia del coche comedor Janitzio como NM 3681

Los coches Traveller’s Rest se vendieron a Amtrak en 1971, donde operaron en los trenes Empire Builder y los trenes Vancouver-Seattle-Portland. Más tarde, en 1988, Ferrocarriles Nacionales de México los adquirió mediante el contrato número 35/88,¹⁴ para ponerlos en operación en sus servicios estrella que se establecieron como “trenes de pasajeros de alta calidad, dirigidos a usuarios de ingresos medios y como una alternativa del uso del autobús, el automóvil particular e incluso el avión”.¹⁵

Reparaciones

El 29 de octubre de 1988, el coche 494 Traveller’s Rest, de reciente adquisición por parte de FNM, quedó internado en los Talleres Sistemales de FNM en Aguascalientes para “Reparación general por uso natural”. Se aplicaron láminas en sus laterales para nuevo logotipo FNM y para número y nombre nuevo como comedor “Janitzio”. El coche salió de los talleres el 20 de enero de 1989 con una nota de Bernardo Rodríguez Díaz, mayordomo general de coches: “La unidad NP-494 COMEDOR cambia a NM-3681 Comedor Janitzio”.¹⁶ También se reporta que se aplicó la pintura reglamentaria general la cual, por lo años, era en dos tonos de azul. Posteriormente, fue internado para otras reparaciones generales el 14 de noviembre de 1991 y el 23 de mayo de 1996.

Líneas donde operó

Aunque no se cuenta con información precisa de los trenes donde operó el comedor Janitzio, tenemos una referencia clara de que, por lo menos durante un tiempo, estuvo en el tren estrella “El Oaxaqueño”.

¹³ *Ibid*, p. 91

¹⁴ FNM, Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre, expediente “3681”, p.2.

¹⁵ Ferrocarriles Nacionales de México, Autoevaluación del sexenio 1983-1988. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1989, p. 13-14.

¹⁶ Los datos que se consignan corresponden al expediente que se conserva sobre el coche de FNM de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre FNM. Expediente NM-3681, CEDIF, 1989.

Dicho servicio se inauguró el 17 de diciembre de 1987 y fue recibido con gran fiesta en Oaxaca: “Bandas de música, las marimbas del estado, danzantes, los zancudos, todos estuvieron al arribo de la máquina 9263 que irrumpió con gran estrépito”.¹⁷

El tren contaba con dos locomotoras, un coche correo, un coche express, tres coches de primera regular, dos coches de primera especial numerada, un coche comedor y dos coches dormitorio; los cuales ofrecían una comodidad para el pasajero “comparable a la que ofrecen los trenes europeos”.¹⁸

Es notable la importancia y expectativa que tuvo en su momento para el turismo del estado la puesta en servicio del tren “El Oaxaqueño”, el cual se reporta como una de cuatro realizaciones importantes para Oaxaca en el mes:

“Primero, la consolidación y cristalización desarrollo turístico de Bahías de Huatulco con la apertura del Club Mediterráneo; la iniciación de vuelos comerciales de Aeroméxico entre Oaxaca y Huatulco; la declaratoria de la ciudad como Patrimonio Cultural de la Humanidad ‘para que sea motivo de orgullo y admiración para el mundo’ y el tren ‘El Oaxaqueño’, que es el reencuentro histórico de Oaxaca con los Ferrocarriles Nacionales de México”.¹⁹

Aunque el coche comedor Janitzio no estuvo en la inauguración del Oaxaqueño, ya que se incorporó al servicio de los Nacionales de México hasta 1989, tenemos referencias que se resguardan en los acervos del CEDIF que confirman que en 1991 formaba parte de ese tren. Incluso, existe registro de que el 4 de abril de 1991, el señor Fausto Saucedo Bear presentó un oficio en el que manifiesta que el NM-3681 fue cortado del servicio del “Tren Oaxaca” en los talleres de Pantaco por “ruedas y cajas calientes” y que se protegió el servicio con el coche comedor NM 3662 “Piedras Negras”.²⁰

Desafortunadamente, los servicios estrella de los Nacionales de México no operaron por mucho tiempo. Personalmente, tuve la fortuna de viajar en diversas ocasiones en otro de los trenes estrella de FNM, el Regiomontano; era la mejor manera de viajar. Recuerdo bien mi gran desilusión al descubrir que ya no había servicio de coche comedor en el tren; se había sustituido con el servicio de box lunch. De acuerdo con un Estudio del Servicio de Pasajeros llevado a cabo por FNM en 1993, también se recomendaba suprimir el box lunch.²¹

Servicio bufette o a la carta

En otra nota periodística sobre la inauguración de “El Oaxaqueño”, localizada en el diario *Carteles del Sur*, se describe a detalle el menú que se ofrecía en ese recorrido:

Comida caliente. Lo que solo en vuelos trasatlánticos se ve, en El Oaxaqueño lo tienen. El capitán, Ismael Méndez Cruz, un ferrocarrilero con antigüedad de 27 años, atiende pacientemente a todos ofreciendo lo que hay: crema de champiñones, sopa de verdura, sopa

17 Reyes, Narciso, “El Oaxaqueño, Grano de Arena para el Progreso”, Noticias, Voz e Imagen de Oaxaca, 18 de diciembre de 1987, p. 1 (a ocho columnas), en la Síntesis Informativa del Departamento de Relaciones Públicas de FNM, 22 de diciembre 1987.

18 Ibid.

19 Síntesis Informativa del Departamento de Relaciones Públicas de FNM, 22 de diciembre 1987.

20 FNM, “3681”, Expedientes de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre, CEDIF, 4 de abril 1991.

21 FNM, “Estudio del Servicio de Pasajeros”, Subdirección General de Planeación y Sistemas, enero, 1993.

juliana. Enseguida, filete a la parrilla, carne tipo tampiqueña, filetes de pescado sol, pollo a la americana o hamburguesa.

Limpio, en buena cantidad y calidad, el viajero disfruta de algo que solo pudo conocer a través de películas y eso extranjeras.

Para el desayuno, que comienza a servirse a las 6 de la mañana, cuando Tomellín empieza a quedar atrás, El Oaxaqueño ofrece omelet, jamón con piña, ensalada de pollo, ensaladas frías y postres que pueden ser desde una fuente de frutas hasta cualquier otra cosa dulce. En el desayuno han puesto esmero en hacer la machaca a la norteña, huevos al gusto, chicharrón con chile verde, hot cakes, etc. Incluso se ofrecen a preparar algo que el cliente exija, siempre y cuando no tenga ingredientes exóticos porque aun cuando el trayecto es largo y las camas mullidas, el clima adecuado y la luz tenue y discreta, el viaje es viaje, lo demás es lo demás.²²

Conservación y restauración

Desde su ingreso a las colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en abril de 1988, se han llevado a cabo diversas intervenciones de conservación y restauración. De inicio, los trabajos fueron enfocados a la prevención de deterioros activos debido a filtraciones que presentaba en el techo y paredes. Se llevó a cabo la impermeabilización y también otros trabajos de conservación exteriores que consistieron en tratamiento anticorrosivo de las zonas donde se encontraba corrosión activa, eliminación de pintura que se estaba desprendiendo, aplicación de primario y pintura exterior. Se decidió conservar el esquema de pintura que portaba de FNM, en vez de cambiar al esquema del ferrocarril *Northern Pacific* para conservar la segunda historicidad del coche, cuando estuvo dando servicio a los pasajeros en México. Es importante mencionar que no se eliminaron las capas inferiores de pintura para conservar esos vestigios de su historia.



NM 3681 - Coche Comedor “Janitzio” antes de su restauración exterior.²³

22 Sánchez, Claudio, “El Oaxaqueño, un Viaje Memorable”, Carteles del Sur, Oaxaca, 18 de diciembre de 1987, p. 1. en la Síntesis Informativa del Departamento de Relaciones Públicas de FNM, 22 de diciembre 1987.

23 Fotografía Bruno Wilson - Archivo de la Subdirección de Conservación y Restauración del MNFM-CNPPCF.



Trabajos de restauración de sillones del coche NM 3681 - Comedor “Janitzio”.²⁴

En el interior los trabajos han consistido en limpieza del acero inoxidable de las rejillas de calefacción y del mobiliario de la cocina. También la reconstrucción de partes faltantes de los sillones tipo bahía y de las mesas del lado del salón.



NM 3681 - Coche Comedor “Janitzio” después de su restauración exterior en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos²⁵

24 Fotografía Bruno Wilson - Archivo de la Subdirección de Conservación y Restauración del MNFM-CNPPCF.

25 Fotografía Bruno Wilson - Archivo de la Subdirección de Conservación y Restauración del MNFM-CNPPCF.

A manera de conclusión

Falta mucho por hacer, pero trabajamos permanentemente en su restauración. Hasta el momento contamos con un diagnóstico de su estado de conservación y hemos identificado cuáles son los trabajos que deben realizarse de manera inmediata, entre los que se incluyen: reintegración de faltantes en los murales, reconstrucción del mobiliario en la zona de barra de lunch, y la fabricación y colocación de lámparas para sustituir las que faltan.

Nuestro objetivo es dejarlo en las mejores condiciones para que los visitantes del Museo tengan la posibilidad de conocer de qué manera se desarrollaba un viaje en este tipo de coches, siempre atendiendo las normativas y lineamientos, nacionales e internacionales, que existen en materia de conservación y restauración. Incluso, para los trabajos de restauración nos podremos apoyar de distintas fuentes, como son las imágenes y especificaciones de los otros coches de la serie Traveller's Rest, que se conservan en Estados Unidos.²⁶

Referencias consultadas

Ferrocarriles Nacionales de México, *Autoevaluación del sexenio 1983 -1988*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1989, p. 37.

FNM, NM-3681, expediente de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre, CEDIF, 1989.

FNM, "3681", expedientes de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre, CEDIF, 4 de abril 1991.

FNM, "Estudio del Servicio de Pasajeros", Subdirección General de Planeación y Sistemas, enero, 1993.

Kuebler, William R. Jr., *The Vista Dome North Coast Limited: The Story of the Northern Pacific Railway's Famous Dome liner*, Oso Publishing Company, 2004, p. 86.

Sánchez, Claudio, "El Oaxaqueño, un Viaje Memorable", *Carteles del Sur*, Oaxaca, 18 de diciembre de 1987, p. 1. en la *Síntesis Informativa del Departamento de Relaciones Públicas de FNM*, 22 de diciembre 1987.

Síntesis Informativa del Departamento de Relaciones Públicas de FNM, 22 de diciembre 1987.

<https://www.archives.gov/espanol/recursos-para-docentes/lewis-y-clark>, consultado el 21 de marzo de 2022

<https://www.trainorders.com/discussion/read.php?11,1928403>, consultado el 21 de marzo.

Reyes, Narciso, "El Oaxaqueño, Grano de Arena para el Progreso", *Noticias, Voz e Imagen de Oaxaca*, 18 de diciembre de 1987, p. 1 (a ocho columnas), en la *Síntesis Informativa del Departamento de Relaciones Públicas de FNM*, 22 de diciembre 1987.

²⁶ Agradecemos a Héctor Aiza el envío de fotografías del coche NP 496. Las imágenes de otro coche Traveller's Rest nos serán de gran utilidad para la restauración y reconstrucción del coche, tanto de los murales como de la zona de mesas con bancas giratorias. También el coche NP 498 se conserva en muy buen estado interior por la asociación Friends of SP4449.

TIERRA FERROVIARIA

Las canastas viajan en tren Los peones de vía, el tlacualero y las canasteras del ferrocarril

José Antonio Ruiz Jarquín¹

Resumen

En este artículo se ponen los testimonios de trabajadores de vía y canasteras, para señalar la importancia de rescatar y poner en valor el surgimiento del espacio culinario en el ferrocarril y las formas de alimentación de los trabajadores de este medio de transporte en la rama de vía.

Palabras clave: Comida, espacio culinario, peón de vía, canasteras.

Abstract

In this article, the testimonies of railway workers and “canasteras” are shared, to point out the importance of rescuing and valuing the rising of the culinary space in the railway and the feeding ways of the workers of this mean of transportation in the railway branch.

Keywords: Food, culinary space, railway pawn, “canasteras”.

“Comer es un acto biológico, cocinar es un acto cultural. La cocina es cultura”. Así inicia su texto don José N. Iturriaga en su libro *Las Cocinas de México I*,² y continúa diciendo...

“La cultura no es el atesoramiento de libros en los estantes de las bibliotecas y en los cerebros de los sabios. La cultura popular se integra de diversas maneras y con muy diferentes elementos. Es la forma de ser de los pueblos. La gastronomía es una de las manifestaciones culturales más importantes del ser humano y dentro de dicho término no debe entenderse sólo a la llamada “alta cocina” sino a todas las expresiones culinarias de las diversas regiones y estratos sociales, incluida la cocina indígena. El término “culturas populares” hace alusión a procesos, por lo general colectivos, que crean y recrean tradiciones. Tal es el caso de las cocinas de México. La alimentación de los pueblos merece

1 Jefe de Museología del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, CNPPCF. Contacto: jruiz@cultura.gob.mx

2 José N. Iturriaga, *Las Cocinas de México I*, México, Fondo de Cultura Económica, 1998, Colección de bolsillo, p. 7.

la más alta consideración y respeto. No es sólo el sustento material de las personas, de alguna manera es también un sustento del espíritu”.³

Si bien, la historia de los ferrocarriles mexicanos se liga a la historia del arte, a la literatura, a la economía, también se liga a las culturas populares, a la vida cotidiana de sus trabajadores y a su memoria. De esta manera, la gastronomía ferroviaria aparece como una de las expresiones de la cultura popular, cuando este medio de transporte va haciendo camino por el territorio desde mediados del siglo XIX.

Con el arribo del ferrocarril se modificaron hábitos, usos y costumbres de la vida cotidiana, especialmente en aquellos lugares que utilizaron los trenes para trasladarse de un lugar a otro. Uno de esos hábitos fue comer durante el viaje, ya fuera en las propias estaciones del ferrocarril donde se instalaron restaurantes; en los andenes con la venta de comida que ofrecían las señoras con sus canastas, entre gritos y pregones; o en los coches, en el trayecto de una estación a otra, donde se ofrecían alimentos o podían consumirse en los coches comedor.

En otras palabras, el acto de comer en la estación, en el andén y durante el viaje, con el tiempo se convirtió en parte de la cultura intangible que se generó en torno al ferrocarril. Incluso, podríamos afirmar que no existe un viajero que no guarde en su memoria alguno de esos momentos. Por ejemplo, para algunos pueblos, la llegada del tren se convirtió en todo un acontecimiento, tal como sucedió con Oriental, en el estado de Puebla, en donde el paso del tren nocturno –se le llamaba la “hora azul”, según cuentan algunos ferrocarrileros de esa localidad– marcó su ritmo. El pueblo se iluminaba con el bullicio y algarabía que provocaba el arribo o la partida de los trenes de pasajeros, y el silencio de la noche se veía interrumpido por los gritos y pregones de sus vendedores, que ofrecían café con pan y todo tipo de antojitos que provocaban los olores y sabores que quedaron impregnados en la memoria de ferrocarrileros y viajeros del tren.

En efecto, existe en la tradición oral un sinfín de recuerdos, testimonios y relatos de esos momentos culinarios en el tren, así como también imágenes fotográficas de esos viajeros degustando en elegantes coches comedor, en los trenes de pasajeros y andenes de las estaciones, donde las vendedoras de las distintas regiones del país ofrecían esa riqueza gastronómica de México.

En palabras de Covadonga Vélez Rocha, abordar el estudio de la gastronomía en los ferrocarriles mexicanos conlleva a tomar en cuenta diversas variantes.⁴ Podemos hablar de ella desde los distintos espacios donde se ofrecía la comida, pero también, hay otras formas singulares, aquellas que se dan dentro de los espacios ferroviarios donde surge una forma muy particular de vida dentro del gremio, que se crea y recrea desde las propias condiciones laborales y da lugar a una identidad ferrocarrilera.

3 Ídem.

4 Covadonga Vélez Rocha, “De tráfico y gritería: un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones del ferrocarril en México” en Revista digital Mirada Ferroviaria, 3ª. época, mayo-agosto 2009, número 8, pp. 25-49 y Covadonga Vélez Rocha, “Un restaurante sobre ruedas: el coche comedor en los Ferrocarriles Nacionales de México” en Revista digital Mirada Ferroviaria, 3ª. época, septiembre-diciembre 2011, número 15, pp. 30-42.

Identidad y cultura ferrocarrilera

El gremio ferrocarrilero, después del minero, es el más antiguo del país, por su larga tradición en el devenir histórico de México; es un sector preparado y consciente de las diferentes etapas que le ha tocado vivir. En efecto, el ferrocarrilero se distingue por enorgullecerse de su profesión, amar su oficio y entender que su fuente de trabajo era el nervio vital de una economía en la que participaba y defendía, como la conducta generosa que tuvo Jesús García Corona, quien ofrendó su vida al salvar al pueblo de Nacoziari, Sonora, de una catástrofe.⁵

De esta manera, la cultura que los ferrocarrileros asumen se deriva, en gran medida, de la organización y proceso laboral. Es a partir de esta premisa, donde se genera una serie de habilidades y conocimientos técnicos; se desarrolla un vocabulario común; se celebran una serie de festividades cívicas y religiosas que, en suma, se conforman en ciertos usos y costumbres compartidos por estos obreros que definen su identidad cultural.

La simple vida cotidiana en el ámbito laboral es un auténtico cuadro cultural, porque en él se dan no sólo formas de trabajo, sino la conjugación de diversos tipos de relaciones y maneras de convivencia. En él se estructuran un conjunto de comportamientos motores y mentales: formas simbólicas, elementos de orden artístico, creados y ejercidos por ellos mismos, que surgen de su forma de vida, como sus testimonios, cuentos, poesía, canciones, relatos y corridos que se erigen en elementos valiosos de la memoria histórica ferrocarrilera. En dichas manifestaciones se hace evidente no sólo la capacidad inventiva de los ferrocarrileros, sino también la forma en cómo se anima el modo de vida que se ha generado y desarrollado en torno a este medio de transporte, el cual tuvo su máxima expresión durante los años de la época del vapor y la transición al diésel. En la actualidad existen miles de ferrocarrileros jubilados que vivieron ese periodo tecnológico y sus familias, que siguen siendo portadores de esa cultura intangible, que hay que preservar y revalorar dentro del contexto de cultura nacional, por medio de la oralidad y sus testimonios.

Por otro lado, la cultura ferrocarrilera no se ha alcanzado por actos deliberados, tiene una estructura orgánica que ha favorecido la transmisión de destrezas y conocimientos de una generación a otra. Los ferrocarrileros de las distintas ramas (Transportes, Vía y Estructuras, Alambres, Oficinas y Talleres) desempeñan su oficio por sí mismos, a manera de ejemplo: el maquinista debe conducir el tren a su destino; el mecánico debe reparar las descomposturas o fallas del equipo; el peón de vía, reparar y dar mantenimiento a vías y durmientes, etc. Sin embargo, la cultura ferrocarrilera no es la simple suma de las diversas actividades encadenadas, sino que en esos procesos de trabajo subyacen una serie de relaciones, valores materiales y simbólicos, que los diferencia del resto del sector obrero con los que han coexistido.

Por lo tanto, la vida cotidiana en el ámbito laboral genera un auténtico cuadro cultural en el que no sólo coexisten distintas formas de trabajo, sino diversos tipos de relaciones y formas de convivencia de orden cultural, que los ferrocarrileros desarrollan en el ejercicio de sus actividades diarias. Estos cuadros culturales dentro del mundo del ferrocarril, en especial los

5 Jesús García murió el 7 de noviembre de 1907, al sacar un tren cargado de dinamita en Nacoziari. Este hecho lo convirtió en héroe civil y símbolo de la identidad del gremio ferrocarrilero.

relacionados con la gastronomía o espacios culinarios, sólo los podemos conocer mediante la recuperación de testimonios que los propios obreros guardan en su memoria.

Los peones de vía, el tlacualero y las canasteras del ferrocarril

Como ya se mencionó con anterioridad, con la llegada del ferrocarril surgió una cultura inmaterial en torno a la comida, que se ha denominado “gastronomía ferroviaria”, la cual no sólo involucra a quienes se encargan de elaborar o vender los alimentos en una región geográfica o en un espacio culinario específico –estación, andén, coche comedor, coche de pasajeros, taller y vías del ferrocarril–, sino también a quienes consumen los alimentos, ya sean pasajeros o ferrocarrileros en su entorno de trabajo.

De esta manera, en el espacio culinario confluyen agentes o personajes que construyen estas representaciones culturales, tal como sucedió en las vías donde surgieron dos personajes singulares que eran los responsables o encargados de proveer y cocinar los alimentos a los peones que trabajaban en las cuadrillas de mantenimiento y reparación de las vías del ferrocarril: el tlacualero⁶ y las canasteras del ferrocarril.

Los reparadores o peones de vía eran los trabajadores que ocupaban los puestos más duros del gremio ferrocarrilero y, no obstante, estaban colocados en la base de la pirámide jerárquica y salarial de este ámbito. Incluso, las cuadrillas de reparadores de vía en los Nacionales de México llegaron a integrarse hasta por veinte trabajadores, que con herramientas manuales realizaban labores para el mantenimiento de las vías férreas y contaban, por lo menos, con uno o varios armones para realizar desplazamientos más rápidos a zonas más distantes de su base, y donde el espacio culinario podía surgir en cualquier lugar del camino para cocinar o calentar su comida de la canasta.

