

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:

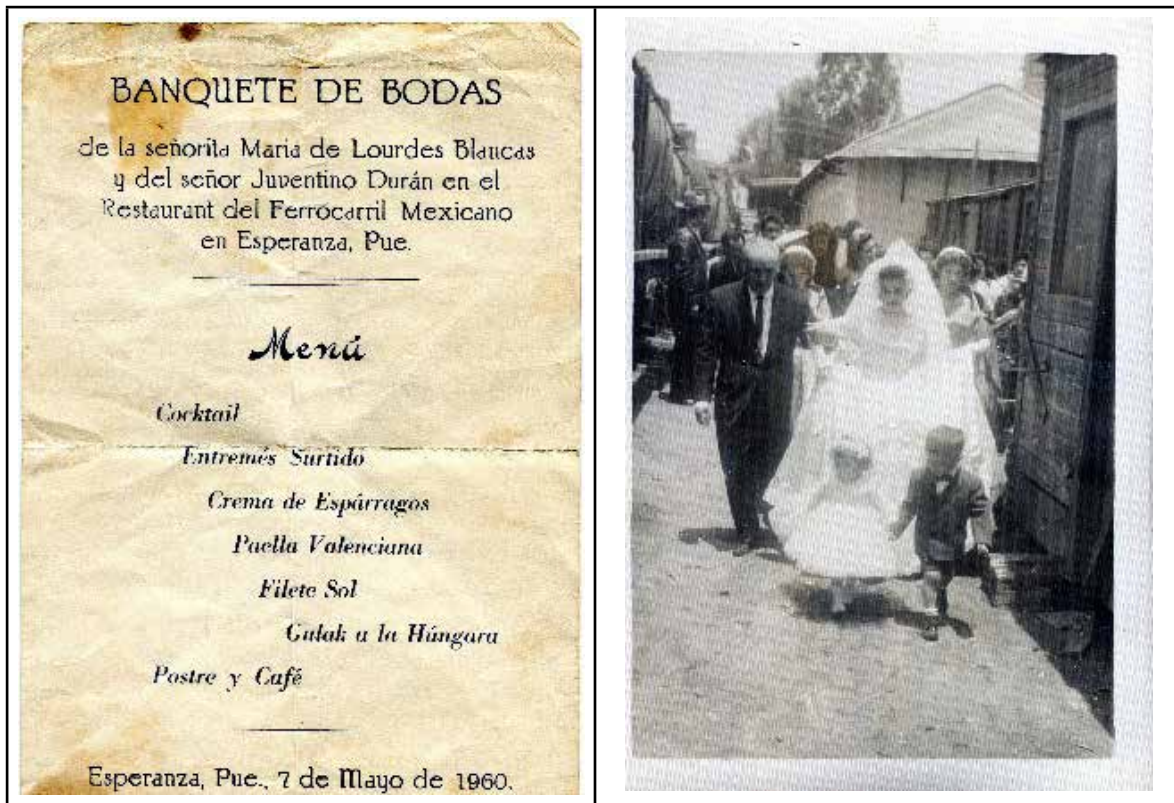
“PUNTO DE VISTA COMERCIAL Y ECONÓMICO. - La parte inmediatamente colindante a la estación del Sur y parte de la del Mexicano, es propiedad de los Señores Gómez Allende Hnos. quienes han establecido allí un centro de acaparamiento de los productos de la región, - pues cuentan con amplias bodegas para 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.

