

ESTACIONES

El ferrocarril: representación y reproductibilidad

Maricela Dorantes Soria *

*Si desde el bajel que surca las aguas del Golfo mexicano, el viajero contempla las costas veracruzanas y el aspecto imponente del Citlaltepetl, de ese faro colosal que la naturaleza ha levantado en el corazón de la sierra, puede ya imaginarse las fragosidades del suelo, que muy pronto han de ofrecerle en su rápido trayecto, los más violentos cambios en la temperatura, en la vegetación y en los paisajes.*¹

Resumen

La imagen, como práctica de una intencionalidad simbólica, no representa solo una experiencia acordonada por la visibilidad que trasgrede un medio de reproducción al entrar en contacto con el receptor, sino que sus discursos se prescriben en la intención y el sentido de su reproductibilidad. A la postre del siglo XIX, México vivía bajo el estímulo progresista, científico, mercantilista e industrial, que encumbraría el idealismo burgués porfirista, estructuras sujetas bajo el halo protector de culturas y civilizaciones extranjeras. En esta dicotomía entre la imagen y su contexto, las circunstancias del país provocaron que las imágenes del ferrocarril ocuparan los principales medios de emisión: litografías, pintura, fotografías y cine, como uno de los indicadores del modernismo.

Este trabajo dirige su análisis a las distintas representaciones y reproductibilidades del Ferrocarril Mexicano, para reflexionar sobre su estructura constructiva y su expresión formal durante el siglo XIX y principios del siglo XX. La intención de los recursos visuales empleados en las imágenes por analizar propicia una continuidad compositiva que se antoja convencional. Por tanto, la finalidad última es prever los factores externos y las circunstancias que determinaron las múltiples reproducciones del ferrocarril.

Palabras clave: imagen, símbolo, litografía, modernidad, fotografía, ferrocarril, porfiriato, revolución mexicana, representación política.

Abstract

This article directs its analysis to the different representations and reproducibilities of the Mexican Railway in order to reflect about its constructive structure and its formal expression during the late 19th century and the beginning of the 20th century. As one of the indicators of modernism, images of the railroad occupied the principal means of transmission: lithographies, paintings, photographs, and cinema. Therefore, the ultimate purpose would be to foresee the external factors and the circumstances that determined all the different railroad reproductions.

Keywords: Image, Symbol, Lithography, Modernity, Photography, Railway, Porfiriato, Mexican Revolution, Political representation.

Red ferroviaria mexicana

La industrialización de las grandes ciudades estuvo auspiciada por el avance tecnológico de los medios de transporte, que dependían de manera directa de la afluencia de productos que abastecían a las fábricas y a la urbe. Los amplios espacios del territorio mexicano estuvieron articulados por el sistema ferroviario, que gozaría de gran apogeo y expansión durante el gobierno dictador de Porfirio Díaz. En sus inicios, el proyecto de construcción de las líneas férreas se consolidó con la aprobación de la primera concesión, entregada el 22 de agosto de 1837 al exministro de Hacienda, Francisco Arrillaga.² Al cabo de treinta y seis años de la primera concesión, en su fecha conmemorativa inaugural se contaba con 423.7 km de línea férrea entre la capital y Veracruz.³ La inauguración del ferrocarril mexicano tuvo lugar el 1 de enero de 1873, a manos del presidente Sebastián Lerdo de Tejada, en un contexto convulso por las situaciones políticas, sociales, económicas y religiosas del país.



Primer Camino de Fierro en la República Mexicana, 1850, cartel.

Debemos contemplar que la primera función de la red ferroviaria mexicana fue la de realizar paseos dominicales y en fechas festivas; aún para finales de la década de los 50 del siglo XIX no figuraba como un transporte netamente de carga. La participación de los hermanos Manuel y Antonio Escandón en este proyecto significó fomentar la idea de que el ferrocarril se convertiría en el impulsor de la agricultura y, con ello, del crecimiento económico, al trasmutar en un medio de carga.⁴ Al inicio del siglo XX, específicamente en 1901, la expansión de las líneas férreas se había concretado en 14 319.65 km. Las inversiones monetarias para esta empresa constructiva recayeron en presupuestos nacionales y extranjeros –en los últimos años con financiamiento norteamericano y británico–, mientras que el proyecto y su diseño fueron ejecutados por ingenieros de Bélgica, Estados Unidos, Gran Bretaña, y, por supuesto, de México; en tanto que la mano de obra recayó, casi en su totalidad, en la población nativa.⁵ Desde esta perspectiva, no resulta ajeno que los inicios de la red ferroviaria mexicana estuvieron encaminados a promover la conexión del espacio nacional, con el propósito de acrecentar la economía del país. A ello se sumó la necesidad de mostrar un México que buscaba el desarrollo social, la modernización y el mejoramiento de los servicios.