Finalmente, y como una manera de contribuir en el rescate de la memoria histórica de los ferrocarrileros en torno a la comida, a continuación les comparto la recuperación de cinco testimonios. Dos de ellos atienden a las vivencias que tuvieron los propios trabajadores de vía, mientras que los otros tres corresponden a mujeres que elaboraban los alimentos para los peones de cuadrilla.

Testimonios

Gabriel Villarreal Garcés, peón de vía, División Puebla–Oaxaca, Ferrocarriles Nacionales de México.

“[...]Para iniciar nuestro trabajo, el mayordomo de vía nos entregaba nuestra herramienta que era: un pico, una pala, un martillo para clavar, unas tenazas para cargar durmientes, una barreta de uña, una barreta de línea y esa era la herramienta que teníamos que llevar. Una cuadrilla de vía se conformaba de 22 trabajadores y un mayordomo. En una cuadrilla ambulante y en una sección eran

⁶ El tlacualero o transportador de alimentos era parte de la estructura orgánica de las empresas ferroviarias; era el encargado de transportar y distribuir los alimentos a las cuadrillas de vía en sus respectivas divisiones, según el reglamento de transportes de Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarriles Nacionales de México, Reglamento de transportes. Vigente 1 de enero de 1944, Reglas para movimiento de auto-armones. México, FNM, 1944.

seis reparadores vía, un guardavía y el mayordomo. En una sección regular chica, como la de Cuautla, Morelos, y como la de Puebla, era una sección tipo cuadrilla de veinte hombres, dos guardavías y un mayordomo... Nosotros, como trabajadores, nos despertábamos como 5:30 o 6:00 de la mañana, nos preparábamos nuestro desayuno y nuestro lonche para irnos a trabajar. El mayordomo nos pasaba lista a las 7:00 de la mañana y nos abría la bodega, cada uno cargaba su herramienta para echarla al armón. Después, cada uno sacaba los durmientes que iba a necesitar, el mayordomo nos decía: tú, tú y tú van a meter madera y tantos durmientes, cinco durmientes por cada trabajador y ya nos íbamos. Cuando había motor, nos íbamos en el motor y cuando no, íbamos empujando el armón toda la vía hasta llegar al tramo a reparar. Llegábamos a descargar nuestra herramienta y tirábamos los durmientes en los lugares que se iban a meter para que se repartieran a cada trabajador sus durmientes. Había secciones que no tenían motor para jalarnos, entonces había que empujar el armón hasta llegar al tramo. Imagínese, una sección tiene diez kilómetros y una sección se dividía en cinco kilómetros al sur y cinco kilómetros al norte, entonces, dependiendo del lugar, mínimo empujábamos cinco kilómetros el armón. Lo más pesado de nuestro trabajo era el cambio de durmientes, nos daban cinco durmientes por tarea, a nadie le tocaban menos durmientes y a la hora que terminabas tus cinco durmientes, esperabas la señal del mayordomo para descansar después de que le habíamos dado la friega. Eso era lo más pesado, el pico, pala, martillo y ese proceso de trabajo de cambio de durmientes. Subirle el riel podía tardar una hora por durmiente, escarbar, sacar, meter, clavar y calzar. Había que dejarlo bien calzado y nivelar el balastro, la tierra que bajábamos con el pico, había que acomodarlo otra vez para que quedara como es la vía. El que supervisaba nuestro trabajo era el mayordomo de vía, quien corregía y nos decía qué nos había faltado. Y el supervisor de vía, supervisaba al mayordomo, pasaba en su recorrido y supervisaba a la sección correspondiente y si algo no quedaba bien, teníamos que ir a arreglarlo.

Respecto a nuestros alimentos dentro del trabajo, como andábamos solos normalmente, poníamos los frijolitos o lo que hubiera en los lugares donde estuviéramos, si había mercado o una tiendita, comprábamos que una sardinita, que un bistecito y que un pedazo de longaniza, hacíamos una salsita para desayunar en el campamento y pues llevar su canasta, así le decíamos a la canasta de lonche para comer en el trabajo.

Llegábamos al lugar de trabajo a las 7:00 de la mañana y pasábamos lista, nos íbamos a trabajar y a las 8:30 llegábamos al lugar de reparación. Nos poníamos a trabajar y a las 12:00 del mediodía, el mayordomo mandaba a un trabajador a calentar la comida de todos. Al que le tocara calentar, tenía que buscar la leña de los mismos durmientes que sacábamos podridos para hacer leña y se hacía la fogata. Siempre traíamos un comal grandote y una barrica con agua de 50 litros para todos. Entonces, al que le tocaba calentar buscaba su leña, hacía su fogata, ponía su comal y calentaba las tortillas, una por una, la de todos los trabajadores. Había que llevar pocillos de peltre o de aluminio, no de plástico, porque esos trastes se ponían encima del comal para que se calentara la comida. Cuando estaba caliente, avisaba: ¡Ya está la comida! llamaba a todos y hacían una rueda para comer. Cada uno se llevaba su servilleta y su canasta, cosa que calentaba, agarraba una servilleta, calentaba las tortillas y ahí mismo las volvía a poner, todos poníamos la comida en el comal, cada uno agarraba lo que quisiera.

Llevamos de comer no lo que nos gustara, sino lo que había y nos alcanzaba, a veces era una sardinita, otras veces era una salsita de huevo o un bistecito, un pedazo de longaniza y lo que hubiera en los lugares donde estuviéramos. El desayuno lo hacíamos en el campamento a las 6:00 de la mañana para estar listos a las 7:00; y ya en el campo, la comida era a las 12:00. La hora de comida era un espacio de convivencia y camaradería, era un momento relajado, todos trabajando echábamos relajo, silbándonos, diciéndonos cualquier piropo, trabajando y chanceando, pero ya a la hora de la comida todos tranquilos y nadie se peleaba, cada uno llegaba a lo suyo y comía lo que gustara y lo que había más sabroso; todos agarrábamos lo que quisiéramos y todos quedábamos satisfechos y contentos.

La hora de la comida no se perdonaba, al menos que hubiera un accidente o un descarrilamiento de un tren, por ejemplo. Nos íbamos varias cuadrillas o varias secciones, nos juntábamos allá bastante gente y había que estar trabajando en el descarrilamiento. No teníamos hora de comida, porque no había o porque no llevábamos en ese momento. Si no había que comer y alguien llevaba una tortilla dura, pues la tenía que compartir y sino, él mismo jefe que estuviera a cargo del descarrilamiento, el ingeniero o jefe de vía, enviaba a un muchacho a comprar algo para comer y nos cooperábamos todos, cada quien, con su gente, con su cuadrilla o su sección y lo que hubiera. A veces era chicharroncito con tortillitas, un pico de gallo o cosas que se podían hacer o cocinar al momento. Como yo tenía la habilidad para cocinar, mi mayordomo me decía: 'Oye Gabriel, como tú sabes hacer de comer y guisados muy sabroso, qué te parece si en vez de irte a 'meter negros' (meter durmientes) te quedas a hacer de comer para todos, cómo ves'. 'Si me dejan dinero órale', y todos cooperaban para que yo les hiciera de comer. Entonces le dije: 'Oiga mayordomo, pero necesito también un ayudante porque somos veintitantos, para que me ayude a hacer de comer' y así fue como dejaron un ayudante.

Había lugares donde estaban cerca los mercados en el mismo pueblo para ir a comprar, y había lugares donde teníamos que caminar hasta media hora o 45 minutos para comprar lo de la comida y cuando ellos llegaban a las 3:00 pm, ya estaba la comida hecha y les gustaba como yo les cocinaba. Claro, no les cocinaba siempre, pero cuando el mayordomo quería algo especial, les preparaba un caldito de res, un pipián o me preguntaban: '¿Qué sabes hacer?'. Pues cuando era niño mi mamá me enseñó a guisar y por eso podía hacer de comer a la cuadrilla y no era siempre, era de vez en cuando. A veces, cuando una cuadrilla con el motor se iba más lejos, vamos a suponer, unos diez o quince kilómetros a trabajar, porque llevaba el trabajo por tramos, entonces el mayordomo me decía, haznos de comer y cuando regresaban ya estaba la comida. Al llegar al campamento, eso sí, llegaban a bañarse y luego a comer para descansar y estar listos para el otro día. Para ser sincero, todo ese tiempo como trabajador de vía lo disfruté, porque había buena convivencia entre nosotros, nos llevamos todos, éramos una gran familia”.

Donato Blas Martínez... “Aunque sean piedras, pero que estén bien guisadas”

“Inicié en Ferrocarriles Nacionales de México en la planta impregnadora de maderas de Juchitán, Oaxaca. Estas plantas tenían como función procesar que es impregnar, que en voz del pueblo o en voz popular se conocía como enchapopotar los durmientes, que era todo un proceso técnico. Después de

remitirlos de los puntos de producción, que se ubican en el sureste Escárcega, Carrillo Puerto, Mérida, y todas estas partes, que eran los puntos donde se proveía el durmiente y una vez trasladados por ferrocarril hasta las plantas impregnadoras donde sufrían un proceso de la impregnación. La impregnación era técnicamente el proceso de alargar la vida de la madera en su uso en la vía y que no le afectara mucho la intemperie a la madera, claro, se amortizaban los costos para alargar la vida de la madera en la vía. Así me inicié, pero por la misma situación del ferrocarril y la invitación de algunos técnicos, me hicieron pisar otros niveles y otras áreas de ferrocarriles. Pero concretamente, me hice técnico en procesamiento de madera industrial, que es el procesamiento de la madera. Aquí cerramos ese punto.

Este trabajo era parte del Departamento de vía y mi segundo paso fue irme de secretario del Supervisor de vías, su nombre lo dice: supervisar la vía, la vía en su contexto es el punto prácticamente importante del transporte, sin una vía expedita no tenemos transporte, no podemos correr. Entonces, la función del Departamento de vía era tener las vías expeditas, que llamamos desde su contexto, el mantenimiento, la conservación, nivelación de la vía, etcétera. Ese trabajo lo hacíamos en motores de inspección para movernos desde un punto de referencia en la estructura de ferrocarriles, un ejemplo: de Medias Aguas a Coatzacoalcos y de Medias Aguas al sur hasta Matías Romero. Toda esa vivencia se hacía en un motor de inspección, es un motor más chico que el de cuadrillas y, obviamente, había que pararse en distintos puntos y caminar para supervisar las vías para anotar los pequeños defectos.

Un día de trabajo en el sureste iniciaba a las 7:00 de la mañana, se presentaba uno en el área de la bodega, era una bodeguita para guardar el motor de inspección. Ahí se presentaba la tripulación, que se componían de dos elementos, el motorista y ayudante de motorista, su servidor y mi jefe inmediato que era el supervisor vía. Desde ese momento, nosotros nos trasladábamos al sur o al norte; al sur era a Medias Aguas y al norte rumbo a Coatzacoalcos. Cuando llegaba el horario de los alimentos, muchas veces lo hacíamos o buscamos alguna estación definida, en las cuales se vendía la comida y eso era para nosotros una algarabía, andar entre las señoras que ofrecían el alimento. En Medias Aguas, por razón natural y cultural, su pregonar era muy distinto, el acento y las comidas diferían un poquito. En el caso de Medias Aguas, las vendedoras con sus canastos con pollo eran muy singulares, era famoso el chile relleno en sus dos o tres presentaciones, con papas o con picadillo, etcétera, y algún adobo, ese era el clásico lonche del área de Medias Aguas a Coatzacoalcos. Así era como nosotros adquiríamos el alimento y sobre la tarima de lo que era el motor de vía almorzábamos, era el momento de la convivencia, ahí surgían los comentarios chuscos, tanto de los operadores del motorcito y ayudante; y el de nosotros sobre el trabajo y las cuestiones chuscas que sucedían en las cuadrillas. De esa manera transcurría el día, una vez que almorzamos continuábamos nuestro trabajo y cerrábamos la jornada a las 3:00 de la tarde en Coatzacoalcos.

Volviendo a recapitular como vivían y comían los trabajadores de vía, debo decir que ferrocarriles desde su nacionalización, en 1937, tuvo la necesidad de formar cuadrillas que le llamaban sistemales y estas designaron furgones que se habilitaron como campamentos. Un furgón se dividía para dos familias, entonces la cuadrilla se formaba de 25 hombres, eran doce carros y uno más de la herramienta. Si se requería ir al sur a trabajar, se iba al sur o al norte, esas cuadrillas tenían como objeto

hacer trabajos de conservación intensiva, superior a la cuadrilla de las secciones. Cada sección en un lugar tenía su cuartería cerca de la estación, vivían ahí las familias y tenían un promedio general de 15 kilómetros a su resguardo y su responsabilidad era darles mantenimiento. Entonces, en mi andar, tuve a cargo la supervisión de una planta impregnadora en Muñoz, Tlaxcala; a un lado de Apizaco, y tenía que ver mucho con las cuadrillas. La cuadrilla desde que salían de sus campamentos o de sus secciones, la familia les preparaba su canasta; una canasta de carrizo que era la clásica y que aún todavía se produce en México. Allí llevaban su alimento, se los ponía la familia. Entonces, ya a las 9:00 de la mañana o 9:30, el mayordomo o el jefe inmediato de la cuadrilla decía: '¡Vamos a almorzar!' y se designaba a un compañero para calentar 'las gordas'. Era el léxico que se utilizaba, poner tres piedras para el comal, generalmente era la tapa de un tambo de 200 litros, que se utilizaba en Pemex y se habilitaba como comal. En esas tres piedras se hacía la leña de algún durmiente viejo para hacer el fuego. Todos se acercaban y al abrir sus canastas, como era un comal muy grande, todos aventaban las tortillas para calentarlas. Los platos generalmente eran de peltre y cada uno ponía su alimento. La camaradería y el fraternalismo del personal fueron muy marcados. Se cruzaba uno para comer, podías comer de un platillo y de otro platillo, no había 'fijón', podías comer lo que te apeteciera. Era muy rico almorzar con estos compitas al pie del fogón o de la lumbre. De verdad era una forma exquisita de comer variado, era como una especie de buffet y se dejaba un cachito de comida, un tanto. Aquí va otra anécdota que se hizo popular, para qué era ese tanto de alimento en la canasta, era para que a la 1:00 o 2:00 pm, antes de terminar la jornada, se echaran el siguiente taquito y a ese taco le llamaron 'Vamos al re clave', porque re-clavar vía se refería a poner un clavo ya al final de la jornada, era darle una pasadita a la vía que se había reparado, era darle unos golpecitos en el clavo, por aquello de que algunos se hubieran quedado ligeramente afuera y eso lo asociaban con el apetito. '¡Vamos al re-clave!', eso quedaba en la historia, el re-clave era echarse el último taco que había quedado.

También es importante comentar que siempre había un compañero que ayudaba muy solícito para hacer la comida o calentar. '¡Yo me aviento!', decía alguno, y ese era el compañero responsable para hacer la lumbre y preparar el comal. Les voy a contar otra anécdota, me mandaron a tender una pedrera en El Oro, Coahuila, en el desierto. Por allá me estuve unos meses para alinear la vía. Si alguien vio la película de *Viento negro* es cierto, no se podía llevar la familia a esos campamentos y vivíamos en carros furgones, tanto los de maquinaria de las calzadoras, niveladoras y el personal de vía vivimos en los furgones, al igual que el inspector de vía y de balasto tenía asignado un lugar y un espacio en un furgón que funcionaba como dormitorio y oficina para el trabajo de campo. Por razones de organigrama no existía el puesto del cocinero, sino que ya se había designado a alguien que tenía esa prestancia, porque no era un oficio, sino una prestancia para ser cocinero y su sueldo era como reparador vía y era habilitado como cocinero. Esto se acordaba dentro de la misma cuadrilla, dentro del mismo equipo y se le designaba. Nosotros teníamos un cocinero que se llamaba Mario y todos contribuíamos para la despensa que se hacía cuando pasaba el día quince o el día último de mes. Don Mario se iba en el tren minero que pasaba por El Oro, Coahuila, a Monclova, entonces se iba a proveerse de la despensa y se fue adaptando. Él con su rodillo hacía las tortillas para 25 hombres bien comelones y era una tarea difícil para el muchachón. Mario era como la mamá, algunos decían: 'Voy a ver a la mamá, voy con nuestra madre', ese era el apodo del cocinero habilitado. Así se habilitaba

en las cuadrillas sistemales al compañero que se prestaba para calentar o para hacer los alimentos y este fue caso de El Oro, Coahuila.

Era difícil y complicado el trabajo. Yo como hombre de campo a ningún taco le hacía el feo, en una ocasión, a orilla de vía, en una casita le pedí de favor a una señora que nos hiciera un almuerzo, y nos dijo: ‘A lo mejor los ingenieros comen muy bien, y yo no tengo más que huevitos de rancho, una salsa martajada en el molcajete y una olla de frijoles’, pues esa comida era un manjar lo que nos ofrecía pobrementemente y le dije: ‘¡Jefa! no le hace que sean piedras, nomás que estén bien guisadas’, y así se quedó el dicho para los que andan en camino. No le ponga moños, no se ponga exigentes, hay que comer lo que hay. Mario nos enseñó una vez que se le había terminado ya la despensa, yo no sabía; regó la voz de que ya no había para la despensa. Sólo tenía arroz, pero no algo para el fuerte platillo y todos los trabajadores ya sabían, entonces, con la pala de cuchara, comenzaron a excavar en la raíz de una planta que crecía en el desierto a una distancia una de otra y se llama la Gobernadora, donde anida la ratita del desierto. No es una rata común que come cochinas, estas se alimentan nomás de raíces, y se dieron a la tarea de juntar muchas ratitas entre todos y nomás Mario les voló la cabeza y la cola, las limpio bien del cuerito e hizo una gran cazuela de esas ratitas en adobo, tipo molito, con arroz blanco con mucho ajo, muchas tortillas y frijoles bayos que se consumen en el norte. Eso fue un manjar y entonces me dijo un muchacho: ‘Oiga Donato, y ¿va a comer de eso?’. ‘Tú no me conoces, pero nosotros en el sureste comemos armadillo y hasta carne de chango allá Tapachula, en Chiapas’. Así que el hombre de camino tiene que aprender a comer de todo y repito ese dicho, aunque sean piedras pero que estén bien guisadas, va pá dentro...”

Victoria Romero Bravo, canastera de Boca del Monte.

“Yo nací en una comunidad que se llama Potrereros, rumbo a Esperanza, que es comunidad del municipio de Esperanza, Puebla. Me casé con el señor Francisco Alvarado Mora y me vine a vivir a la comunidad de Benito Juárez. Él era ferrocarrilero y trabajó como peón de vía aquí en Boca y hacia arriba en Nazareno, en los Reyes, en Apizaco, en Tlaxcala, y otros puntos como Tecámac, rumbo a México. De aquí de Boca para abajo, trabajó en Bota, allá por el cerro en las Cumbres de Maltrata, es un lugarcito donde los ponían a trabajar; luego se fue acá por Balastrea, después a Maltrata y a Fortín, allá por Córdoba. A Fortín me invitó una vez, recuerdo que había muchas flores, había muchas Buganvillas y esa flor blanca muy bonita que eran Gardenias. Luego se fue a trabajar a Potrerillos o Potrero viejo, después a Soledad de Doblado, donde también me invitó a conocer. Allá hacía mucho calor y me invitó a que pasara todo el fin de semana con él. Me fui un miércoles con mis tres hijos chicos y no se hallaron, en la noche lloraban, se querían regresar porque hace mucho bochorno en la noche. Mi esposo desesperado me dijo: ‘Báñalos y mañana temprano te vas’ y, así pues, me regresé en el tren que pasa bien temprano, me embarcó y nos regresamos, ya no pude estar otros días para conocer más. Después de Soledad de Doblado, se fue a Camarón y Atoyac. De todos esos puntos donde se fue a trabajar pude conocer finalmente dos. Él anduvo por varios lugares y fue ganando poco a poco derechos y ya lo empezaron a jalar más para acá, porque ya ve, que todo el que empieza

tiene que salir a ganar derechos y le dieron trabajo aquí, en Balastrea, cerca de Ciudad Mendoza, y empecé a mandar su canasta”.



Victoria Romero Bravo, canastera.

“Para preparar la canasta yo me levantaba bien temprano, a las 6:00 de la mañana para atender a mis animalitos, a cegar pastura y traerlos temprano a un terrenito. Teníamos que acarrear el agua desde el pozo de la estación hasta mi casa, la veníamos a traer en burritos porque no teníamos agua potable, el pozo de aquí de Boca del Monte era el que nos abastecía a toda la comunidad. Veníamos a traer agua, llenaba siete tonelitos de agua para tres días y para los animales. Dejaba a mis niños ya almorzando. Para esto ya había ido al molino temprano y se había quedado la masa esperándome, mientras yo hacía esos trabajos. A las 10:30 empezaba yo a cocinar, mis hijitos sentaditos por allí y yo cocinando; dándoles taquito para entretenerlos, porque el tren no espera. El tren aquí pasaba a la 1:00 de subida para arriba, a la Ciudad de México. Cuando traía la canasta vacía y a las 2:00 pm de la tarde bajaba el que iba para Veracruz. Entonces, me apuraba a hacer la comida y atender a los niños; terminaba de hacer la comida para que se enfriara y luego hacer las tortillas porque le mandaba su racimo de tres y media docenas de tortilla, mientras la comida se estaba enfriando. Le enviaba lo que Dios nos socorría, salsita con papas, huevitos con frijol, salsita con huevo, variándole así sus alimentos.

