

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 desempeño, 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, totooooopo... 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.