Imágenes: entre el sentido y la materialidad

Las primeras representaciones del ferrocarril constituyeron un discurso elocuente, pleno de ideología, cualidades, dogmas y sentidos dirigidos a los espectadores. Es en la reflexión de ese discurso que se inscribe esta propuesta, cuyo objetivo es comprender la intencionalidad de la reproducción como un producto discursivo que utilizó diversos medios de transmisión. Las locomotoras de vapor que se representaron mostraban máquinas que necesitaban de la combustión del carbón, para impulsarse sobre ejes y ruedas que embonaban sobre dos hileras paralelas de hierro. Pese a que su creación circundó las dos primeras décadas del siglo decimonónico, la obra del paisajista británico William Turner, *Lluvia, vapor y velocidad. El gran ferrocarril del Oeste*, creada en 1844, encarnó el inicio de la representatividad plástica del ferrocarril. Esta práctica se apuntaló con la visión de una locomotora que emerge de una neblina luminosa y condensada, en la cual una máquina de vapor se vislumbra con trazos sinuosos y disipados, en tanto una pequeña barca que navega sobre el Támesis se antepone ante la forma armoniosa del viaducto de Maidenhead; ambos están imbuidos con delicadeza en un paisaje idílico y lluvioso. Por figurar como sinónimo de la modernidad, el ferrocarril se convertiría en objeto de inspiración para los impresionistas europeos, quienes buscaron

unificar los efectos visuales de su marcha, un movimiento que se inscribía en las vibraciones, en la yuxtaposición de pinceladas y en el uso de la luz.



William Turner, *Lluvia, vapor y velocidad. El gran ferrocarril del Oeste*, 1844, National Gallery, Londres.

La creación de imágenes del ferrocarril se prescribió en un proceso cultural donde la estética estaba coludida de manera directa con su presente político, económico y social. De ahí que la reflexión analítica de las representaciones nos otorgará la bifurcación entre el proceso creador y la cultura de recepción, contenidos que estaban encaminados hacia un espectador que contendría una multiplicidad de discursos, en los que su tarea sería ser partícipe reflexivo de la enunciación visual. Dos imágenes del ámbito mexicano prueban el papel que jugó el ferrocarril en su contexto, *Litografía tomada de Antonino y Anita o Los nuevos misterios de México* y *La colegiata de Guadalupe*; en ellas se procuró captar el transcurso del tiempo y el movimiento de la locomotora como una acción social, producto de la interacción estética de representación.⁶ Ambas demuestran una realidad configurada en la acción del desplazamiento del objeto que simbolizaba a la modernidad; de manera paralela, en el *locus* de la escena los trenes se ubican en un plano intermedio, que tiene por fondo construcciones religiosas, y están anteceditos por un grupo de personas. Las imágenes recrean acontecimientos cotidianos en espacios que se ven trasgredidos por el desplazamiento y la visibilidad de un transporte que se antoja efímero en su recorrido, pero que ratifica su presencia por los rieles y los durmientes, y en su transición irrumpe la quietud de ese espacio solo en ciertos momentos, como si fuese un escenario vacío que espera ser habitado.



Litografía tomada de *Antonino y Anita o Los nuevos misterios de México*, 1851. Nación de imágenes. La litografía mexicana del siglo XIX. México: INBA- MUNAL/Banamex/ ICA/Elek/Moreno Valle y



Asociados, 1994, 239. Luis Coto, *La colegiata de Guadalupe*, óleo sobre tela, 1859. Museo Nacional de Arte.

Una vez que el espectador forma parte de la realidad que muestra el paso de locomotora, como un objeto fijo e inmutable, lo único que demuestra su movilidad es el denso humo que emerge de las entrañas de las chimeneas. Esta lectura reflexiva considera a los objetos como inasibles para cualquier medio de reproducibilidad, en ello radica que se contemplan como prueba de algo que surcó el espacio. En esta ambivalencia, la presencia de un convoy, que al cabo de un corto tiempo desaparece, se convirtió en una imagen titilante para quienes observaron su paso, aunque en las imágenes se antoja como una constante temporal y espacial. En ello radica la naturaleza de este trabajo, puesto que las imágenes son manifestaciones de un momento espacio-temporal preciso, a la par que son simbolismos individuales y colectivos por los discursos de representación que contienen.