La carne solamente le preparaba a la quincena, a porque había gastitos y ellos ganaban poquito en aquel tiempo. La carnita era a lo mejor dos veces, cuando era quincena. Cuando rayaban comprábamos que unas costillitas, que un pedacito de chicharrón para hacerles de comer y mandarles. La comida tenía que ir bien fría, porque si uno la mandaba caliente o la echaba caliente en los jarros y no

se enfriaba bien, cuando llegara con ellos se podía echar a perder. Por ejemplo, si estaba trabajando en Soledad de Doblado o Camarón y llegaba caliente la comida se echaba a perder. La comida tenía que ir bien hervidita, bien sazonada y fría para el viaje. Se amarraban los trastecitos y se echaban las tortillas y cafecito. Cuando llegaba el tren, bajaba un señor que le decíamos el canastero o tlacualero y era a quien le dábamos la canasta.

Antes de entregar la canasta, yo amarraba mi canasta, la preparaba y me venía a la estación para recibir la canasta vacía; a veces se me hacía tarde. Como veinte minutos antes de la 1:00 se escuchaba que el tren venía silbando por el puente del Wimmer, pero como es subida, el tren no venía tan rápido y a toda carrera agarraba mi canasta y a correr. El tren entrando aquí por las fábricas y yo entrando cerca de los cambios en el patio de Boca del Monte y me daba tiempo. Llegaba a la estación con todas las canasteras para recibir la canasta vacía que venía de allá para acá, rumbo a México. La canasta llevaba una etiqueta que decía: 'Francisco Alvarado Mora a Fortín, Veracruz, y regreso a Boca del Monte'. Con esto ya sabía el canastero a dónde iba dirigida. De bajada se la llevaba el canastero y ellos buscaban su nombre con su canasta y con el tren de subida regresaba la canasta vacía y nosotros la recogíamos también con nombre.

La comida la mandábamos en unos jarritos como de medio litro, jarritos de comida donde les mandábamos caldillo de coliflor, coliflores capeadas, tesmolito de ejotes, frijol con calabacitas, así lo que uno pudiera combinarles y mandarles, que no se echará a perder. También le mandaba arroz preparado, arrocito con rebanadas de papitas, le mandaba sopa de fideo, porque a mi señor no le gustaba otra, más que sólo de fideo. Cuando era semana santa y les tocaba quedarse a trabajar en la cuadrilla para solventar algún accidente o algo, entonces les mandaba molito de torta o tortitas de camarón como le decíamos, o pescado seco o capeado en sus jarritos de comida, con papas doradas y teníamos que ir combinándoles para que no llevaran lo mismo. A él le gustaba mucho el arroz con papas y me decía: 'Me haces mi arrocito, pero ya sabes, bien suavecito y grasocito, no me vayas a mandar un arroz muy pacudo'. También le gustaban las coliflores capeadas con huevo y en caldillo, con su hojita de laurel en cajetito con salsa macha que hacía en molcajete o salsa verde con cilantro. Le gustaba que saliera verde, verde, porque eso sí, si se pasaban los jitomates me decía 'esa salsa estaba gris'.

Él venía a casa cada quince días, una vez regresó y me dijo: 'Oye tu comida se me echó a perder', le digo, 'pero ¿cómo?'. 'Te digo que sí, llegó hirviendo; ponle más empeño y cuidame la comida, porque si no, qué voy a comer. Esa de seguro no la enfriaste bien'. 'Sí, tienes razón, se me hizo tarde, amarré la canasta y me fui'. Por eso procuraba hacer las cosas más tempranito, para que se enfriaran bien los alimentos. Luego le preguntaba si todo había llegado bien, 'Sí, muy bien vieja, pero ahora quiero para esta semana que me cocines más papas doradas, pero hazme muchas porque luego allá los cuates, ya ni me dejan'. Me cuenta que ellos intercambiaban comida, ponían su comalito, metían la leña de los durmientes de la vía y hacían su leña cuando cocinaban en la sección. Él me platicaba que cuando se iban al campo a trabajar a la vía, allá calentaban su comida, había alguien que la calentaba en un comal grande y todos intercambiaba y comían de todo, que tantita salsa de huevo, frijolito, sopita, arrocito, pero el caso es que todo se compartían.

Aquí en la estación de Boca del Monte nos reuníamos todas las canasteras de varios lugares y nos llegábamos a juntar más de treinta canasteras y, mientras esperábamos el tren, nos poníamos a coser servilletas, nunca estábamos sin hacer nada, nos poníamos a coser todas las señoras servilletas de varias puntadas. Recuerdo al maquinista Barragán, se bajaba con toda la tripulación y les gustaba andar por aquí y de aquel lado de la estación estaba el sentadero de mujeres y todas cosiendo sus servilletas y se ponían a ver todas las canastas y decía el señor Barragán: 'Que servilletas tan bonitas' y me compró dos servilletas, eso recuerdo. Eso se fue transmitiendo de generación, ya luego mis hijas también empezaron a coser servilletas. Dejó de pasar el ferrocarril y muchas canasteras comenzaron a vender servilletas que ellas cosían y ahora nos ayudamos vendiendo servilletas".

Paquita canastera

"Mi nombre es Francisca Romero García y me dicen Paquita. Desde los trece años ayudaba a mi mamá a hacer la comida para mis hermanos que eran ferrocarrileros. Me paraba temprano para ir al molino y nos poníamos a 'tortillar' y luego hacíamos la comida. Nosotros vivíamos muy cerca de la estación de Boca del Monte y estábamos al pendiente de la llegada del tren. Cuando escuchábamos el tren de subida teníamos que estar preparadas para venir a recibir las canastas. A la 1:00 llegaba el tren de subida y el otro tren de bajada llegaba a las 2:00 de la tarde. Yo debía tener seis canastas preparadas y como no trabajaban los dos en el mismo lugar, les hacíamos lo mismo de comida. Hacíamos tesmole de pollo y arroz, les llenábamos dos pocillos de pollo y dos de arroz y cada uno su racimo de tortillas, porque cada canasta se iba a diferente lugar. Una canasta se iba a Paso del Macho y otra se iba a Soledad de Doblado. Se preparaban sus tortillas, su café, sus tacos. Todo eso hacíamos temprano, tacos dorados, de papas, de frijoles y de huevito. Como vivíamos cerquita, yo venía a recoger y dejar las canastas. A veces llegaban a tardar los trenes y la comida tenía que ir bien preparada para que no se agriara, tenía que ir fría para que llegara bien la canasta. Cuando preparábamos tesmolito de pollo hacíamos arroz y cuando preparábamos salsa de carne hacíamos frijoles o ejotes con huevo y frijoles; salsa de huevito, sopa o frijoles, lo íbamos combinando. Mandábamos todo eso, a veces papas, salsa de papas, calabazas, todo eso y hasta chiles rellenos. Ellos no se comían solos la comida, se repartían entre todos. Nunca nos dijeron: 'A mí no me manden eso, porque no me gusta', nosotros mandábamos de todo".



Así se preparaba la canasta, pocillos de peltre, tortillas, café o atole y su respectiva etiqueta para su destinatario.

“Me casé a los quince años, pero tardé poco tiempo sin hacer canasta, mi esposo entró también al ferrocarril y fue lo mismo, seguí mandando canasta. Vivía aquí, cerquita de la estación, con mi señor, y cuando el tren llegaba yo salía de mi casa y ahora era quien cocinaba para mi esposo y mi mamá le siguió cocinando a mis hermanos. La canasta llevaba dos pocillos, un pocillo de frijolitos, un pocillo de salsa de carne de puerco, su racimo de tortillas, su racimo de tacos, su pomo de café y yo le echaba unas tres naranjitas, unos plátanos. Recuerdo que aquí, en Boca del Monte, se llegaban a juntar hasta cuarenta canastas y tenías que echar las canastas rapidito al tren, porque duraba más o menos entre cinco o siete minutos. Mi tío Federico Márquez, esposo de mi tía Rosa, él fue canastero y seguía preparando la canasta hasta que dejó de pasar el ferrocarril”.

La canasta era el medio de comunicación con mi papá...

“Mi nombre es María Alejandra Huerta Sánchez y mi padre fue Felipe Huerta Zúñiga. Trabajó como ferrocarrilero regularmente en Orizaba. Cuando lo llegaban cambiar de lugar nos decía: Ahora me vas a cambiar la etiqueta de la canasta, porque voy a ir el lunes a Paso del Macho’. Así lo iban cambiando, pero casi siempre trabajó en Orizaba.

Nosotros somos originarios de Boca del Monte y comencé a hacer la canasta y ayudar a mi mamá, porque según ella yo corría para alcanzar el tren. Así tomé su lugar y tenía que salir cinco minutos antes y, cuando escuchaba el tren, allá por Alta Luz, donde comenzaba a silbar, yo salía corriendo desde mi casa y me daba tiempo. Cuando venía llegando aquí, a la estación, el tren igual venía entrando. Entonces yo ya sabía que, silbando el tren en Alta Luz, tenía que salir de mi casa para llegar a tiempo o cuando venía el tren de bajada, silbando en Esperanza, tenía que salir a su encuentro para llegar a tiempo. Corría para alcanzar el tren de la 1:00 de la tarde para recibir la canasta de un día antes, veníamos a recibir la canasta vacía y en el de las 2:00 de la tarde se llevaba la canasta llena para abajo. Entonces, ya traía el lonche preparado para el tren de la 1:00. Recibía la vacía y ya no regresaba a mi casa, me quedaba a esperar el tren de bajada de las 2:00 de la tarde, para no hacer doble viaje. Me quedaba esperando mejor el de bajada, porque luego a veces había cruce de trenes y no me confiaba”.



Canasta con etiqueta para el señor Felipe Huerta Zúñiga.

“Como mi mamá luego salía a vender ropa usada, me dejaba a cargo de la canasta. Desde los once años aprendí a echar tortillas, como veía mi mamá que me salían bien, yo le preparaba a mi papá su racimo de tortillas y las tortillas para sus tacos. Como veía que me gustaba guisar, me decía: ‘Muévelo a la cazuela, pícate el chile, pon los jitomates, muele la salsa’, entonces, así aprendí a cocinar. De ahí en adelante, comencé a prepararle la canasta a mi papá desde los once años con su pocillo de frijoles, con su salsa de carne, su pomo de atole, porque a él le gustaba el atole y no el café. Decía: ‘No me

pongan café, pónganme atole de masa y le echan leche al atole'. Mi mamá ese atole de masa lo hacía muy sabroso y yo aprendí.

Cuando preparaba la canasta, en algún momento extrañaba y recordaba a mi papá por no verlo durante una semana; le echaba una paleta, venía aquí a la tienda con doña Herme y en una orilla de la canasta le echaba la paleta, un dulce o un chicle. Cuando me ganaba la tristeza le escribía un recadito donde le preguntaba: 'Papá, ¿cuándo vienes, el viernes o el sábado?'. Y él me respondía en la canasta vacía de regreso. Él escribía con letra manuscrita, yo por interesarme que me había contestado mi papá, yo empecé a analizar muy bien esas letras y aprendí a leer la letra manuscrita y me emocionaba cuando mi papá me escribía: 'Te quiero hija' y así fue la manera de comunicarnos, con la escritura a través de la canasta.

Recuerdo, también, que entre las compañeras canasteras había comunidad, si una de mis compañeras que le tocaba recoger canasta en el tren de subida y no podía, nosotros le recogíamos su canasta. Nos decían: 'No seas malita, la canasta es de mi hermano o mi papá, por favor recógela'. Veíamos que venía la dueña de la canasta a toda carrera y le decíamos: 'Ya tenemos tu canasta'. Cuando nos dábamos cuenta de que faltaba alguien que no llegaba a tiempo, de la misma manera le recogíamos su canasta. Nos echábamos la mano entre todas las canasteras que llegaban de Potrero, Chicalote, la Cumbre, Rueda de Ocote y otros lados.

La canasta tenía que ir bien preparada con sus pocillos, que tapábamos con bolsa de plástico que amarrábamos con ligas, pues antes no había recipientes de plástico o *tupper*. Le poníamos su atole a mi papá, en un pomo de vidrio de Nescafé, o le mandábamos un jarro de a litro para que lo calentara. Mis hijas me preguntaban: '¿Cómo te comunicabas con mi abuelito, si quería él que cambiaran la comida?', les digo: 'Él siempre respetaba todo lo que se le ponía, ya sabíamos lo que a él le gustaba, sus huevitos hervidos y su salsa macha'. Mi mamá siempre bien precavida, todo iba en orden como a él le gustaba y yo aprendí también de la misma manera.

La infancia para mí fue muy bonita, aprendí a guisar y ahora mis hijas les enseño, les digo hay que hacer la comida como si la estuvieras acariciando les digo, tengan sazón. Nunca hagan la comida al trancazo. Les pongo de ejemplo a todas esas señoras canasteras que sabían hacer una buena salsa de huevo, un atole, tesmole con bolita de masa. Les decía que mi papá una vez abrió su pocillo para comer y todos sus compañeros le dijeron: 'Se ve muy sabroso tu tesmole de pechuga de pollo' y cuando lo probaron se dieron cuenta que eran hongos y estaba muy rico".



Sin importar las inclemencias del tiempo, las canasteras esperaban el tren en Boca del Monte.

“Recuerdo cuando había el cruce de trenes en Boca del Monte, porque se bajaban las que traían los plátanos, los mangos de Atoyac y Paso del Macho. Venían las señoras con todas sus frutas de allá. Aquí se bajaban las del pulque, las que vendían los platillos de pollo con papas y lechuga con dos tortillas y guisados tan sabrosos de las de allá debajo de las Cumbres y las de Esperanza, con gorditas, memelitas. En el cruce se veía de todo y entre ellas había intercambio de comida por frutas. Yo a una señora de Atoyac le daba leche y ella me daba mangos y plátanos.

Para terminar, volviendo a la canasta, cuando empezábamos a prepararla metía primero los dos pocillos. Primero el de Tasmole y luego el del arroz, a un lado acomodado el atole y en un huequito que quedaba ponía las tortillas o los taquitos. A un ladito le metía algo que él quisiera, o mis cartas o una paleta para sorprenderlo. Con esto nos vienen buenos recuerdos de la canasta, mi papá sabía cuando yo amarraba la canasta y me decía: ‘Sé que tú hiciste la canasta, porque tú amarras la canasta de lado izquierdo y tu mamá de lado derecho’, yo nunca me había dado cuenta de ese detalle. Ahora que preparé esta canasta, me vinieron los recuerdo del ferrocarril de mi papá, de la infancia, se me vinieron todos los recuerdos, la canasta era el vínculo con mi papá”.

Referencias consultadas

Covadonga Vélez Rocha, “De tráfico y gritería: un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones del ferrocarril en México” en Revista digital *Mirada Ferroviaria*, 3ª. época, mayo-agosto 2009, número 8, pp. 25-49.

_____, “Un restaurante sobre ruedas: el coche comedor en los Ferrocarriles Nacionales de México” en Revista digital *Mirada Ferroviaria*, 3ra. época, septiembre-diciembre 2011, número 15, pp. 30-42.

N. Iturriaga, José. *Las Cocinas de México I*, México, Fondo de Cultura Económica, 1998. Colección de bolsillo.

Ferrocarriles Nacionales de México. *Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras*, México, FNM, 1946.

Ferrocarriles Nacionales de México. *Reglamento de Transportes. Vigente 1 de enero de 1944 Reglas para movimiento de auto-armones*. México, FNM, 1944.

Entrevistas

- Entrevista al señor Gabriel Villareal Garcés, ferrocarrilero jubilado. Puebla, Puebla. 14 de enero 2022.
- Entrevista al señor Donato Blas Martínez, ferrocarrilero jubilado. Puebla, Puebla. 21 de enero 2022.
- Entrevista a la señora Victoria Romero Bravo, canastera de Boca del Monte, Puebla. 23 de enero 2022.
- Entrevista a la señora Francisca Romero García, canastera de Boca del Monte, Puebla. 23 de enero 2022.
- Entrevista a la señora María Alejandra Huerta Sánchez, canastera de Boca del Monte, Puebla. 23 de enero 2022.

Fotos

José Antonio Ruiz Jarquín.

CRUCE DE CAMINOS

La inserción y el significado de los *food courts* temporales en los proyectos urbanos sobre suelos ferroviarios: los casos de “Estación Gourmet” en Valladolid y “Ground Control” en París¹

The insertion and significance of temporary food courts in urban projects on railway grounds: The cases of “Estación Gourmet” in Valladolid and “Ground Control” in Paris

Jonathan Haquet²

¹ Este artículo originalmente se publicó en francés. La traducción es del autor.

² Estudiante del Doctorando en ordenación del territorio y urbanismo en la Univ. Lille, Univ. Littoral Côte d’Opale, ULR 4477 – TVES – Territoires Villes Environnement & Société en Lille, Francia. Contacto: jonathan.haquet2@laposte.net

Resumen

Casi inexistentes a finales de la década de 2000, desde la década de 2010 hemos asistido a un auge de los *food courts* en Francia y España. Algunos de ellos se encuentran en suelos sometidos a proyectos urbanos, incluidos los realizados sobre terrenos ferroviarios. Este artículo se centra en los métodos de inserción y las aportaciones de los *food courts* temporales durante los periodos preoperativo y operativo de los proyectos urbanos, a partir de la comparación de dos experiencias situadas en París, Francia, y Valladolid, España. Uno de los objetivos del artículo es conocer si el proceso de *urbanisme transitoire* aplicado por una filial del grupo SNCF en Francia, desde 2015, que puede consistir en la instalación de *food courts* temporales, fue retomado en España por la empresa ADIF. Otro objetivo del artículo es averiguar qué motiva a los empresarios a crear un *food court* temporal en el seno de estos proyectos urbanos. Estos elementos deberían contribuir a la comprensión del auge de los *food courts* temporales y, en un sentido más amplio, de las ocupaciones temporales durante los periodos preoperativos y operativos de estos proyectos.

Palabras clave: food court, urbanisme temporaire, urbanisme transitoire, proyecto urbano, sitio ferroviario.

Abstract

Almost non-existent at the end of the 2000s, since the 2010s we have seen an upswing in food courts in France and Spain. Some of them are located on land subjected to urban projects, including those carried out on railway ground. This article focuses on the insertion methods and the contributions of temporary food courts during the pre-operational and operational periods of urban projects, based on the comparison of two experiences located in Paris, France, and Valladolid, Spain. One of the objectives of the article is to find out if the *urbanisme transitoire* process applied by a subsidiary of the SNCF group in France, since 2015, which may consist of the installation of temporary food courts, was taken up in Spain by the company ADIF. Another objective of the article is to find out what motivates entrepreneurs to create a temporary food court in the heart of these urban projects. These elements should contribute to the understanding of the rise of temporary food courts and, broadly speaking, of temporary occupations during the pre-operational and operational periods of these projects.

Keywords: food court, urbanisme temporaire, urbanisme transitoire, urban project, railway ground

Introducción

Algunos investigadores³ y algunas agencias de marketing territorial francesas⁴ consideran que los *food courts* forman parte de la cultura gastronómica de su territorio. Pero ¿qué es un *food court*? A partir de las diversas definiciones que hemos encontrado en anteriores estudios y de nuestras propias observaciones, hemos llegado a la siguiente definición:

“Un *food court* es un concepto de restauración con fines de lucro en el que los clientes pueden elegir su comida en los mostradores de los restauradores presentes en el lugar. Los clientes pueden sentarse en una zona común que proporciona el gerente del lugar. Pueden estar presentes otros puestos distintos a los de los restauradores, como bares y espacios dedicados a actividades culturales. Sin embargo, su superficie y número son menores que los dedicados a la restauración”.⁵

Distinguimos tres temporalidades principales de los *food courts*: los “*food courts* efímeros”, que están presentes durante un máximo de una semana en el mismo lugar; los “*food courts* temporales”, que están en actividad durante un periodo de tiempo determinado, que va de unas semanas a unos años; y los “*food courts* permanentes”, que están abiertos durante un periodo de tiempo indeterminado.

La presencia de *food courts* en las dependencias de las estaciones de tren francesas y españolas es reciente, puesto que la llegada de este concepto de restauración a estos países es también reciente. De hecho, el primer *food court* permanente en funcionamiento en Francia data de 1993,⁶ aunque los siguientes no aparecieron hasta la década de 2010, momento en que se han generalizado también en España. De los 41 *food courts* abiertos, al menos un día entre enero de 2018 y agosto de 2020, y que hemos encuestado en las 21 áreas urbanas funcionales (AUF)⁷ de España con al menos 300 mil habitantes, Estación Gourmet es el único *food court* que conocemos que se ha instalado en un terreno propiedad de la empresa ferroviaria ADIF. En Francia, entre los 66 *food courts* que funcionan al menos un día y que hemos contabilizado durante el mismo periodo en las 33 AUF, de al menos 300 mil habitantes, Ground Control se instaló en un terreno de la compañía ferroviaria SNCF en París, al igual que Territoires - Cultures, Cuisines & Convivialité en Lyon.⁸ En 2020, por tanto, los *food courts* siguen siendo una actividad muy marginal en los emplazamientos que actualmente son propiedad de ADIF

3 Amaia Errecart, Philippe Fache y Marien Paris, “La gastronomie : de l’institutionnalisation à l’événementialisation. Des usages culturels en mutation pour un patrimoine immatériel. Une approche communicationnelle de la nouvelle « scène » gastronomique lyonnaise”, en *Marché et organisations*, núm 35, vol. 2, 2019, pp. 51-72.

4 Hello Lille, « Dossier de presse », <https://hellolille.eu/wp-content/uploads/2021/04/Dossier-de-presse-FR.pdf>, abril 2021.

5 Jonathan Haquet, “Food courts : exploration de nouveaux objets urbains”, Comunicación en la Jornada Doctoral de los 210 encuentros internacionales de urbanismo del APERAU, el 18 de junio de 2019.

6 E-marketing, “Food court”, <https://www.e-marketing.fr/Definitions-Glossaire/Food-court-241851.htm>, consultado el 8 de julio de 2021.