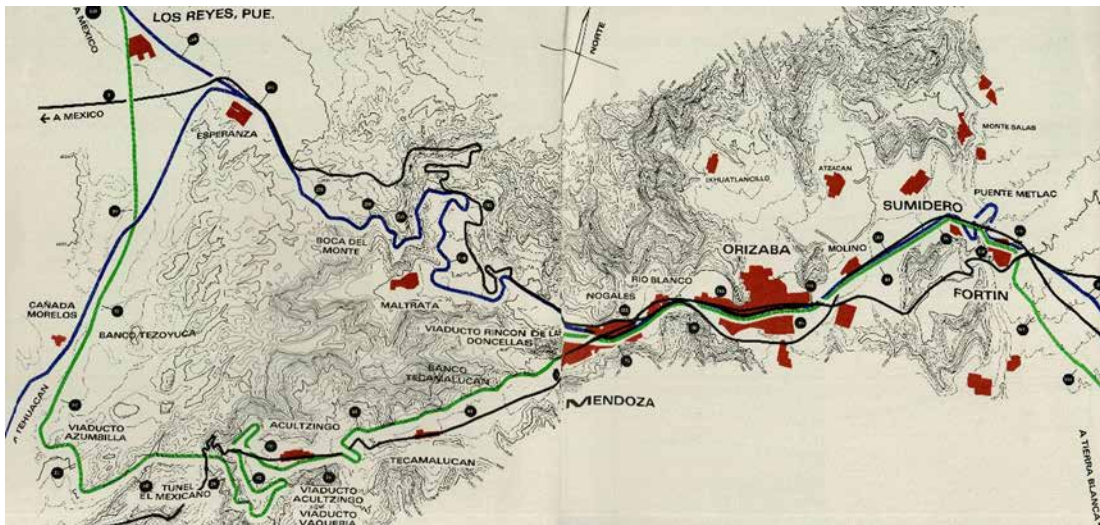
Todas las vendedoras del tren formaban un gremio importante en Esperanza, que generaba economía. Muchos comerciantes eran beneficiados por este gremio, había flujo de dinero, más de 150 vendedoras sostenían a su familia o apoyaban a la economía de sus hogares, cada una con una historia diferente, ¡un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

con las manos vacías. ¿Qué voy a hacer Dios mío?, fue la pregunta que se hicieron muchas de ellas, totalmente desesperadas ¡¿Qué voy a hacer ahora?!, ¡Mis hijos!.

Muchas de ellas se fueron a seguirlo a la estación de Jesús Nazareno, que se encuentra a 11 kilómetros aproximadamente del pueblo de Esperanza, en donde el tren siguió pasado después de la rectificación del trazo de la vía; trazo que, al evitar las Cumbres de Maltrata, dejó fuera a los poblados de Maltrata, Boca del Monte y Esperanza; pasando la nueva ruta por San Antonio Soledad, Cañada Morelos, Puente Colorado, Vaquería, Mezquite, hasta llegar al Encinar.



Tramo de Los Reyes, Puebla – Fortín, Veracruz¹⁰

Las vendedoras, como mujeres enamoradas que siguen a su amado a pesar de los obstáculos que la vida les presenta, fueron de nuevo a encontrarse con sus trenes de pasajeros, no sólo era el sustento lo que buscaban, era su forma de vivir, de convivir, de ser, su esencia. No es difícil entender lo que sintieron cuando el tren de pasajeros ya no pasó, ¡ni aquí, ni allá!, se quedaron con las manos vacías y el corazón estrujado. Nadie pensó en ellas, a diferencia de los ferrocarrileros, ellas no fueron pensionadas, liquidadas o reubicadas. ¿En dónde estaban aquellos líderes sindicales o políticos, quienes las utilizaron muchas veces para que participaran en mítines con la amenaza de que si no asistían no se les permitiría vender en el andén?; ¡nadie pensó en ellas!, se enjugaron sus lágrimas y, como mujeres independientes, valientes, fuertes y decididas, siguieron preparando sus antojitos, salieron a las calles con sus canastas, y al mercado, y de casa en casa; en las esquinas ofrecían sus memelitas, pulque, patitas capeadas y lo que cada una de ellas sabía hacer. Pero nunca fue lo mismo, el que los trenes dejaran de pasar por Esperanza en la década de 1990 afectó la economía y el comer-

¹⁰ Secretaria de Comunicaciones y Transportes, *Vía férrea MÉXICO – VERACRUZ nueva ruta del Mexicano. Tramo: Los Reyes, Puebla – Ciudad Mendoza, Veracruz*. México, SCT, 1985.

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.