

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, 3^a. 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, 3^a. 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 calzadito 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 guisas 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 cochinadas, 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 mandarles 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 cuídame 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.