7 Una Área Urbana Funcional (AUF) consiste en una ciudad y los municipios que forman su entorno de influencia laboral. Fuente: OCDE, “Functionnal Urban Areas : France”, <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/France-bis.pdf>, noviembre 2020.

8 Lyon en France, “Territoires’ un lieu en plein air dédié à la restauration sur un terrain SNCF” <https://www.lyonen-france.com/2020/06/territoires-un-lieu-en-plein-air-dedie.html>, consultado el 5 de junio de 2020.

y de la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français). Sin embargo, quizá puedan convertirse en un elemento estratégico en el futuro para estas empresas.

SNCF Immobilier ha previsto lanzar la apropiación del proyecto urbano Les Messageries en la fase preoperativa, abriendo un proyecto de ocupación temporal con una oferta orientada en gran medida a la restauración con una nueva edición de Ground Control en París. Sin embargo, la introducción de *food courts* parece ser cada vez más popular en la programación de proyectos urbanos en Francia y España. En efecto, mientras que a finales de los años 2000 no había ninguno en los perímetros de los proyectos urbanos, una década después había una decena en las AUF de al menos 300 mil habitantes de estos dos países (catorce en Francia y uno en España). Seis de ellos eran temporales.

Esta situación actual nos lleva a cuestionar las condiciones de surgimiento de los *food courts* temporales y las contribuciones que representan para la transformación de las ciudades, a partir de observaciones, investigación documental y entrevistas semiestructuradas. Su aparición se explica en parte, sin duda, como respuesta a las crecientes aspiraciones de individualización de las opciones alimentarias entre la población de los países desarrollados⁹ y a una fuerte demanda de un ambiente con escasos vínculos sociales.¹⁰ Más allá de estas razones culturales, que habría, sin embargo, que comprobar, es conveniente comprender las razones específicas de la ubicación de los *food courts* en los emplazamientos ferroviarios en el contexto de los proyectos urbanos, y estudiar las contribuciones a la transformación de las ciudades por parte de los *food courts* instalados en este tipo de entorno. Para ello, nos remontaremos a la génesis de los proyectos de *food courts* Estación Gourmet, dentro del proyecto urbano Talleres, y Ground Control, dentro del proyecto urbano Les Messageries.

Antes de llevar a cabo la investigación en estos dos lugares que forman parte de los campos de nuestra tesis, partiremos de los estudios y artículos científicos franceses para extraer algunas lecciones sobre las operaciones urbanísticas denominadas “temporales” y “transitorias”. De hecho, los *food courts* temporales forman parte de una dinámica más amplia, a saber, las ocupaciones temporales permitidas por los grandes propietarios en el marco de las fases preoperativas de proyectos urbanos. Aunque las ocupaciones temporales legales de espacios vacíos en proceso de reconversión —que forman parte del movimiento del “urbanismo transitorio”¹¹ y del “urbanismo temporal” en Francia o del “urbanismo intersticial” en el contexto anglosajón—¹² se remontan al menos a los años 1980 en Francia,¹³ varios estudios y

9 Claude Fischler, “Introduction : Les alimentations particulières”, en Claude Fischler (coord.), *Les alimentations particulières : mangerons-nous encore ensemble demain ?*, ed. Odile Jacob, 2013, pp. 9-30.

10 Alain Bourdin, François Monjal y Bruno Yvin, “Chapitre 3 : Un urbanisme de la proximité”, en Ariella Masboungui y Alain Bourdin (coord.), *Un urbanisme des modes de vie*, ed. Le Moniteur, 2004, pp. 51-66.

11 Juliette Pinard, *L’urbanisme transitoire, entre renouvellement des modalités de fabrique de la ville et évolution de ses acteurs : une immersion ethnographique au sein de SNCF Immobilier*, Tesis de doctorado en ordenación del territorio y urbanismo, Universidad Paris-Est, 2021, 557p.

Expresión original: “urbanisme transitoire”.

12 Félix Adisson, “Choisir ses occupants : Quand les grands propriétaires adoptent des collectifs pour la gestion transitoire des friches urbaines”, en *Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/Choisir-ses-occupants.html>, 2017.

Expresiones originales: “urbanisme temporaire” y “urbanisme interstitiel”.

13 Soline Nivet, “Halles Pajol et Freyssinet : deux conversions de messageries ferroviaires parisiennes en hyper-lieux”,

artículos científicos recientes hacen referencia a su intensificación en Francia desde mediados de la década de 2000¹⁴ o principios de 2010.¹⁵ J. Pinard señaló en 2021 que “*desde hace algunos años está surgiendo en Europa un nuevo mercado de ocupación temporal de espacios vacíos*”.¹⁶ Sin embargo, este movimiento parece más medido en España, según nuestra lectura de los índices de una docena de revistas españolas de urbanismo, geografía y arquitectura publicadas entre 2016 y 2020.¹⁷ De hecho, ninguno de los títulos de estos artículos trata sobre las ocupaciones temporales, el urbanismo temporal o el urbanismo transitorio. Sólo hemos encontrado un artículo que trata del urbanismo táctico,¹⁸ que en ciertos aspectos sería una práctica cercana, aunque no exactamente equiparable, al urbanismo transitorio.¹⁹ K. Ung y L. Gayet consideran que el concepto de urbanismo temporal hace referencias generalmente “a las ocupaciones de edificios o desarrollos temporales, por un periodo de tiempo limitado, realizados sin ninguna vocación particular de influir en un futuro proyecto de desarrollo”. Distinguen entre el urbanismo temporal y el urbanismo transitorio, principalmente por la oportunidad que se da a la segunda práctica de influir en la programación de un proyecto urbano, a diferencia de la primera, ya que el urbanismo transitorio puede formar parte de “una ‘estrategia de espera’, una respuesta a las necesidades a corto plazo, la experimentación urbana o social, el ensayo de usos, la prefiguración, la coprogramación, el apoyo a las obras o incluso la mejora de las obras entregadas”.²⁰ Varios estudios y artículos científicos recientes destacan los beneficios de las operaciones de urbanismo transitorio para los propietarios y sus ocupantes. F. Ménard y B. Vallet señalan que

“los estudios realizados sobre el tema afirman, en general, que estos procesos efímeros participan en la creación de valor: ganancia económica para los propietarios, impulso a la vida urbana para los

en Julien Bastoen, Jean-François Cabestan y Pierre Chabard (coord.), Patrimoine, Tourisme, Projet, página web del HiCSA, https://hicsa.univ-paris1.fr/documents/pdf/PublicationsLigne/Actes%20Cabestan%202019/05_Nivet.pdf, 2019, pp. 43-58.

14 Félix Adisson, op. cit.

15 François Ménard y Bertrand Vallet, “Préface”, en Kelly Ung y Laure Gayet (coord.) “Pour un urbanisme relationnel : Analyse des impacts sociaux et urbains de l’urbanisme transitoire. Cahier 2 : Les grands enseignements”, ed. PUCA, http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/livvable_2_versionfinale_web_bd.pdf, 2021, pp. 5-6.

16 Juliette Pinard (2021). op. cit, p. 70.

17 Revistas consultadas: Ciudades; Quaderns; Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles; Boletín de la Real Sociedad Geográfica; Documents d’Anàlisi Geogràfica; Espacio, Tiempo y Forma. Serie VI. Geografía; Estudios Geográficos; Papers; Cuadernos de Investigación Urbanística; Territorios en formación; Arquitectura, Ciudad y Entorno; CyTET Ciudad y Territorio Estudios Territoriales.

18 Bruno Sève y Ernest Redondo, “El pabellón de deseos: co-creación y co-instalación artística para la mejora del espacio público”, en *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, núm. 42, vol. 14, febrero 2020.

19 Jérémy Aufrère y Juliane Schulz, “L’urbanisme transitoire : paroles d’acteurs et retour d’expériences de la métropole lilloise”, en ADULM, https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2021/05/Urbanisme_Transitoire-WEB-1.pdf, consultado el 2 de febrero de 2021, 135p.

Éric Gagnaire, “Design et Urbanisme n°1 : L’Urbanisme transitoire”, en ADULM, https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2021/05/1urbanisme_transitoire_10_web.pdf, 2020, 32p.

20 Kelly Ung y Laure Gayet (coord.) “Pour un urbanisme relationnel : Analyse des impacts sociaux et urbains de l’urbanisme transitoire. Cahier 2 : Les grands enseignements”, ed. PUCA, http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/livvable_2_versionfinale_web_bd.pdf, 2021, p. 11.

municipios, locales de bajo coste y un entorno creativo para los ocupantes, y apoyo a las iniciativas ciudadanas para las asociaciones asociadas”.²¹

Más concretamente, F. Adisson explicó las principales razones por las que la SNCF autoriza a SNCF Immobilier a acoger ocupaciones temporales en sus terrenos transferibles. La primera razón es económica y de seguridad. Se trataría de evitar los costes de vigilancia de los espacios habilitados, gracias a la presencia de los propietarios de los proyectos. La segunda sería especulativa. Se trataría de aumentar el valor financiero de los sitios capitalizando los proyectos que han propuesto numerosos eventos. La tercera sería promocional. Se trataría de promover una buena imagen de la empresa hacia el exterior, gracias a la realización de proyectos de revitalización de baldíos urbanos. La cuarta sería la organizativa. Se trataría de demostrar dentro del grupo SNCF, que SNCF Immobilier hace el mejor uso de sus terrenos, que están a la espera de la realización de un proyecto urbanístico por las razones mencionadas anteriormente.²²

Más recientemente, J. Pinard describe en su tesis sobre SNCF Immobilier la aplicación de la estrategia del urbanismo transitorio en la empresa y menciona las críticas y elogios que ha recibido, tanto dentro como fuera de la SNCF. Analiza detalladamente las razones que han llevado a desarrollar esta práctica en SNCF Immobilier entre 2015 y 2020, que resume en la conclusión de su tesis:

“Nueva herramienta al servicio del proyecto urbano, el urbanismo transitorio permite facilitar y fluidificar el proceso del proyecto antes de la cadena inmobiliaria. Para el propietario y el promotor, estas ocupaciones temporales ya no se limitan a apoyar las cuestiones pragmáticas de la gestión de los suelos vacantes, sino que se convierten en herramientas de acción estratégicas y operativas a diferentes niveles: contar la historia de la transformación de los emplazamientos de la SNCF y escenificar el proyecto urbano, apoyar la mediación y la negociación con los actores implicados (autoridades públicas, habitantes, entidades de la SNCF Immobilier...), enriquecer el proyecto urbano de forma iterativa durante el proceso de diseño, gestionar la transición entre sus diferentes fases en un contexto de incertidumbre”.²³

Intentaremos averiguar si ADIF se inscribe en el mismo proceso de urbanismo transitorio que SNCF a partir del estudio del *food court* Estación Gourmet. Además, J. Pinard indica que “los datos recogidos durante la tesis se centran en la estrategia llevada a cabo por SNCF Immobilier y el punto de vista de sus directivos”.²⁴ En el marco de un estudio sobre el urbanismo transitorio realizado en 2017 en la región de Île-de-France (donde se encuentra París) sobre espacios muy variados, el Institut Paris Région indicó que los ocupantes y usuarios se interesaban principalmente por la posibilidad

21 François Ménard y Bertrand Vallet, op. cit, p. 6.

22 Félix Adisson, op. cit.

23 Juliette Pinard, op. cit, pp. 515-516.

24 Juliette Pinard, op. cit, p. 351.

“de acceder a sitios, construidos o no, para desarrollar sus actividades, ya sean económicas, artísticas, asociativas o culturales; o sus proyectos, ya sean colectivos o la suma de deseos individuales. Estos espacios temporales ofrecen ventajas: alquiler reducido o incluso gratuito, una superficie disponible a menudo amplia y flexible, flexibilidad y libertad de uso”.²⁵

Por lo tanto, será interesante averiguar qué factores son los más valorados por los gestores de los *food courts* Ground Control y Estación Gourmet dentro de los emplazamientos ferroviarios, para ver si se solapan con los presentados de forma más generalizada para el urbanismo transitorio por la agencia de urbanismo de la región de Île-de-France.

La inclusión de *food courts* temporales en los proyectos urbanos sobre terrenos ferroviarios

Los proyectos urbanos estudiados en París y Valladolid se asemejan en que se pusieron en marcha cuando los espacios aún estaban ocupados por actividades ferroviarias. Además, el gabinete de arquitectos-urbanistas Rogers Stirk Harbour + Partners dirigió la dirección de obra de ambos proyectos urbanísticos, desde 2005 hasta 2014, en el caso de Valladolid,²⁶ y desde 2013, en el de París.²⁷ Finalmente, ambos fueron ocupados por *food courts* temporales situados cerca del edificio de pasajeros de una estación de AVE (Alta Velocidad Española) o TGV (*Train à Grande Vitesse*). Ground Control se encuentra a 400 metros del edificio de pasajeros de París Gare de Lyon, mientras que la Estación Gourmet se encontraba a 50 metros del edificio de pasajeros de la estación de Valladolid-Campo Grande. Pero, por otra parte, estos proyectos urbanos difieren en diversos puntos: la superficie, los actores, la programación, los procedimientos o las dinámicas socioeconómicas, que son muy diferentes entre una metrópolis regional y otra mundial. La siguiente presentación del contexto de estos proyectos urbanos permitirá detallar estas observaciones.

De la parte trasera de la estación de Valladolid-Campo Grande al proyecto urbano Talleres: elementos de contexto

En 2015, el área urbana funcional de Valladolid tenía 408 mil habitantes,²⁸ mientras que, en 2018, la ciudad de Valladolid tenía 298 mil 866 habitantes.²⁹ La presión sobre el suelo en Valladolid es baja, como demuestra el precio medio de la vivienda en el sector privado, fijado en mil 432 euros por metro cuadrado en septiembre de 2021,³⁰ frente a los mil 813 euros

25 Cécile Diguët, Pauline Zeiger y Alexandra Cocquière, “L’urbanisme transitoire : aménager autrement”, en Nota rápida del Institut d’aménagement et d’urbanisme d’Île de France, núm. 741, https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1355/NR_741_web.pdf, consultado el 28 de febrero de 2017, p. 5.

26 Rogers Stirk Harbour and Partners, “Alta Velocidad Masterplan”, <https://www.rsh-p.com/projects/masterplanning/alta-velocidad-masterplan/>, consultado el 18 de diciembre de 2021.

27 Espaces Ferroviaires, “Les Messageries, Gare de Lyon - Daumesnil”, <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>, consultado el 25 de julio de 2021.

28 OCDE, “Functional Urban Areas : Spain”, <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/Spain.pdf>, consultado en noviembre de 2020.

29 INE, “Valladolid: Población por municipios y sexo”, <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2904>, consultado el 21 de diciembre de 2021.

30 Idealista, “Evolución del precio de la vivienda en venta en Valladolid”, <https://www.idealista.com/sala-de-prensa/in->

de España en el mismo mes.³¹ En concreto, el barrio de Campo Grande - Arco Ladrillo, en el lado oeste del polígono de Talleres, tenía un precio de mil 750 euros por metro cuadrado, frente a los 968 euros por metro cuadrado del barrio de Delicias, en el lado este del polígono de Talleres, lo que ilustra las disparidades sociales entre los barrios de Valladolid a uno y otro lado del ferrocarril.

Valladolid está marcada por la presencia de numerosos espacios dedicados o vinculados a la actividad ferroviaria, desde 1860.³² En la actualidad, la ciudad está ocupada por 66 hectáreas de terrenos ferroviarios divididos en tres sectores a lo largo de la misma línea de ferrocarril, que están integrados oficialmente en un proyecto urbanístico desde 2003, gestionado por la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. Se trata de 48 hectáreas correspondientes al sitio denominado Talleres, incluyendo la estación central de la ciudad Campo Grande y sus dependencias, entre ellas la nave que albergaba la Estación Gourmet, así como los grandes talleres de reparación y construcción ferroviaria, pero también nueve hectáreas correspondientes al sitio denominado Argales y nueve hectáreas correspondientes al sitio Ariza.³³

Desde el punto de vista espacial, el emplazamiento de Talleres representa un importante corte de superficie en la ciudad. La mayor parte del sitio está físicamente separada de la ciudad por muros, puertas y vallas de dos a cuatro metros de altura, de 360 a 435 metros de ancho y de 750 a 850 metros de largo (Ilustración 1). El cerramiento se ve acentuado por la ausencia de una pasarela o túnel que atravesase el corazón del lugar.

formas-precio-vivienda/venta/castilla-y-leon/valladolid-provincia/valladolid/, consultado el 18 de octubre de 2021.

31 Idealista, “Evolución del precio de la vivienda en venta en España”, <https://www.idealista.com/sala-de-prensa/informes-precio-vivienda/>, consultado el 18 de octubre de 2021.

32 Gaspar Fernández Cuesta, “Valladolid: la construcción de la ciudad burguesa sin ensanches”, en *Eria*, <https://reunido.uniovi.es/index.php/RCG/article/view/11419/10642>, núm. 99-100-100 bis, 2016, pp. 207-243.

33 Luis Santos y Ganges y Juan Luis De las Rivas Sanz, “El proyecto urbanístico del AVE en Valladolid: Hacia la creación de un nuevo espacio de centralidad en los terrenos ferroviarios”, en *I.T.*, núm. 70, https://www.researchgate.net/publication/28303358_El_proyecto_urbanistico_del_AVE_en_Valladolid, 2005, pp. 88-95.



Ilustración 1 : El contexto urbano del food court Estación Gourmet en 2020 (Fuente de la ortofotografía: Iberpix;³⁴ Realización: J. Haquet)

Según nuestra investigación documental y nuestras observaciones sobre el terreno en agosto de 2021, no parece haberse llevado a cabo ninguna obra de desarrollo concreta prevista en el proyecto urbanístico desde 2003.

De la parte trasera de la estación Paris Gare de Lyon al proyecto urbano Les Messageries: elementos de contexto

En 2015, el área urbana funcional de París tenía 12 millones 794 mil habitantes,³⁵ mientras que, en 2018, la ciudad de París tenía 2 millones 175 mil 601 habitantes,³⁶ con 139 mil 665 habitantes en el distrito 12.³⁷ La presión sobre el suelo en el distrito 12 es importante, como demuestra el precio medio de la vivienda en el sector privado, que se fijó en 10 mil 319 euros

34 Iberpix y Sistema Cartográfico Nacional, “Vuelos PNOA - 2020 Vuelo PNOA”, <https://www.ign.es/iberpix/visor>, ortofoto de 2020.

35 OCDE, “Functionnal Urban Areas : France”, <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/France-bis.pdf>, consultado en noviembre de 2020.

36 INSEE, “Dossier complet : Département de Paris”, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-75>, consultado el 21 de diciembre de 2021.

37 INSEE, “Dossier complet : Commune de Paris 12e Arrondissement (75112)”, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-75112>, consultado el 29 de septiembre de 2021.

por metro cuadrado en septiembre de 2021,³⁸ frente a los dos mil 911 euros de Francia en el mismo mes.³⁹

Este distrito está marcado por la presencia de numerosos espacios dedicados o vinculados a la actividad ferroviaria, desde mediados del siglo XIX. Sin embargo, desde la década de 1980 estas zonas se han reducido considerablemente, para construir nuevos barrios. Este proceso tomó forma en la década de 1980, con la creación de las *zones d'aménagement concerté* (ZAC) de Chalon, Reuilly y Bercy. Ha continuado hasta nuestros días con la entrega de las urbanizaciones Caserne de Reuilly y Charolais-Rotonde⁴⁰ y el lanzamiento de la ZAC Bercy Charenton.⁴¹

Espacialmente, el emplazamiento del proyecto urbano está marcado por una ruptura con el sur del distrito, debido a la amplitud de la línea ferroviaria de Paris Gare de Lyon (Ilustración 2). El solar está ahora a nivel del andén del ferrocarril, que llega a ser hasta siete metros más alto que las calles vecinas. Su carácter cerrado se ve reforzado por un muro de contención a la altura de la calle de Rambouillet.

38 Se loger, “Prix de l’immobilier au m2 : Paris 12ème”, <https://www.seloger.com/prix-de-l-immo/vente/ile-de-france/paris/paris-12eme/750112.htm>, consultado el 22 de diciembre de 2021.

39 Se loger, “Prix de l’immobilier au m2 : France”, <https://www.seloger.com/prix-de-l-immo/vente/pays/france.htm>, consultado el 22 de diciembre de 2021.

40 Espaces Ferroviaires, “Enquête publique. Annexe 12 : Note de présentation du projet d’aménagement Gare de Lyon-Daumesnil Paris 12e”, <https://www.paris.fr/pages/concertations-et-enquetes-publiques-2460#gare-de-lyon-dau-mesnil-12e>, 2019.

41 Ville de Paris, “Projet 12e - Bercy Charenton”, <https://www.paris.fr/pages/bercy-charenton-12eme-2364>, actualizado el 09 de julio de 2021.

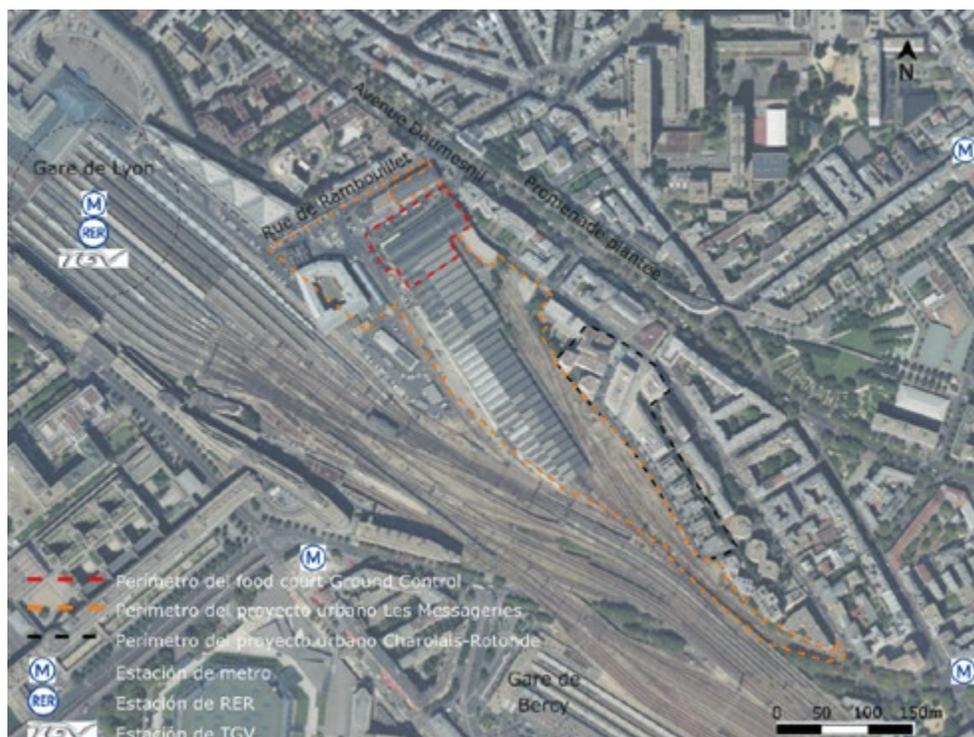


Ilustración 2: el contexto urbano del food court Ground Control en 2018 (Fuente de la ortofotografía: IGN)⁴² Realización: J. Haquet.

Este sitio de la SNCF, dedicado a la logística ferroviaria desde 1867, ocupa seis hectáreas y ha sido objeto de una reducción gradual de sus actividades desde 2015.⁴³ El proyecto urbanístico asociado puede dividirse en tres fases: una fase preoperativa que consiste, en particular, en hacer legal la constitución de una primera urbanización en la parte sur de 2013 a 2019 y en poner en marcha la apropiación del sitio con la apertura de un food court, desde 2017, en la parte norte; una primera fase operativa iniciada en 2016, que debería extenderse hasta 2026; y una segunda fase que se supone comenzará en 2022 y podría llegar hasta 2030.⁴⁴ Ahora, preguntémosnos cómo encajan los food courts en estos proyectos urbanos.

La inserción de *food courts* temporales en naves originalmente construidas para actividades ferroviarias

Empecemos por presentar a las empresas Ideanerka y La Lune Rousse, que han alquilado naves a las entidades ferroviarias ADIF y SNCF Immobilier para operar *food courts*, los tipos de contratos que se han firmado y la historia de estas asociaciones.

⁴² IGN, BD Ortho HR 20 cm, <https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/paris-haute-resolution>, foto del 3 de agosto de 2018.

⁴³ Espaces Ferroviaires, “Enquête publique. Annexe 12”, op. cit.

⁴⁴ Espaces Ferroviaires, “Les Messageries, Gare de Lyon - Daumesnil”, <https://espacesferroviaires.sncf.com/messages>, consultado el 25 de julio de 2021.

Los *food courts* Estación Gourmet y Ground Control son iniciativas privadas. Los contratos firmados eran de duración determinada. Esta fue la primera asociación entre las empresas españolas y la segunda entre las francesas. En el primer caso, en mayo de 2013, la recién creada empresa Ideanerka⁴⁵ firmó un contrato de siete años con ADIF –una entidad pública empresarial del ferrocarril–⁴⁶ para alquilar⁴⁷ los mil 700 metros cuadrados de una parte de una nave⁴⁸ y los 200 metros cuadrados de una terraza contigua.⁴⁹ El contrato estipulaba que ADIF permitía el subarriendo y que podía, en caso de necesidad, recuperar el local a partir de 2016, al tiempo que ofrecía a Ideanerka un local alternativo.⁵⁰ En el segundo caso, Ground Control se instaló en el patio de mil 500 m² de la nave Charolais, de mayo a octubre de 2017, y también bajo 4 mil 500 m² de esta nave, desde febrero de 2018.⁵¹ Así, antes de la puesta en marcha de la segunda fase, confluyen los intereses de la SNCF –que, tras haber puesto en marcha algunas operaciones de ocupación transitoria a partir de la década de 1980,⁵² se ha convertido en un actor principal desde la creación de SNCF Immobilier en 2015– y de La Lune Rousse –la empresa de producción de eventos que ha creado y dirigido Ground Control desde 2014–. La asociación entre estas dos entidades se remonta a 2015, cuando Ground Control se instaló por primera vez en el proyecto urbano Ordener-Poissonniers de París. Adopta la forma de una sucesión de contratos llamados “acuerdos de ocupación temporal”,⁵³ firmados por un periodo que va de unos meses a tres años (entrevista a La Lune Rousse, 2021). A continuación, se firmará un contrato de arrendamiento civil entre La Lune Rousse y SNCF Immobilier Ile-de-France, por un periodo comprendido entre enero de 2022 y enero de 2024 (entrevista a SNCF Immobilier Ile-de-France, 2021). SNCF Immobilier presenta sus proyectos de ocupación temporal en numerosos documentos de comunicación pública. La empresa aprovecha, a veces, para justificar este enfoque por el deseo de permitir la “reapropiación” de los terrenos de la SNCF prometidos para “proyectos de rehabilitación”.⁵⁴

Ahora veamos el trabajo que hubo que hacer para instalar los *food courts* en edificios preexistentes que no fueron diseñados para ellos. En París, el *food court* ha tomado el relevo de las actividades postales de la Halle Charolais, que había estado en funcionamiento desde

45 Infocif, “Ideanerka SL”, <https://www.infocif.es/ficha-empresa/ideanerka-sl>, consultado el 21 de diciembre de 2021.

46 Es un “organismo público perteneciente a la Administración General del Estado de España, que tiene personalidad jurídica propia, patrimonio propio, así como autonomía de gestión.” Fuente: Wikipedia, “Entidad pública empresarial”, https://es.wikipedia.org/wiki/Entidad_p%C3%BAblica_empresarial, consultado el 21 de diciembre de 2021.

47 Jorge Moreno, “El Ayuntamiento de Valladolid no ve un uso «inmediato» municipal, diferente al de hostelería, si se cierra Estación Gourmet”, en El Norte de Castilla, <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/ayuntamiento-valladolid-inmediato-20191025073026-nt.html>, consultado el 25 de octubre de 2019.

48 Visitar Valladolid, “Estación Gourmet”, <http://www.visitarvalladolid.com/estacion-gourmet/>, consultado el 20 de marzo de 2016.

49 Estación Gourmet, “The Final Countdown”, en Facebook https://www.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/videos/448353245269006/?_so__=channel_tab&__rv__=all_videos_card, consultado el 9 de noviembre de 2013.

50 Jorge Moreno, op. cit.

51 Ground Control, “Dossier de presse avril 2019”, https://www.groundcontrolparis.com/wp-content/uploads/2019/07/Dossierdepresse_GroundControl2019.pdf, julio 2019.

52 Soline Nivet, op. cit.

53 Expresión original: “convention d’occupation temporaire”.

54 SNCF Immobilier, “Transformer, accompagner, évoluer”, https://www.sncf.com/sites/default/files/press_release/DP-SNCF-IMMOBILIER-190919.pdf, 19/09/2019, p. 21.

su inauguración en la década de 1920, hasta junio de 2015.⁵⁵ En Valladolid, el *food court* se instaló en una nave de almacenamiento de mercancías construida en la década de 1960, que tras unos años de desocupación durante la década de los 1980 se utilizó como sala de exposiciones de ADIF, hasta 2013 (entrevista al Instituto Universitario de Urbanística (IUU) de la Universidad de Valladolid (UVa), 2021). En ambos casos, el trabajo realizado consistió en la recepción segura del público y fue llevado a cabo por los gerentes de las empresas que operan los *food courts*. En París, la Halle Charolais se ha adaptado a las normas de una “instalación de recepción pública”⁵⁶ de primera categoría (seguridad contra incendios, seguridad eléctrica, etc.), para poder recibir hasta mil 800 personas simultáneamente. Esta obra representó 80% de la inversión inicial de La Lune Rousse, a la que se añadió la instalación de mobiliario y decoración por un importe total de aproximadamente mil 8 millones de euros (entrevista a La Lune Rousse, 2021). Cabe señalar que SNCF Immobilier se había hecho cargo anteriormente de los estudios técnicos (diagnósticos estructurales, de amianto y de contaminación, etc.) y de varias obras que corrían a cargo de los propietarios (SNCF Réseau, SNCF Mobilité), por un importe aproximado de 500 mil euros.⁵⁷ En 2013, Ideanerka invirtió algo más de dos millones de euros para poner en servicio la nave y acondicionar el *food court*.⁵⁸ Los responsables de los dos *food courts* tuvieron que instalar puestos ligeros⁵⁹ y mobiliario, para que los restauradores pudieran trabajar y los visitantes pudieran comer sin dañar ni oscurecer la arquitectura de las naves (ilustraciones 3 y 4). Así, los *food courts* se han adaptado a sus naves sin tener que construir un nuevo edificio en ellas. Sin embargo, esto ha implicado importantes inversiones.

55 SNCF, “Ground Control version intérieure”, <https://www.sncf.com/fr/groupe/newsroom/ground-control-version-interieure>, consultado el 17 de mayo de 2017.

56 Expresión original: “établissement recevant du public”.

57 Juliette Pinard, op. cit.

58 EFE, “Estación Gourmet, donde el deleite se une con la formación gastronómica”, en El Economista, <https://www.eleconomista.es/evasion/gente-estilo/noticias/5375165/12/13/Estacion-Gourmet-donde-el-deleite-se-une-con-la-formacion-gastronomica.html>, consultado el 6 de diciembre de 2013.

59 Hay que señalar que en Ground Control encontramos también puestos itinerantes (food trucks, triciclos de reparto), lo que no ha supuesto gastos para La Lune Rousse.

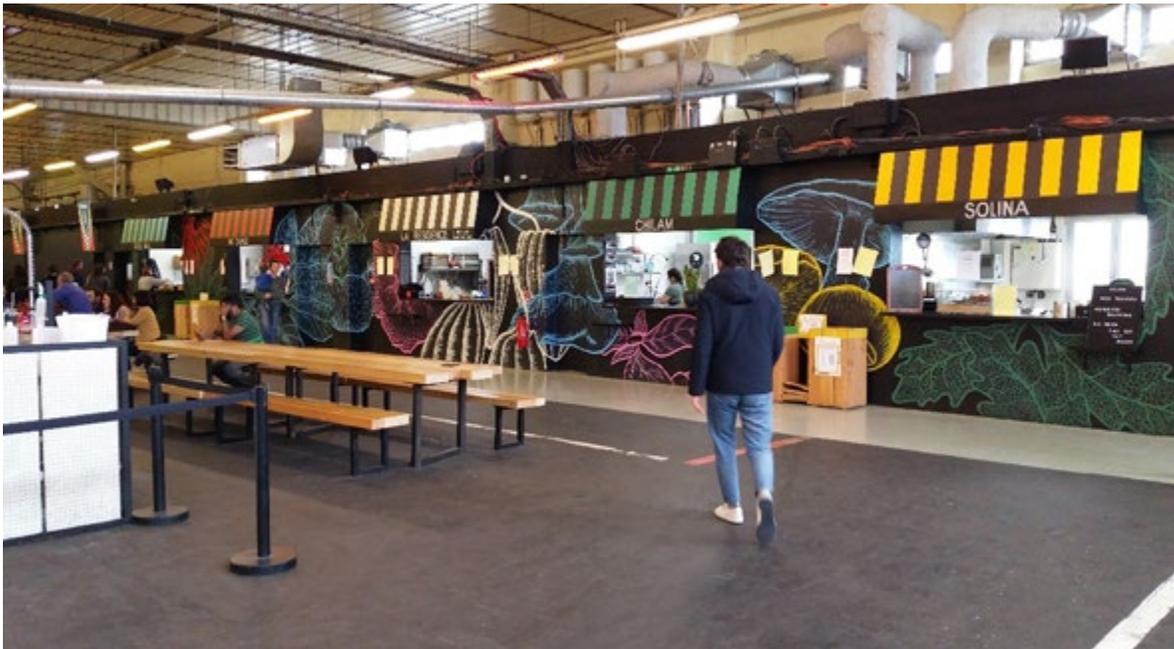


Ilustración 3: Ground Control en la nave Charolais de París. Crédito de la foto: Philippe Menerault, 5 de mayo de 2019.



Ilustración 4: Estación Gourmet en Valladolid. Foto: Estación Gourmet en agosto de 2016.⁶⁰

⁶⁰ Estación Gourmet, en Facebook, <https://www.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/photos/a.437592643011733/913002392137420/?type=3>, consultado el 22 de agosto de 2016.

La inserción de *food courts* temporales en naves situadas cerca de las viviendas

La empresa que explota Ground Control es consciente de la contaminación acústica que genera. Considera que esta es la principal fuente de descontento de los vecinos y que las quejas pueden conllevar el riesgo de cierre administrativo. Por eso, ha puesto en marcha varias medidas, como el cierre del local a más tardar a la 1:00 de la madrugada, es decir, una hora antes de lo autorizado por la prefectura de París para este tipo de establecimientos (entrevista a La Lune Rousse, 2021), o la instalación de carteles en las entradas para pedir a sus visitantes que no sean demasiado ruidosos (Ilustración 5).



Ilustración 5: un cartel pegado en una de las dos puertas de entrada por los responsables de Ground Control, en el que se pide a los clientes que respeten a los vecinos. Crédito de la foto: Jonathan Haquet, 30 de julio de 2020.

Cuando Estación Gourmet abrió sus puertas en 2013, no necesitó obtener la licencia municipal de actividad porque se ubicó en un edificio de ADIF que formaba parte de la infraestructura ferroviaria. Pero en septiembre de 2015, la normativa cambió para que los establecimientos comerciales ubicados en edificios ferroviarios pasaran a estar sujetos a la normativa urbanística ordinaria⁶¹. Sin embargo, los gestores del *food court* nunca cumplieron con los requisitos municipales en materia de licencias comerciales, medio ambiente, ruido, etc. (en-

61 Diario de Valladolid, "Saravia pide a ADIF que legalice la Estación Gourmet al no tener licencia", <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/saravia-pide-adif-legalice-estacion-gourmet-tener-licencia/20160426093933186525.html>, consultado el 26 de abril de 2016.

trevista al Ayuntamiento de Valladolid y a la Agencia de Innovación de Valladolid, 2021; y entrevista al IJU de la UVa, 2021), a pesar de las quejas de los vecinos de la zona por la contaminación acústica, en 2016.⁶² Durante ese año, el *food court* estuvo abierto de 8 a 24 horas de lunes a viernes y de 9 a 24 horas los sábados, domingos y días festivos, mientras que el bar de cócteles estuvo abierto hasta las 3 de la madrugada de jueves a sábado.⁶³

La contaminación acústica es, por tanto, el principal motivo de las molestias que sufren los residentes de estos *food courts*, algo que también ocurre con todos los proyectos de urbanismo transitorio de la SNCF, situados cerca de las viviendas.⁶⁴ Preguntemos ahora por qué los *food courts* se desarrollan en esos “tiempos de espera” de los proyectos urbanos.

Las razones de la presencia de *food courts* temporales en las fases preoperativa y operativa de los proyectos urbanos, en emplazamientos ferroviarios

La realización de proyectos urbanos en emplazamientos ferroviarios es el resultado de la reubicación de actividades técnicas

Para comprender la existencia de *food courts* en los proyectos urbanos realizados en los espacios ferroviarios hay que entender primero qué es lo que permite que se desarrolle un proyecto urbano en ellos. Se puede llevar a cabo un proyecto urbano en los terrenos del ferrocarril, porque se pueden reubicar las actividades ferroviarias no relacionadas directamente con los pasajeros⁶⁵.

En 1856, la Sociedad de Crédito Mobiliario Español decidió instalar sus talleres generales para la reparación y fabricación de material ferroviario en la estación de Campo Grande, y ambos se inauguraron en 1860.⁶⁶ Nació así uno de los principales espacios ferroviarios españoles. A finales del siglo XIX, los talleres tenían más de 3 mil empleados,⁶⁷ y en 2003 quedaban 650 trabajadores.⁶⁸ En agosto de 2020, eran 700 empleados los que trabajaban en los nuevos talleres de RENFE de 7,7 hectáreas, inaugurados en mayo de 2019 y situados en la periferia oriental de Valladolid, y sólo veinte empleados seguían en los antiguos talleres.⁶⁹ Este traspaso de la actividad fue el resultado de un acuerdo firmado el 6 de noviembre de 2002 entre tres entidades, que dos meses después formarían la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 (SVAV 2003).⁷⁰ El Grupo Fomento –integrado por el Ministerio de Fomento y las enti-

62 Idem.

63 Visitar Valladolid, op. cit.

64 Juliette Pinard, op. cit.

65 Philippe Menerault, reunión preparatoria de tesis el 8 de septiembre de 2021.

66 José Luis Lalana Soto, “Establecimientos de grandes reparaciones de locomotoras de vapor: los talleres de Valladolid”, en Revista de historia ferroviaria, núm. 4, 2005, pp. 45-82.

67 Gaspar Fernández Cuesta, op. cit.

68 José Luis Lalana Soto, “Los talleres ferroviarios de Valladolid: del siglo XIX al XXI”, <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/te4.pdf>, 2003, pp. 1-20.

69 F. Martín, “Los nuevos talleres de Renfe acogen ya a 700 trabajadores tras siete años de espera”, en Diario de Valladolid, <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/nuevos-talleres-renfe-acogen-700-trabajadores-anos-espera/20200816114210384923.html>, consultado el 16 de agosto de 2020.

70 Ayuntamiento de Valladolid, “Acuerdos sesión ordinaria pleno 12 de marzo de 2019”, <https://www.valladolid.es/fit/ayuntamiento/corporacion-municipal/organos-gobierno/pleno/sesiones-plenarias/acuerdos-adaptados-pleno/acuerdos-adaptados-pleno-corporacion-dia-12-marzo-2019.fichiers/527362-Extracto%20Acta%20Pg%20Web.pdf>, consultado el 14 de julio de 2021, 223 p.

dades públicas empresariales del ferrocarril RENFE y GIF (ADIF sustituyó al GIF desde el 1 de enero de 2005 y desde el 1 de enero de 2014 le acompaña ADIF Alta Velocidad)– (50% de las acciones), la Junta de Castilla y León (25%) y el Ayuntamiento de Valladolid (25%),⁷¹ habían acordado dos macroproyectos con un coste total estimado de 631 millones de euros. Una “operación ferroviaria” debía dar lugar a la construcción de una vía férrea que diera servicio a un nuevo complejo ferroviario –que albergaría un taller principal de reparaciones, talleres de mantenimiento, una estación de clasificación y una terminal de mercancías–⁷² en la periferia oriental de la ciudad y al soterramiento de las vías de pasajeros a su paso por la ciudad.⁷³ La operación se realizó en el marco del Plan de Infraestructuras del Estado 2000-2007, que otorgó a Valladolid una función estratégica como eje de la red ferroviaria de alta velocidad en el noroeste de España. De hecho, el primer tramo de la línea de alta velocidad en este territorio se iba a construir entre Madrid y Valladolid.⁷⁴ La inauguración tuvo lugar finalmente en diciembre de 2007. Una “operación ciudad” debía aprovechar esta reorganización del sistema ferroviario para modificar el Plan General de Ordenación Urbana (documento de planificación municipal) de la ciudad, con el fin de desarrollar los espacios liberados en nuevos barrios y reurbanizar el corredor ferroviario.⁷⁵ En junio de 2021, estaba previsto que RENFE pasara a ser propietaria de los terrenos del Ayuntamiento de Valladolid que se habían utilizado para la construcción del nuevo complejo ferroviario, mientras que el Ayuntamiento tomaría posesión de los terrenos de los antiguos talleres generales de RENFE, antes de poder cederlos a la SVAV.⁷⁶

En París, la “investigación pública”⁷⁷ de 2019 sobre el “permiso de planificación”⁷⁸ para la primera fase del proyecto urbano Les Messageries reveló que una serie de actividades que se habían llevado a cabo en el sitio en la década de 2010 se habían reducido (como las actividades postales debido al cese de las operaciones del TGV postal en 2015) o se habían reubicado (como las actividades de mantenimiento y garaje de locomotoras en el sitio ferroviario vecino de Bercy en 2017). Además, un proyecto de creación de dos nuevas vías en Paris Gare de Lyon para absorber el aumento del tráfico de pasajeros exigió la demolición del centro de clasificación postal, que había trasladado sus actividades en la nave Charolais a finales de 2015. Todos estos elementos favorecieron la liberación de edificios y espacios abiertos para

71 Valladolid Alta Velocidad, “Convenio de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. de 6 noviembre de 2002”, <https://valladolidaltavelocidad.es/download/convenio-de-valladolid-alta-velocidad-2003-s-a-de-6-noviembre-de-2002/>, redactado el 6 de noviembre de 2002.

72 Carmen Bellet Sanfeliu y Luis Santos Ganges, “The high-speed rail project as an urban redevelopment tool”, en *Belgeo*, <http://journals.openedition.org/belgeo/18153>, núm. 3, puesto en línea el 30 de septiembre de 2016.

73 Ayuntamiento de Valladolid, op. cit.

74 Basilo Calderón Calderón, Henar Pascual Ruiz-Valdepeñas y Luis Jesús Pastor Antolín, “Oportunidad y problemática de las infraestructuras logísticas en ámbitos urbanos: el caso de Valladolid”, *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, núm. 143, <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75508>, 2005, pp. 145-168.

75 Ayuntamiento de Valladolid, op. cit.

76 J. I. Fernández, “Valladolid paga 219.000€ y desbloquea la obra de la estación y la urbanización de los talleres”, en *Diario de Valladolid*, <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/valladolid-paga-219000e-desbloquea-obra-estacion-urbanizacion-talleres/20210612202449400513.html>, consultado el 12 de junio de 2021.

77 Expresión original: “enquête publique”.

78 Expresión original: “permis d’aménager”.

llevar a cabo un proyecto urbano.⁷⁹ Finalmente, sólo se mantendría en el lugar la actividad de almacenamiento de alimentos para los trenes y las tiendas de Paris Gare de Lyon. Además, el escalonamiento del proyecto urbanístico está condicionado por el deseo de mantener esta actividad a lo largo de las obras. Así, el actual centro de avituallamiento —que ocupa la mayor parte del norte del sitio—⁸⁰ sólo podrá ser demolido cuando esté terminado el nuevo edificio de oficinas que le acogerá en el sur del espacio ferroviario.⁸¹

El *food court* temporal forma parte de una estrategia nacional de ocupación temporal de espacios ferroviarios transferibles más estructurada en SNCF Immobilier que en ADIF

En 2016, cuando ADIF alquiló una de sus naves a Ideanerka, el proyecto urbanístico seguía paralizado por la crisis económica desde 2008. En el espacio de diez años, el valor de los terrenos se ha reducido a la mitad.⁸² Por tanto, el arrendamiento fue una forma de que ADIF obtuviera beneficios durante este difícil periodo. El alquiler anual se fijó en 37 mil 200 euros de 2013 a 2016 y en 66 mil euros de 2016 a 2020.⁸³ Sin embargo, para ADIF se trataba de un proyecto anecdótico desde el punto de vista financiero, dado el valor de los terrenos de la “operación ciudad”, que se estimaba en unos mil millones de euros a mediados de la década de 2000 (entrevista al IUU de la UVa, 2021).

En el caso de París, el *food court* también estaba previsto en un espacio que no se vería afectado inmediatamente por las obras. Esto no se debió a la pérdida de valor del suelo, sino al largo plazo y al escalonamiento del proyecto urbanístico. El *food court* debía permitir al propietario de la nave ahorrar en gastos de vigilancia, generar ingresos con los alquileres recibidos, mejorar la imagen del sitio y mostrar la transformación de un lugar ferroviario en un nuevo barrio. Por último, a diferencia de una actividad logística, que habría sido unas cinco veces más rentable, pero habría requerido el tráfico de camiones, el *food court* no interfería en el buen funcionamiento del resto del sitio. En 2021, el alquiler anual pagado por La Lune Rousse a SNCF Immobilier Ile-de-France para explotar los 6 000 m² de Ground Control era de unos 200 mil euros (entrevista a SNCF Immobilier Ile-de-France, 2021). Encontramos aquí varios argumentos indicados en la introducción por J. Pinard y F. Adisson y un último argumento que nos hace comprender que las actividades seleccionadas por la SNCF para sus ocupaciones temporales responden a una voluntad de restringir lo menos posible las obras del proyecto urbano.

Con sus mil 800 visitantes diarios antes de la pandemia de Covid-19, Ground Control⁸⁴ ha conseguido sin duda dar al sitio la visibilidad esperada por la SNCF. Estación Gourmet, que

79 Espaces Ferroviaires, “Enquête publique. Annexe 12”, op. cit.

80 Espaces Ferroviaires, “Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil”, <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>, consultado el 28 de octubre de 2021.

81 Espaces Ferroviaires, “Enquête publique. Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d’enquête”, <https://www.paris.fr/pages/concertations-et-enquetes-publiques-2460#gare-de-lyon-daumesnil-12e>, 2019, pp. 15-16.

82 Carmen Bellet Sanfeliu y Luis Santos Ganges, op. cit.

83 Jorge Moreno, op. cit.

84 Entre febrero de 2018 y agosto de 2019, Ground Control acogió un millón de visitantes. Fuente: Ground Control, “Un million”, en Facebook, www.facebook.com/GroundControlParis/videos/475878309876311, consultado el 19 de agosto

tuvo un número muy elevado de visitantes durante sus primeros meses de actividad (entrevistas al Ayuntamiento de Valladolid y a la Agencia de Innovación de Valladolid, 2021), ha conseguido probablemente el mismo resultado para ADIF.

En términos más generales, el sitio parisino parece revelar una estrategia a largo plazo para el desarrollo del urbanismo transitorio en la SNCF, incluida la posibilidad de poner en marcha *food courts* en diferentes emplazamientos. No encontramos este discurso en Valladolid por parte de ADIF o de la SVAV 2003, en relación con la Estación Gourmet en el sitio Talleres o en el marco de una estrategia nacional que podría haber llevado ADIF en España. En efecto, para saber si ADIF había desarrollado una estrategia nacional en materia de ocupaciones temporales, realizamos varias búsquedas en su sitio web el 7 de febrero de 2022. En primer lugar, se utilizaron las siguientes expresiones en la barra de búsqueda del sitio web de la empresa: “urbanismo temporal”, “urbanismo transitorio”, “urbanismo táctico”, “ocupación temporal”, “temporal”, “temporario”, “transitorio”, “táctico”. No se encontraron resultados relevantes para proyectos de ocupación temporal similares a los descritos en la introducción. Luego buscamos información sobre este tipo de proyectos en varias pestañas generales de la web, sin resultado. Por último, hemos leído los 825 títulos de comunicados de prensa de ADIF disponibles (del 14 de febrero de 2019 al 7 de febrero de 2022). Sólo hemos encontrado dos comunicados de prensa en los que se menciona el arrendamiento de los terrenos ferroviarios de la empresa. El más reciente se refiere al arrendamiento por cuatro años de una terminal de mercancías en Sevilla a una empresa de logística.⁸⁵ La más antigua se refiere a la convocatoria de un concurso público para el arrendamiento comercial de una parcela de mil 936 m², que consta de una nave industrial de 497 m² situada en la estación de Ronda.⁸⁶ A continuación, utilizamos las mismas palabras claves que antes, añadiendo “ADIF” en Google para recoger artículos de prensa sobre proyectos de ocupación temporal que pudiera haber realizado la empresa. Tras leer varias docenas de resultados, sólo un proyecto nos llamó la atención. Resulta que ADIF tiene alquilada una parcela de 18 mil 400 m² en Madrid por dos años desde el 1 de enero de 2021 a una empresa que ofrece actividades culturales, principalmente bajo tres carpas, desde el 28 de septiembre de 2021 en un proyecto denominado “Espacio Ibercaja Delicias”. Cabe señalar que ADIF justificó este proyecto temporal, sobre todo con un argumento que habíamos esgrimido en el caso de SNCF Immobilier: la ausencia de degradación de la parcela⁸⁷. Además, en ninguno de estos artículos se ofrece información sobre posibles proyectos urbanos asociados. Así, a falta de documentos que expliquen la estrategia de ADIF en cuanto a las ocupaciones temporales, se puede constatar que se han

de 2019.

85 Adif, “Adif adjudica la gestión de servicios y comercialización de la terminal Sevilla La Negrilla”, <https://www.adif.es/w/adif-adjudica-la-gesti%C3%B3n-de-servicios-y-comercializaci%C3%B3n-de-la-terminal-sevilla-la-negrilla?pageFromPlid=203>, consultado el 10 de diciembre de 2021.

86 Adif, “Adif saca a concurso público el arrendamiento de una nave industrial en el recinto de la estación de Ronda”, <https://www.adif.es/w/adif-saca-a-concurso-p%C3%BAblico-el-arrendamiento-de-una-nave-industrial-en-el-recinto-de-la-estaci%C3%B3n-de-ronda?pageFromPlid=203>, consultado el 30 de junio de 2020.

87 José Durán Rodríguez, “El escándalo del Espacio Ibercaja Delicias marca el camino para la pirámide de Nacho Cano”, <https://www.elsaltodiario.com/urbanismo/espacio-ibercaja-delicias-piramide-nacho-cano-hortaleza>, consultado el 19 de octubre de 2021.

llevado a cabo algunas iniciativas además de la Estación Gourmet. Sin embargo, parecen ser menos numerosos que los realizados por SNCF Immobilier, que puso en marcha una veintena entre 2015 y 2019.⁸⁸

Todos estos elementos tienden a mostrar que los *food courts* y, más ampliamente, las ocupaciones temporales desempeñan un papel más estructurante para la SNCF que para ADIF.

Los empresarios consideran que los grandes locales disponibles durante varios años y situados cerca de una estación de AVE en el centro de una metrópolis son buenos lugares para abrir un *food court* temporal

Como ya hemos señalado, según el instituto privado de investigación Xerfi, los gestores de *food courts* buscan “grandes volúmenes (varios cientos o incluso varios miles de metros cuadrados) para ofrecer un gran número de puestos de restauración y acoger al máximo número de clientes”. Estos requisitos explicarían por qué los promotores de proyectos recurren a baldíos,⁸⁹ incluidos ferroviarios.

El director de Estación Gourmet estimó en 2013 que fue la presencia de un espacio cercano a la estación de Campo Grande –que recibe más de 4 millones de viajeros al año– lo que más le motivó para abrir su *food court*. Quería convertirlo en una “sala de espera” para los pasajeros de la estación, pero también para dirigirse a un público más amplio.⁹⁰

Pocos días antes de su apertura, en diciembre de 2013, el gerente de Estación Gourmet planeó más de 25 puestos de comida, dos bares de vinos, dos bares de cerveza, un bar de cócteles. En cuanto a las actividades de entretenimiento, hubo una escuela de cocina (formación gratuita organizada por todos los puestos de comida⁹¹), demostraciones de cocina, dos pantallas gigantes y un espacio cultural itinerante. Cabe señalar que la conexión con la estación se ha previsto tanto desde el punto de vista espacial, con un acceso directo al edificio de viajeros, como desde el punto de vista informativo, con la visualización de los horarios de los trenes en el *food court* mediante varias pantallas (ilustración 6).⁹² El enlace con la estación debía ser también cultural, ya que los responsables del *food court* querían dedicar un espacio a “muestras temporales e itinerantes relacionadas con la gastronomía y el mundo del tren”.⁹³

88 SNCF Immobilier, “Transformer, accompagner, évoluer”, https://www.sncf.com/sites/default/files/press_release/DP-SNCF-IMMOBILIER-190919.pdf, consultado el 19 de septiembre de 2019, p. 21.

89 Xerfi, “Les perspectives des food courts en France : Des food courts aux food halls : décryptage de l’offre, des facteurs clés de succès et des initiatives des acteurs”, 2019, Estudio consultado en Lilliad el 7 de octubre de 2020, p.19.

90 Redacción, “Estación Gourmet abre en Valladolid con ánimo de ampliar la oferta gastronómica y espera 600.000 visitantes al año”, La Vanguardia, <https://www.lavanguardia.com/local/castilla-leon/20131210/54395381213/amp-estacion-gourmet-abre-en-valladolid-con-animo-de-ampliar-la-oferta-gastronomica-y-espera.html?facet=amp>, consultado el 10 de diciembre de 2013.

91 Tribuna Valladolid, “La Estación Gourmet de Valladolid abrirá sus puertas al público el miércoles 11”, <https://www.youtube.com/watch?v=Ro6bJHbgQRU>, consultado el 3 de diciembre de 2013.

92 Estación Gourmet, “The Final Countdown”, op. cit.

93 Redacción, “Estación Gourmet abre en Valladolid con ánimo de ampliar la oferta gastronómica y espera 600.000 visitantes al año”, op. cit.



Ilustración 6: visualización de las salidas de trenes desde la estación de Campo Grande en Estación Gourmet en junio de 2016 (Fuente: Estación Gourmet⁹⁴).

Por otro lado, no observamos ninguna acción particular relacionada con el proyecto urbano en curso. Quizás la ubicación o la oferta culinaria no eran tan buenas si se tiene en cuenta que, en 2016, el *food court* de 400 plazas (que ofrecía un ticket medio por persona de unos 12 o 13 euros⁹⁵) había perdido unos diez puestos de comida,⁹⁶ antes de bajar a seis puestos en octubre de 2019, unas semanas antes del cierre definitivo. En 2019 salieron a la luz las tensiones entre Ideanerka y ADIF. Este último reclamaba el pago de 99 mil euros por impago de alquileres, facturas de agua y electricidad. De hecho, la empresa que gestiona el *food court*

94 Estación Gourmet, en Facebook, <https://www.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/photos/a.437592643011733/863329260438067/?type=3>, consultado el 2 de junio de 2016.

95 Canal cocina, “Estación Gourmet, el rincón foodie del Mercado de Valladolid”, <https://canalcocina.es/actualidad/sugerencias/estacion-gourmet-el-rincon-foodie-del-mercado-de-valladolid>, consultado el 26 de mayo de 2017

96 Visitar Valladolid, op. cit.

había empezado a acumular deudas con ADIF desde 2016. Finalmente, ADIF recuperó la fianza de 66 mil euros fijada en el contrato y solicitó a los tribunales el cese de las actividades del *food court* para recuperar la posesión de su propiedad.⁹⁷

Uno de los socios directores de Ground Control estimó en 2021 que la proximidad a Paris Gare de Lyon –que acogió a 135 millones de personas en 2019–⁹⁸ y el carácter patrimonial de la nave Charolais habían sido ventajas a la hora de elegir la ubicación del *food court*, pero que fue el hecho de poder ocupar un gran espacio, durante todas las estaciones, en París, lo que más le convenció. Aunque no hable de ello abiertamente, es evidente que el precio del alquiler, inferior al del mercado inmobiliario, para un inmueble industrial o logístico de este tipo, fue también un argumento de peso para que La Lune Rousse abriera en esta dirección. También hay que señalar que los residentes de la nave Charolais eran el principal público objetivo de Ground Control (entrevista a La Lune Rousse, 2021).

Varias iniciativas vinculan el *food court* al proyecto urbano. De hecho, Ground Control ha alojado varios actos de información y consulta sobre el proyecto urbano.⁹⁹ Sin embargo, dos años después de la apertura, dos especialistas en ocupación temporal señalaron que Ground Control tenía “escasos vínculos con el proyecto de desarrollo emergente desarrollado por la SNEF¹⁰⁰”.¹⁰¹

Por otro lado, no hemos observado ninguna acción particular por parte de los gestores del *food court* en relación con Paris Gare de Lyon. En cualquier caso, el contrato firmado por los responsables de Ground Control no les obligaba a proponer actividades específicas en relación con el proyecto urbano y la estación (entrevista a La Lune Rousse, 2021).

El 28 de diciembre de 2021, había doce puestos de comida (con un ticket medio de 15 a 20 euros por un plato y un postre), cinco puestos de bebidas, pero también una librería, una tienda de juegos de mesa, una tienda de CBD, una tienda de artesanía francesa, una peluquería, un fotógrafo, juegos (videojuegos, futbolines, pinballs, etc.), espacios para exposiciones, debates, talleres, conciertos¹⁰² que a veces se graban para alimentar los medios de Ground Control (podcasts, videos y artículos), pero también para programas de radio (France Inter, France Culture, FIP) y televisión (Arte) con difusión nacional (entrevista a La Lune Rousse, 2021). En este contexto, encontramos un podcast dedicado al mundo del ferrocarril titulado “Il était une voie” entre los veinte propuestos en la web de Ground Control. Y no hemos encontrado ningún contenido dedicado a este universo o al del proyecto urbano o el

97 Jorge Moreno, “Paralizado el desahucio de Estación Gourmet hasta que el juzgado localice a los gestores”, en El Norte de Castilla, <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/paralizado-desahucio-estacion-20191106211542-nt.html>, consultado el 6 de noviembre de 2019.

98 SNCF, “fréquentation en gare”, <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares>, consultado el 28 de diciembre de 2021.

99 Espaces Ferroviaires, “Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil”, <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>, consultado el 28 de diciembre de 2021.

100 La “Société Nationale d’Espaces Ferroviaires” - se denomina más a menudo “Espaces Ferroviaires” - es una filial de la SNCF.

101 Kelly Ung y Laure Gayet (coord.), “L’urbanisme transitoire : Evaluer les impacts sociaux et sur le projet urbain. Cahier 1 : Revue de projet”, ed. PUCA, http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/livrable_1_17juillet_int_compressed.pdf, consultado el 10 de julio de 2019, p. 105.

102 Ground Control, www.groundcontrolparis.com, consultado el 28 de diciembre de 2021.

food court en los 89 artículos y 84 videos propuestos. En la decoración del lugar, destaca la presencia de carteles gigantes de trenes, asientos de TGV y señales ferroviarias. Uno de los responsables de Ground Control destacó la oferta cultural, pero no específicamente el mundo del ferrocarril:

“Hay una gran cantidad de tiendas de comida, hay bares [...] pero también queremos ser un lugar de experimentación, de expresión, un lugar de cultura a través de un programa bastante plétórico y también tratando de trabajar temas como el planeta, la solidaridad y los actores del cambio” (entrevista a La Lune Rousse, 2021).

Por último, para los operadores de los dos *food courts* estudiados las ventajas generales del urbanismo transitorio presentadas por el Instituto París Región en la introducción están claramente presentes: un alquiler reducido, una superficie amplia y flexible y la libertad de uso concedida por el propietario. Además de estas ventajas, la proximidad inmediata del edificio de viajeros de una estación de AVE es una cuestión destacada por el operador del *food court* español, mientras que es sobre todo el hecho de estar en París, en el mismo lugar desde hace varios años, lo que se destaca en el caso del *food court* francés.

Conclusión

Finalmente, hemos visto que cuando los espacios ferroviarios cumplen funciones que ya no se consideran esenciales para las empresas ferroviarias en el centro de una metrópolis, se puede poner en marcha el proceso de proyecto urbano y los proyectos de *food courts* —que participan en un proceso más amplio de urbanismo temporal o transitorio— pueden instalarse allí temporalmente durante la fase de obras.

A nivel de edificios, hemos comprobado que se pueden instalar *food courts* temporales en espacios ferroviarios que no fueron diseñados para ello, con unos meses de trabajo centrados principalmente en la seguridad de los edificios, a costa de los inquilinos y a cambio de un contrato de alquiler de varios años.

Además, la instalación de *food courts* temporales en zonas del perímetro de proyectos de renovación urbana en los que no se va a trabajar durante varios años tiene varias ventajas. Los propietarios obtienen un beneficio, al tiempo que evitan la degradación del terreno y muestran a un amplio público la transformación de un terreno ferroviario en un nuevo barrio. A cambio, los inquilinos del solar se benefician durante varios años de un espacio amplio y atípico en un barrio atractivo, por un alquiler muy inferior al precio del mercado inmobiliario. Cabe destacar que en Valladolid es la proximidad al edificio de viajeros de una estación de AVE lo que más destaca el responsable del *food court* para justificar la calidad del emplazamiento. Esto se debe probablemente a que está menos distante que en el caso de París y a que casi todos los barrios de la ciudad de París son muy atractivos. Por otro lado, parece que los *food courts*, al igual que un gran número de ocupaciones temporales, son objeto de descontento entre algunos vecinos por la contaminación acústica que generan.

Además, la existencia de una estrategia nacional para las ocupaciones temporales de los espacios ferroviarios destinados a convertirse en nuevos barrios no se puede afirmar para el

caso de ADIF, y, si existiera, estaría menos estructurada que la creada por SNCF Immobilier. El *food court* Estación Gourmet parece un experimento aislado.

Por último, sería interesante ampliar esta reflexión estudiando las motivaciones de los restauradores para formar parte de un *food court* temporal en un sitio ferroviario.

CRUCE DE CAMINOS

*La olla ferroviaria: Pintxo I Blanco.
Puchera, el sabor de un guiso
nacido en el ferrocarril de La
Robla, España¹*

*The railway pot: Pintxo I Blanco.
Puchera: the taste of a stew born in
the La Robla, Spain, Railway*

Igor Cubillo²

La olla ferroviaria es una invención de maquinistas, fogoneros y guarda-frenos del ferrocarril de La Robla para comer en condiciones, caliente y por poco dinero, en los largos y fatigosos viajes entre León y Bizkaia. La existencia de más de 300 concursos gastronómicos demuestra su vigencia, y el variado contenido de las pucheras refleja la riqueza de los recetas populares de las cinco provincias que atravesaba el tren cargado de carbón.

Seguir leyendo:

<https://www.guiarepsol.com/es/comer/en-el-mercado/la-olla-ferroviaria-pintxo-i-blanco-balmaseda/>

The railway pot is an invention of train operators, stokers, and brakemen of the La Robla railway to eat something properly, hot and for little money, on the long and tiring journeys between León and Bizkaia. The existence of more than 300 gastronomic contests demonstra-

1 Agradecemos al autor su generosidad al brindarnos la autorización para referenciar y compartir con nuestros lectores el enlace para consultar su artículo tan relevante sobre este elemento fundamental de la gastronomía ferroviaria en España.

2 Periodista, economista, equilibrista, aunque siempre quiso ser domador, su vinculación con el periodismo profesional se remonta a la adolescencia. Bilbaino con diptongo, ha firmado miles de textos en cabeceras como El País, 7 Caníbales, eldiario.es, y Gastronomía. Manager del foro BBVA Bilbao Food Capital, responsable de la programación gastronómica de Bay of Biscay Festival, director de la web (sic) Lo Que Coma Don Manuel y jefe de prensa de Ja! Bilbao, Festival Internacional de Literatura y Arte con Humor, aunque esto es ya otro cantar. Su convicción: la gastronomía es el nuevo rock and roll. Contacto: cubillo@gmail.com

tes its validity, and the varied content of the pots reflects the richness of the popular recipes from the five provinces that the coal-laden train passed through.

Further reading:

<https://www.guiarepsol.com/es/comer/en-el-mercado/la-olla-ferroviaria-pintxo-i-blanco-balmaseda/>

SILBATOS Y PALABRAS

*Galería fotográfica sobre las
vendedoras de comida en la
estación de Soledad de Doblado,
Veracruz*













Ex vendedoras de comida en la estación Soledad, hoy Museo Histórico
Crédito de las fotos: Municipio de Atoyac, Veracruz.

SILBATOS Y PALABRAS

Recetario cinematográfico a propósito de la película La escondida (1956)

Enrique Moreno Ceballos¹
Rosa María Licea Garibay²

Introducción

La escondida (1956) forma parte de la amplísima y celebrada filmografía del director chi-huahuense Roberto Gavaldón. Aunque situada en el ocaso de la época de oro, se trata de una cinta que guarda una riqueza y forma filmica inigualables. Presentada a color en aprovechamiento de las tecnologías de la época, esta película cuenta con la fotografía poética de Gabriel Figueroa y el argumento del escritor Miguel N. Lira, originario de Tlaxcala, estado donde se filmó esta historia, situada en plena Revolución mexicana. La hacienda San Francisco Soltepec, ubicada entre Huamantla y San Juan Ixtenco, resulta ser el centro de la narrativa que tiene como protagonistas a María Félix y Pedro Armendáriz, quienes interpretan a dos campesinos. Ella dedicada a la vendimia de comida en la estación del ferrocarril y él como peón de una hacienda pulquera. Ambos ven atravesados sus destinos por la injusticia y las imposiciones políticas, en los tiempos convulsionados del México de principios del siglo XX.

Para reseñar esta cinta de gran importancia en las culturas ferroviaria y gastronómica del país, ponemos a su consideración este breve recetario, sin mayores pretensiones que reconocer y poner en valor la creatividad, el trabajo y la fortaleza de las vendedoras de comida en los trenes de México. Esperamos pueda degustar en compañía de sus seres queridos estos cuatro platillos típicos del estado de Tlaxcala, como son los “Tlacoyos revolucionarios” que se proponen develar los conflictos sociales y políticos que dieron origen al movimiento armado de 1910; el clásico “Mole a la Roberto Gavaldón”, el cual contiene un melodrama campesino revolucionario en el que se mezclan suspenso y muerte. Aquí también encontrará las recetas del “Tamal de amor tatemado” que acompañan la historia de los amantes que es-

1 Investigador y curador filmico. Coordinador de la cartelera cinematográfica “Cine en la estación” del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Contacto: enriqueceballos89@gmail.com

2 Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura. Contacto: rlicea@cultura.gob.mx

tuvieron en los lugares y situaciones equivocadas, así como el “Curado de tuna insurgente”, que le ayudará a pasar los bocados de un gran platillo cinematográfico.

Tlacoyos revolucionarios

Ingredientes:

1 kg de convicción maderista en masa.

2 tazas de pensamiento colectivo.

Comal zapatista precalentado.

10 rodajas de ejército federal.

Preparación:

Tome el kilo de convicción maderista y amase hasta formar personajes de intensa determinación, muy al estilo de los hombres y mujeres que pueden encontrarse en las fotografías de los hermanos Casasola o en los registros filmicos de Salvador Toscano. Procure que estos personajes adquieran los rasgos de una María Félix en la plenitud de su carrera y de un Pedro Armendáriz con histriónica firmeza.

A continuación, mezcle sus figuras con las tazas de pensamiento colectivo y vaya formando numerosos tlacoyos hasta ponerlos en el comal precalentado. Si el aroma de convicción maderista cambia por el del comal zapatista, no se altere, estará usted experimentando la sazón transformativa de la historia. Una vez que los tlacoyos se encuentren listos, acompañelos con una rodaja de ejército federal para dotarles de sabor agridulce.

Deguste sus tlacoyos revolucionarios en un plato llano que le permita tener una experiencia emocionante, como si estuviera usted dentro de una película de Roberto Gavaldón. Imagínese en el comedor de un tren de primera clase a toda velocidad y a punto de ser tomado por caudillos que cambiarán para siempre el destino político de un país.

Mole a la Roberto Gavaldón

Ingredientes:

3 kg de suspenso.

4 tazas de referencias a la muerte.

2 chiles de árbol del destino.

6 barras de chocolate estilo Gabriel Figueroa.

Un molcajete y una cazuela traídos desde Huamantla, Tlaxcala.

Preparación:

Utilice el molcajete para moler los tres kilos de suspenso hasta obtener cantidades equilibradas de paisajes emocionantes, acciones sorprendentes y momentos inesperados. Muela también las barras de chocolate y luego mézclelas con el suspenso para dar paso a planos

generales espectaculares a la sazón de Gabriel Figueroa, con sus cielos pintados por las nubes y máquinas de ferrocarril que se mueven a toda velocidad.

Tueste los chiles del árbol del destino hasta que emanen humos de colores cinematográficos diferentes y conmuevan hasta los rostros más tenaces, como el de una María Félix que en los primeros planos se muestra fuerte y, al mismo tiempo, frágil. No se exponga en exceso a estos humos, puesto que podrían provocar fantasías filmicas de caudillos revelando su entereza comunitaria al frente de la esclavitud y la brutal desigualdad económica. Naturalmente, muela los chiles aprovechando una vez más las virtudes del molcajete.

Vierta en la cazuela los chiles molidos, la mezcla del suspenso con el chocolate y, finalmente, las referencias a la muerte. Bata con firmeza hasta que la pasta quede bien negra y cocine al calor de un buen corrido revolucionario. Acompañe su mole con tortillas, pulque y el resto de la intensa filmografía de Roberto Gavaldón.

Tamal de amor tatemado

Ingredientes (ración para dos personas):

Cuatro nopales soberbios.

1/4 de requesón sin culpa.

Aceite de protagonismo erótico.

Un rollo mediano de quelites recios.

Aceite de machismo mexicano.

Una hoja de totemoxtle fatal.

Para aderezar use: orgullo, ambición, rebeldía, bravura, lealtad y carisma.

Una característica de este tipo de tamal es que no lleva masa de final feliz.

Preparación:

Pique finamente los nopales soberbios y, en una cazuela de barro, sofríalos con aceite de protagonismo erótico. Deje que suelten su jugo y en cuanto aparezca la figura seductora e imponente de María Félix, ofreciendo aguamiel a los pasajeros del tren en la estación de Santa Ana Chiautempan, agregue orgullo, rebeldía y ambición. Revuelva bien hasta conseguir la mezcla adecuada para Gabriela, personaje protagónico de *La escondida*. Luego, mueva los nopales con violencia, discriminación y pobreza, hasta que sequen. Retire los grumos de amor incondicional y, por último, vierta el requesón sin culpa, así tendrá un auténtico platillo cortesano.

En otra cazuela, ponga a calentar el aceite de machismo mexicano, úselo para acitronar cuatro rodajas de lealtad y carisma, cuide que no se doren, cuando vea que adquieren un color translúcido como el de un humilde y enamorado peón de hacienda, agregue los quelites recios y póngales una pizca de bravura, luego tápelos para que se cuezan a fuego lento. El guisado estará listo cuando emerja el líder revolucionario zapatista, encarnado en Felipe e interpretado por Pedro Armendáriz.

Junte los preparados de Gabriela y Felipe y úntelos en el totemoxtle fatal, amarre la hoja para formar el tamal, póngalo en un comal caliente y déjelo tatemar por ambos lados hasta que las hojas de maíz se hagan cenizas.

Curado de tuna insurgente

Ingredientes:

8 tunas rebeldes (de preferencia rojas).

1 litro de pulque natural.

1/2 taza de jugo de naranja agria.

50 gramos de explotación campesina.

50 gramos de injusticia social.

1 set cinematográfico rural.

Media cebolla brava.

Jarritos de barro esmaltado.

Preparación:

Pele las tunas rebeldes, cuidando no ahuatarse con las espinas de la historia original del escritor tlaxcalteca Miguel N. Lira, donde se engrandecen los conflictos del campo mexicano, aderezados con una trágica historia de amor. Después, machaque las tunas en el molcajete, hasta que adquieran la consistencia de una cinta dirigida por Roberto Gavaldón.

Aparte, exprima la naranja, agría por efecto de los enfrentamientos entre peones, capataces, hacendados, federales y políticos. Licúe todo y cuélelo con un fino cedazo, después vierta la bebida en un majestuoso set cinematográfico rural, al estilo del artista plástico Gunther Gerzso. Allí déjela enfriar, entre extensos plantíos de maguey, haciendas pulqueras, tinacales, locomotoras y estaciones del ferrocarril.

Sirva el curado de tuna en los jarritos de barro esmaltado, puede agregarles cebolla brava, de esa que hace llorar. Para que no pierda sabor y consistencia, deguste el mismo día de la preparación y, si le es posible, hágalo a bordo de un tren con destino directo a la revolución. Tome sus precauciones, porque esta bebida emborracha de poder y traición.

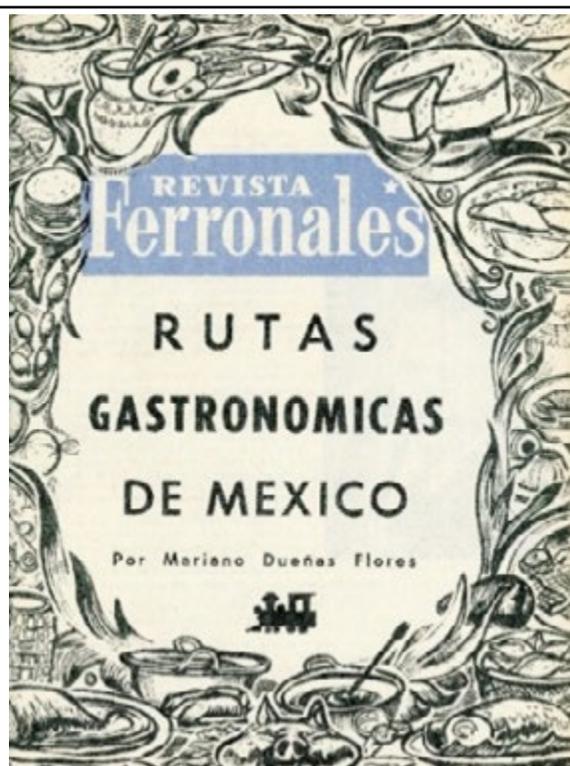
SILBATOS Y PALABRAS

Reseña del libro
Rutas gastronómicas de México,
del periodista
Mariano Dueñas Flores

Covadonga Vélez Rocha¹



Mariano Dueñas Flores²



Revista Ferronales, t. XXXVI, número 6,
junio de 1965, p. 138.

¹ Jefa de Departamento de Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura. Contacto: cvelez@cultura.gob.mx

² *Ibid*, p. 139

Mariano Dueñas nació en la Ciudad de México. Su incursión en el periodismo comenzó al escribir notas sobre arte para diversos periódicos y revistas, hasta su ingreso en la revista *Continente*, donde llegó a ser el jefe de redacción y, posteriormente, subdirector. Más tarde llegó a ser jefe de redacción de la revista *Social*, en la que trabajó por espacio de 18 años y en donde estuvo a cargo de los reportajes sobre las grandes residencias de México y temas gastronómicos. Tiempo después fue director de las revistas *La buena cocina*, *Mundo social*, y se hizo cargo del suplemento de gastronomía de la revista *Premier*. Al mismo tiempo, Dueñas se dedicó a coleccionar recetas antiguas de cocina, muchas de ellas provenían de su propia familia, al igual que libros sobre gastronomía, por lo que llegó a conformar una gran colección.³

Gracias al interés que tenía por este tema, fue invitado a formar parte de varios programas de televisión y se dedicó a viajar para recopilar recetas de cocina de diferentes regiones del país.⁴ En cuanto a sus publicaciones, realizó otro libro denominado *Salsas mexicanas*, editado por Josefina Velázquez de León en 1966.

La revista *Ferronales* publicó por entregas el libro *Rutas Gastronómicas de México* durante los meses de junio, agosto, septiembre y octubre de 1965, y los meses de enero y abril de 1966. El objetivo en esta publicación fue realizar recorridos por diez rutas ferroviarias y describir lo que viera a su paso durante el viaje. Estas rutas fueron: Ciudad de México-Uruapan, Ciudad de México-Puebla, Puebla-Oaxaca, Ciudad de México-Veracruz, Veracruz-Tapachula, Ciudad de México-Aguascalientes, Ciudad de México-San Luis Potosí, San Luis Potosí-Tampico, Ciudad de México-Guanajuato, Ciudad de México-Guadalajara. El resultado fue más allá de la simple descripción, con un lenguaje un tanto rebuscado y en algunas partes hasta poético, logró plasmar sus experiencias a lo largo de los distintos viajes, sus descubrimientos gastronómicos, así como las recetas recabadas en diferentes regiones del país, con la finalidad de trasmitirlas a las lectoras de la revista *Ferronales*.

¿Cuál es la importancia que tiene esta publicación? Considero que hay dos aspectos fundamentales que debemos rescatar. Por una parte, los reportajes se convirtieron en bitácoras de viaje que permiten ubicar aquellos lugares de nuestro país en donde se encuentran “esas joyas culinarias que desde todos los puntos de la República llegan a la Capital... Pero también... Aquellos platillos –guisos inmarcesibles–, que no alcanzan a llegar hasta nosotros, permaneciendo en sus lares. Aquellos que se arremolinan en la provincia y que, vírgenes de caminos, medran sólo en pueblos y rancherías, mercados y plazas...”⁵ El lector no debe perder de vista que estos reportajes fueron escritos antes de que nuestro país entrara de lleno a la globalización.

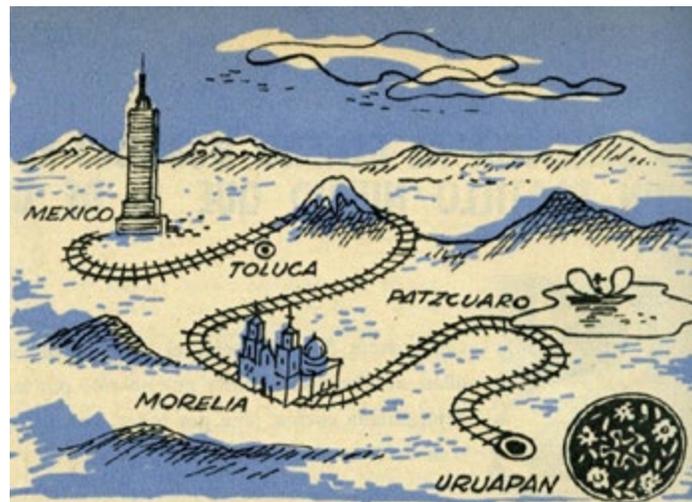
Adicionado a esto, los reportajes cobran relevancia porque se convirtieron en relatos de viaje por tren, en los que el autor va describiendo todo lo que se vende en cuestión de alimentos en algunas estaciones ferroviarias, ya sea comida preparada, bebidas, frutas, dulces, entre otras cosas más, incorporando siempre comentarios hacia el sabor de la comida y la sazón de las vendedoras, al grado de que, si le gustaba en demasía el guisado, le pedía la receta. Por

3 Revista *Ferronales*, t. XXXVI, No 6, junio de 1965, P. 138

4 *Idem*.

5 *Ibid.*, p. 139.

ello, estos reportajes son de incalculable valor, porque sin proponérselo, Mariano Dueñas recuperó con su pluma esa parte de la cultura intangible que se creó con la llegada del ferrocarril a nuestro país, todo lo que se generó ante el paso del tren por las estaciones, en este caso en específico por la venta de productos y alimentos. Ahora que los trenes de pasajeros ya no corren por las vías de este país, todo lo descrito por el autor se convierte en recuerdos y añoranzas, sobre todo para aquellos que viajamos por ferrocarril.



Revista Ferronales, t. XXXVI, Número 6, junio de 1965, p. 141.

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista realizada al señor Juan Manuel Álvarez Calderón del restaurante Nacho's de Cárdenas, San Luis Potosí¹

Covadonga Vélez Rocha (CV): Quisiera que nos platicaras sobre la comida que se vendía en el restaurante...

Juan Manuel Álvarez Calderón (JM): Muchísimas gracias licenciada, a través de este Centro de Investigación, a lo que es al Museo de Ferrocarriles Nacionales, muchísimas gracias al Centro de Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario, gracias de verdad por tomarnos en cuenta, y te platico que la estación de Cárdenas tiene importancia a nivel internacional, y pues así como mencionaste, parte del amor que yo tengo a todo el símbolo del ferrocarril, pues parte precisamente de eso, del linaje de mi familia, que pues fueron los que en algún tiempo en la estación del ferrocarril ellos brindaron ese servicio y que hasta la actualidad nosotros, yo soy tercera generación, seguimos en este ambiente de la gastronomía, y que tiene que ver con esa vinculación muy directa con el ferrocarril. Hay algo que tengo que mencionar, algo importante, porque mira, eran quince minutos, veinte minutos que eran los que les daban, parece que eran si no me equivoco a las 12:45 el que iba para Tampico y ese era entonces veinte minutos, y luego el que venía de las 3:00 que venía de Tampico a San Luis capital, entonces era pues muy poco tiempo ¿verdad? para poder bajarse al restaurante, pero yo te platico ahora sí de lo que son los trabajos de investigación que yo hago. Sí se estaba arriba de lo que es el tren pasajeros, pues se pudo ver la venta de todo tipo de gorditas con todo tipo de rellenos, esa es una, flautas, tacos, tamales, pescado, pollo frito, frituras, de todo tipo de frituras, nieves de todo tipo de sabores, aguas, entonces, eso era un ambiente, porque te digo, entonces mucha gente se subía hasta apartar los asientos. Yo me acuerdo en mi niñez, yo me ganaba un pesote yendo a apartar asientos para las personas que iban a Tampico, mucho más reciente. Pero platicando, yo creo que tendríamos que regresar a la historia de nuestros abuelos, que ellos son los que comenzaron aquí, porque te digo, mira yo estoy haciendo este trabajo de investigación que después voy a compartirles, todo esto. Hoy estamos celebrando precisamente un 70 aniversario, que ininterrumpidamente

¹ Entrevista realizada por Covadonga Vélez Rocha, jefa de Departamento de Fototeca, CEDIF-CNPPCF, el 18 de octubre de 2021, en modalidad virtual a través de una videoconferencia en la plataforma Zoom. Contacto: cvelez@cultura.gob.mx

seguimos brindando, aunque ya no estamos en el local que ocupa ahora la estación, porque hemos tenido diferentes locales, pero desde 1951 no hemos parado de brindarle un servicio de platillos tradicionales regionales mexicanos, y pues ahora sí que toda esa gente que nos ha visitado, ya que yo siempre he dicho que Cárdenas ha sido cosmopolita por las diferentes etapas o por la línea de su historia.

CV: Aprovecho a darte una felicitación y no solamente a ti, sino extensiva para toda tu familia, porque ahorita que me estás diciendo que son 70 años de esta tradición que tienen en la gastronomía, y que comenzó precisamente en ese restaurante de la estación de Cárdenas. Precisamente por eso, para nosotros es muy importante que regresemos en el tiempo y que me platiques ¿Cómo fue que tu familia se hizo cargo de ese restaurante, y por cuántos años?

JM: Te digo, he entrevistado a través de estos años a muchas personas, creo que te voy a compartir tantísima información que tenemos en muchos temas símbolos del ferrocarril, pero mira, precisamente porque existen anduve indagando con nuestra familia, mi tía, que es la más grande de mi familia, incluso de mi papá, ella que fue un testimonio viviente, entonces yo te voy a platicar lo que ella me comentó, porque ella lo decía de igual forma que yo lo hago, muy apasionado, entonces imaginas lo que él estaba viviendo. Existen antecedentes desde quienes tenían a su cargo el manejo del restaurante, porque yo lo hice, hasta 1926 el señor Cosme Castro era el que lo tenía y estaba como propietario, pero en aquel tiempo mi abuelito Lucio Álvarez y mi abuelita Rafaelita, que provenían de Matehuala, pues llegaron como cualquier persona buscando nuevas oportunidades, un nuevo empleo, pues tener una mejor calidad de vida, entonces en la época de bonanza de la época dorada del ferrocarril, la división Cárdenas era lo que representaba, porque era un centro de reparación, fundición más importante entre Aguascalientes y Tampico, entonces dice María de Jesús, mi tía, en 1951 le ofrecieron el restaurante a mi abuelito, nos reunió a todos, estaban algunos de los chinos que eran los que lo tenían y que querían emigrar a San Luis Potosí, entonces mi abuelito, de hecho no era ni ferrocarrilero, pero le ofrecieron el trabajo de pailero, limpiar tolvas, entonces él se metió, y cuando se lo ofrecen, él era mucho de tener esa relación pública, era muy social, era líder, era masón, entonces pues el restaurante te da todos esos elementos para que tú puedas tener más amistades, etcétera, y entonces dice aquella que les dijo, tenemos este proyecto, me lo ofrecen, pero yo quiero hacer algo en conjunto porque va a ser mucho trabajo, hay que recordar que eran tres turnos, no dormía Cárdenas, todo el tiempo había movimiento, me dijo que así comienza nuestra historia en el restaurante del ferrocarril, en aquellos años de gran movimiento de personal. La importancia que representaba la división Cárdenas, laboraban en este negocio las 24 horas del día por exigencias del mismo, el señor Lucio Álvarez, su esposa Rafaelita y su hija María de Jesús trabajaban de día y noche, y María Soledad y Nacho, que era mi papá, ellos trabajaban durante la noche. En aquel tiempo pasaban las corridas la 141 y la 142 eran nocturnas y eran solamente de pasajeros, la 353 y la 354 que eran mixtas, eran tarde y de pasajeros, el que iba a San Luis capital y el que iba a Tampico, Tamaulipas a las 2:45 con sólo veinte minutos de comer. Mi papá me mencionó también que de tanto movimiento que había de clientes, no nos daban

oportunidad a veces ni de barrer, ni de limpiar, quitábamos los platos, limpiábamos mesas, porque ya estaba el otro comensal, ya estaba el otro cliente, pero eran veinte minutos oye, entonces qué era lo que nosotros teníamos que tener, primero a lo que eran los conductores, la gente de los trenes, sus viandas, sus comidas corridas ya listas, esto ya estaba, llegaba y uno ya le tenía que tener sus diez, entonces teníamos que tener las ollotas de mole, de carnita de puerco en verde con nopales, con su arroz tradicional, con sus frijolitos, su queso, sus rajitas con su salsa molcajeteadas, sus tortillas, entonces pasabas tipo bufet, pasabas, agarrabas tu plato, te servías; había algo extraño, tenían coquitas chiquitas porque dice que eran veinte minutos y no les daba tiempo de tomarse una más grande, porque era pisa y corre, entonces quien se quería bajar, pues si había mucho, esto es algo de lo que me platican, todo de lo que he podido recopilar de mi familia y con amigos, era lo que se vendía también, pero me dice mi tía, hijo nosotros preparamos alimentos, chochas blanqueadas, calabazas, chayotes, tunitas, nopales, quelites, hacíamos caldo, hacíamos lo que eran los quelites, verdolagas, acelgas, y si te fijas, yo creo que de nuestras nuevas generaciones cuantos nos alimentamos de ese tipo de comida, mis abuelitos vivían 90, 95 años, entonces como que la alimentación también tiene algo que ver, pero hago una pequeña pausa, ahorita te voy a platicar lo que es la comida, las comidas del día ¿Tienes alguna pregunta? ¿Alguna duda?

CV: Pues realmente ya contestaste la tercera pregunta que ya tenía lista para ti, que es precisamente ¿Cómo era esta dinámica diaria en el restaurante? Sobre todo cuando llegaban los pasajeros y me lo acabas de responder, era como lo que tú decías, no daba tiempo ni de barrer, había que atenderlos a todos, porque efectivamente el tiempo aquí es un factor fundamental, eran veinte minutos nada más y en esos veinte minutos tenías que comer sí lo querías hacer en el restaurante, entonces esa parte era realmente fundamental, pero aquí me surge otra pregunta JM, a ver, eso que tú me dices era la dinámica en el día, pero para la noche ¿Era lo mismo? ¿Había este mismo número de pasajeros que pasaban al restaurante o por la noche disminuía este número? ¿Cómo era? porque tú me dices que eran tres turnos en el restaurante, el día era lo complicado.

JM: En la noche era un poco más tranquilo precisamente, mencionaba nuestro padre que eran más de café con pan, con sus pays, sus flautas, cosas muy manuales, muy ligeras, porque también muchos dicen hay que regresar a trabajar, entonces no podían comer tanta cosa pesada. Te voy a platicar el menú, me platica María de Jesús, mi tía, que los lunes había habas, arroz tradicional, frijol con queso y bistec ranchero; los martes sopa de pasta, arroz, frijoles y pollo a la mexicana; los miércoles, lentejas, arroz, frijoles y albóndigas; los jueves era caldo de res o pollo, igual con sus carnitas de puerco con nopales; el viernes un caldito rojo con cecina, incluso pollo ranchero, pero eso sí, los domingos no podían faltar los moles poblanos, sus frijoles su salsa y su salsa molcajeteadas. Ella menciona mucho eso, las aguas frescas, porque como tú dices, además de tener comida corrida, a la carta teníamos tostadas de pollo, cecina, tortas, flautas, tacos, es más mijo, la cocina era artesanal, aquí preparamos los pays, los polvorones, el pan, la avena, la fruta en almíbar, las aguas frescas de piña, tamarindo, horchata, dice todos los preparamos nosotros, pero sucedió que en 1965, mi abue-

lito se sintió mal por sus pulmones, por las calderas, por lo que limpiaba, por lo que le tuvo que bajar y fue cuando ya él dice se reunió y que dijeron pues a lo mejor ya no tenemos la capacidad de poder mantener el restaurante en la estación del ferrocarril, pero vamos a seguir con el mismo trabajo, pero en otro local, y fue lo que pasó, porque precisamente se fueron ahí, después cuando paso de la estación se fue al restaurante donde estaban los chinos, ahí en donde era la tienda El Vapor.

CV: JM, me queda una duda, efectivamente este menú que tenían diario pues era muy amplio, la pregunta es ¿Tenían además de tu tía y de la familia que participaba dentro del restaurante, otras personas que apoyaban?

JM: Sí claro, claro, mi madre fue un pilar de ellos. El día que ciudadanice este tema, que lo puedo poner aquí en canal local o através de mi página, van a salir muchísimas más historias, como tú dices de la gente que lavaba los trastos, de la cocinera, la gente que llevaba al pan, la gente que llevaba la leche o sea cuántas memorias, pero este es el primer paso, es punta de lanza, y si podemos hacer esto, contribuir a nivel de estado, a nivel local, y nacional, yo agradezco mucho a Dios y a ustedes por la vinculación que nos están dando.

CV: JM, entonces ¿tu abuelo tuvo aproximadamente catorce años el restaurante de la estación?

JM. Exactamente, catorce años.

CV: Perfecto, o sea de estos 70 años de tradición gastronómica, catorce años fueron específicamente en el restaurante de la estación de Cárdenas.

JM: Exactamente, exactamente, y bueno, ya posterior de ahí estuvimos en otros locales, entonces no ha sido en vano, no sé si fueron visionarios, cosas futuristas, y que yo pueda contribuir en eso a mi pueblo, todo lo que estamos rescatando, también estas cosas.

CV: Pues nuevamente muchas felicidades, que estos 70 años se conviertan en muchos más para tu restaurante y el restaurante de la familia, pero además, la importancia de que ustedes no olvidan su raíz, para mí eso es fundamental, y es algo excelente, que tú te has dado a la tarea de bueno, tengo 70 años de tradición culinaria en mi familia, pero mis raíces comienzan en el ferrocarril, es algo que tú no has olvidado y que siempre lo pones sobre la mesa, siempre que hay oportunidad estás hablando de esa parte de la historia de tu familia, cómo comenzaron en la estación de Cárdenas, incluso las imágenes que tú me has compartido son realmente excelentes, y la verdad, tú no dejas morir esa tradición, que no solamente es ese restaurante, que está ahí, funcionando, y que tú estás ahí, al frente, sino es todo lo que está atrás y que tú lo traes al presente, eso creo yo, es algo fundamental, y por eso como dices: “esa raíz del ferrocarril de la que no me puedo desligar”, pero es por eso, porque te has tomado como esa tarea.

JM: La misión, me he echado la carga yo solo.

CV: Claro, claro, y además siempre con ese ánimo de saber más, de conocer más, de investigar, eso la verdad para mí es fantástico, realmente es un privilegio conocer a alguien como tú con este ánimo, siempre de investigar, de decir, estas son mis raíces, nosotros empezamos así, y tenemos que seguir adelante.

JM: Sí, exacto, pues es que tratamos de ser un modelo, ejemplo para las nuevas generaciones, porque a veces decimos conservamos, promovemos, para mí es importante conocer nuestros orígenes, nuestra raíz, de dónde venimos. Decía un amigo historiador, no de aquí muy lejos, del municipio, dijo algo que no se me olvida, dijo: hoy, el que no conoce su historia es un pueblo que no tiene alma, porque cómo puedes aprender todos los errores de nuestros antepasados, cómo podemos inventar un buen presente y administrar mejor, y digo vamos a Cárdenas, y que lindo es Cárdenas, dijo Z. Maldonado.

CV: Que así siga Juan Manuel, que así siga, y mucho éxito. Agradecemos infinitamente tu tiempo y estas valiosas aportaciones que nos das hacia este tema, hacia el tema de la vendimia en las estaciones y en este caso, en los restaurantes de las estaciones.

ARCHIVO DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Subfondo: Junta Directiva

Núm.	Expedientes	Legajos	Periodo	NCO	Caja
687	Reclamación que la Mexican Coal and Coke Co. Hace a la Compañía Carbonífera Consolidada de Coahuila (CCCC) por maquinaria de su propiedad que existe en poder de CCCC	Reclamación que la Mexican Coal and Coke Co. Hace a la CCCC por maquinaria de su propiedad que existe en poder de CCCC	1927	5, 9520	38
688	Interpelación hecha a Ezequiel Padilla con motivo de la publicación en la prensa de artículos que atañen a la CCCC	Interpelación hecha a Ezequiel Padilla con motivo de la publicación en la prensa de artículos que atañen a la CCCC	1927	5, 9820	38
689	Donativo de la CCCC para la construcción del edificio del Centro de Ingenieros S.C.L.	Donativo de la CCCC para la construcción del edificio del centro de ingenieros S.C.L.	1924	5, 9830	38
690	Escritura constitutiva de la Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo (FCVCI) y escritura de compra-venta de los bienes de la Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico (FCVPA)	Escritura constitutiva de la Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo y escritura de compra-venta de los bienes de la Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico	1908	6, 1340	38
691	Estatuto de la compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo	Testimonio y copias simples de la protocolización en los registros de notario público de los estatutos de la Compañía Ferrocarril de Veracruz al Istmo	1908	6, 1510	38

692	Contrato por el cual el gobierno federal traspasó a FNM las acciones que poseía del FVCPA y del FCVCI, 1910. Escritura de la venta de las propiedades del FCVCI a favor de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) 1913. Escritura otorgada por la Cía del FCVCI sobre aplicación a cuenta del haber social a favor de FNM. Escritura sobre disolución de la sociedad anónima FCVCI 1913. Estudio Legal del contrato de traspaso del FCVCI a favor de FNM.	1. Contrato por el cual el gobierno federal traspasó a FNM las acciones que poseía del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico y del Ferrocarril de Veracruz al Istmo 1910. Escritura de la venta de las propiedades del Ferrocarril de Veracruz al Istmo a favor de FNM 1913. Escritura otorgada por la Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo sobre aplicación a cuenta del haber social a favor de FNM. Escritura sobre disolución de la sociedad anónima Ferrocarril de Veracruz al Istmo 1913; 2. Estudio Legal del contrato de traspaso del Ferrocarril de Veracruz al Istmo a favor de FNM.	1910-1913	6, 4270	38
693	Adeudo al gobierno federal por intereses sobre los bonos del Ferrocarril de Veracruz al Istmo.	Solicitud para que sean cubiertas las cantidades que adeudan el gobierno mexicano sobre la Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo.	1926-1928	6, 5123	38
694	Datos estadísticos sobre ingresos y egresos de la Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo y clasificación de fletes.	Ingresos aproximados semanales 1910; 2. Ingresos aproximados semanales 1911; 3. Ingresos aproximados semanales 1912; 4. Ingresos aproximados semanales 1913	1910-1913	6, 5131	38
695	Clasificación de flete comercial transportando en carro entero.	1. Estados comparativos de ingresos y gastos 1911; 2. Estados comparativos de ingresos y gastos 1912; 3. Estados comparativos de ingresos y gastos 1913; 4. La Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo clasificación de flete comercial transportado en carro entero 1936.	1911-1936	6, 5134	38
696	Balances generales.	Balances generales y contabilidad.	1912-1913	6, 5149	38

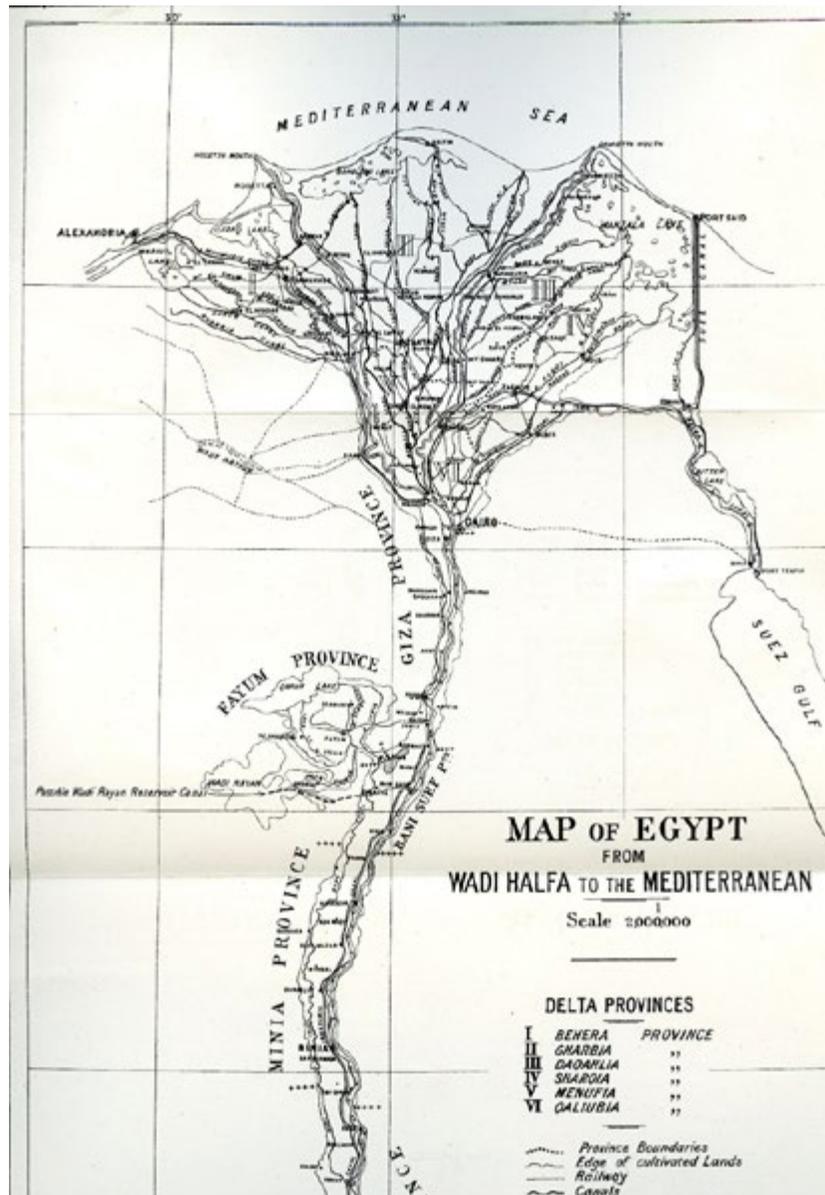
ARCHIVO DOCUMENTALES Y DE BIENES

Biblioteca especializada

Colección Méndez Quijano Zirión

627.54962
WIL.e
1899

136.- Willcocks, W., Egyptin irrigation / London : E. & F.N. Spon, 1899, xxvii + 485 pp.
26 x 18cm, Tela original decorada.



627 DUM.e 1896	137.- Dumas, A., Etude theorique et pratique sur les barrages –reservoirs / París : Baudry et cie, 1896, 167 p.
628.3 WIL.i 1906	138.- Wilson, Herbert M., Irrigation engineering / Nueva York : john wiley & Sons, 1906, xxix + 614 p.
627.54954 BUC.i 1893	139.- Buckey, Robert Buston, Irrigation works in India : Irrigation works in India and Egypt / London : E. & F.N. Spon, 1893, 348 p.
627.54972 RIE.o 1940	140.- Rieman, Armand., ing., La obra de la Comisión Nacional de Irrigación : Memoria del distrito de riego de Morelia y Quréndaro, Michoacán / México : Comisión Nacional de Irrigación, 1940, 574 p.
627.54 WIL.m 1899	141.- Wilson, Herbert M., Manual of irrigation engineering / Nueva York : john wiley & Sons, 1899, xxv + 538 + 16 anuncios.
628.3 BEL.c 1872	142.- Beloe, Charles H., On the construction of catch-water reservoirs : Mountain districts / Nueva York : E. & F.N. Spon, 1872, 48 p. + 5 láminas
627.972 VIZ.p 1949	143.- Vizcayno, Fernando y Bistrain, Pablo, Primer congreso Internacional de Ingeniería Civil en México : Aprovechamiento integral de los recursos hidráulicos de los volcanes en generación de energía y abastecimiento de agua a la ciudad de México / México : Empresa hidroeléctrica de los volcanes, S.A., 1949, 16 p. + 4 lám.
628.3 FOL.w 1917	144.- Folwell, A. Prescott, Water-supply engineering : The designing and constructing of water supply systems / Nueva York : john wiley & Sons, 1917, xv + 484 p.
627 KIN.h 1918	145.- King, Horace Williams, Handbook of hydraulics : For the solution of hydraulic problems / London : McGraw-Hill Book Company, 1918, 424 p.
627 MER.t 1925	146.- Merriman, Mansfield, Treatise on hydraulics / Nueva York : john wiley & Sons, 1925, x + 565 p.
725 BUR.c 1894	147.- Burr, William H., Course on the stresses : Bridge and roof trusses, arche ribs and suspension bridges / Nueva York : john wiley & Sons, 1894, xi + 475 + xiii láms.
725 MER.t 1894	148.- Merriman, Mansfield and Jacoby Henry S., A textbook of roofs and bridges : Volume 3. Bridge design / Nueva York : john wiley & Sons, 1894, vii + 425 p.
693.8 DUM.e 1890	149.- Dumetz, E., Etudes theoriques et pratiques sur les ponts metalliques a une travee / París: Baudry et cie, 1890, 260 p.
624.1 REG.m 1857	150.- Regnault, J., Manuel des aspirants : Manuel des aspirants au grad d'ingenieur des ponts et chaussees / París : Mallet- Bachelier, Imprimeur- libraire, 1857, 252 p. + 9 láms.

ARCHIVO DOCUMENTALES Y DE BIENES

Fototeca

Colección: Donaciones al MNFM

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-002006	Maquinaria.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002007	Maquinaria.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002008	Maquinaria.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002009	Tanque de agua elevado.	Blanco y negro	4.5 x 3"
03-002010	Reparación de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002011	Maquinaria de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002012	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002013	Vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002014	Reparación de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002015	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002016	Maquinaria de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002017	Vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002018	Reparación de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002019	Reparación de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002020	Maquinaria de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002021	Maquinaria de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002022	Maquinaria de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"

03-002023	Armón.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002024	Maquinaria de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002025	Vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"



03-002010



03-002019

ARCHIVO DOCUMENTALES Y DE BIENES

Planoteca

Fondo: Ferrocarril Mexicano

Sección: Fuerza Motriz

Serie: Apizaco

141	Reverse lever.	4-5, 1899	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
142	Stub N° 6377.	2-22, 1907	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
143	Steam chest gland.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
144	Stubs.	8-16, 1901	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
145	Springs.	10-21, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
146	Springs.	10-21, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
147	Safety chain-between. Engine and tender.	3-22, 1898	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 25
148	Steam valve stand.	7-19, 1899	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 25
149	Springs.	10-6, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
150	Smoke stack base.	12-6, 1902	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
151	Steam gauge stand.	11-14, 1896	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
152	Spring.	9-4, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
153	Stub N° 2870.	9-28, 1897	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
154	Stub N° 2476, Jaw brass 1196.	4-17, 1895	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
155	Springs.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
156	Smoke box front.	12-1, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
157	Stub.	7-17, 1895	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
158	Stub.	2-1, 1895	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
159	Smoke stacks.	9-15, 1900	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
160	Springs.	10-17, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5

ARCHIVO DOCUMENTALES Y DE BIENES

Almacén de colecciones

Catálogo de Colección

Núm.	Nombre	Marca/sello de contraste	Núm. de inventario	Medidas	Imagen
1	Pinzas o tenazas	International Silver Co. The Pullman Company	H0030328IM160002565	1.6 x 11 x 5.1	
2	Jarra chocolatera con escudo presidencial	TH PULLMAN COMPANY. INTERNATIONAL SILVER CO.	H0030328IM160002519	26 X 17.5 X 25	
3	Cenicero	THE PULLMAN COMPANY INTERNATIONAL SILVER CO.	H0030328IM160002564	1 X 9 X 9	

4	Plato cerámica con escudo presidencial	"A" MARCA REGISTRADA HECHO EN MEXICO	H0030328IM180004446	1.5 X 13	
5	Taza con escudo presidencial	"A" MARCA REGISTRADA HECHO EN MEXICO	H0030328IM180004885	5.2 X 8.6 X 10	
6	Copa alpaca plateada	IS. International Silver Co. Silver Solde-red. The Pull-man Co.	H0030328IM180005058	7.5 X 8.7	
7	Cuchara para helado	THE PULL-MAN COM-PANY	H0030328IM180005059	2.4 X 24 X 3.4	
8	Charola alpaca plateada	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered SEO 450.22	H0030328IM180005060	2.3 x 19.4 x 12.5	

9	Cuchara para postre	MENESES 110	H0030328IM180005061	.8 X 11.4 X 2.5	
10	Servilleta de cocina	Estados Unidos Mexicanos	H0030328IM180005062	44 x 46	
11	Mantel	Estados Unidos Mexicanos	H0030328IM180005063	100.74 x 200.	
12	Mantequillero base		H0030328IM180005064-1	2.5 X 20.3 X 11	
13	Mantequillero tapa		H0030328IM180005064-2	6.5 X 7.8 X 17.4	