Visualmente, el ferrocarril revela la morfología consensuada de su representación que, de acuerdo con Hans Belting, necesita reconocer al *qué* en correspondencia directa con el *cómo*,² ya que en ambos se comprenderá su ontología y la intencionalidad de transmisión. Analizadas en este sentido, ambas imágenes documentan escenas en las que el ferrocarril se convierte en testimonio y, a su vez, en evidencia de una ideología modernista para la que el traslado y la interconexión entre espacios era el sinónimo de progreso. Estas escenas efímeras carentes de materialidad requirieron de un medio para mostrarse y constituirse. De igual manera, contemplar las imágenes en dependencia directa con el

soporte por el que se difundieron implica tomar conciencia e introspección de los elementos que las conforman y que delimitan su sentido.

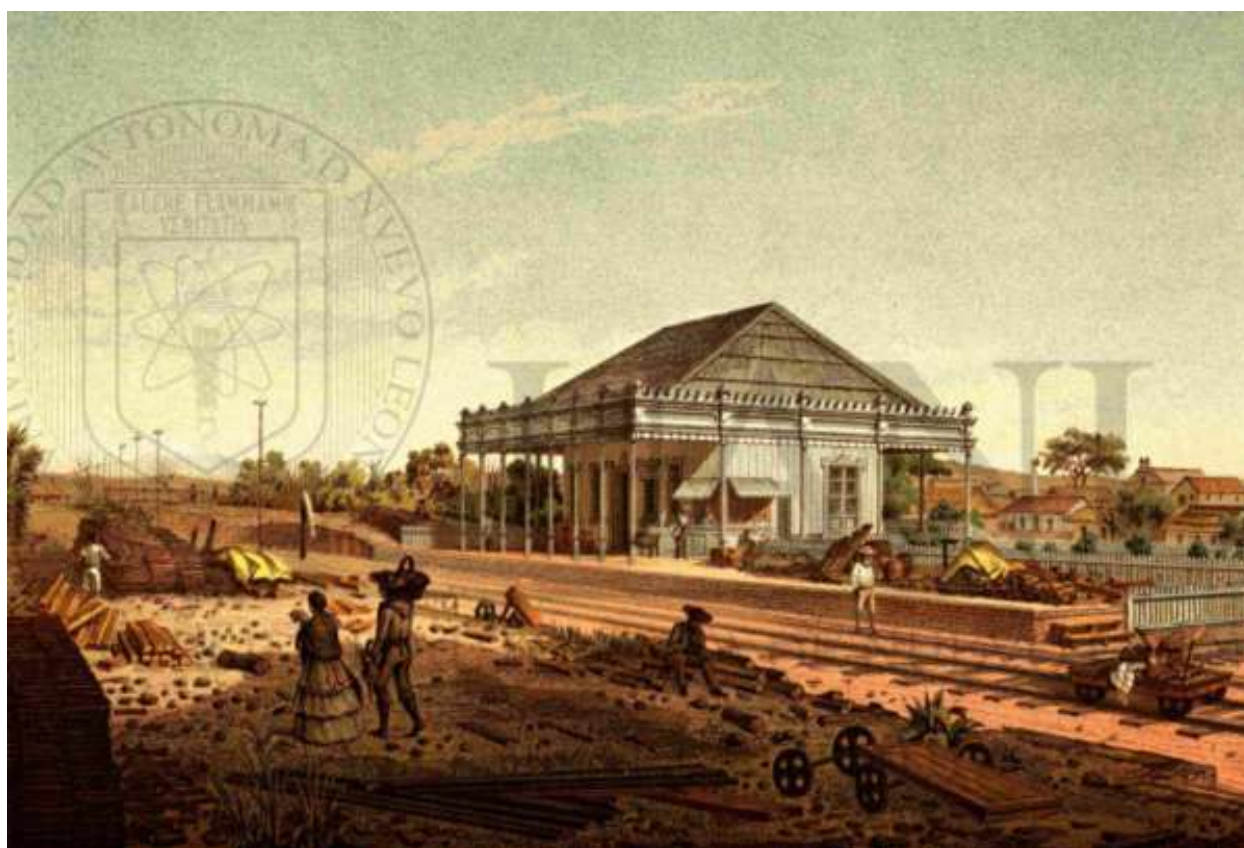
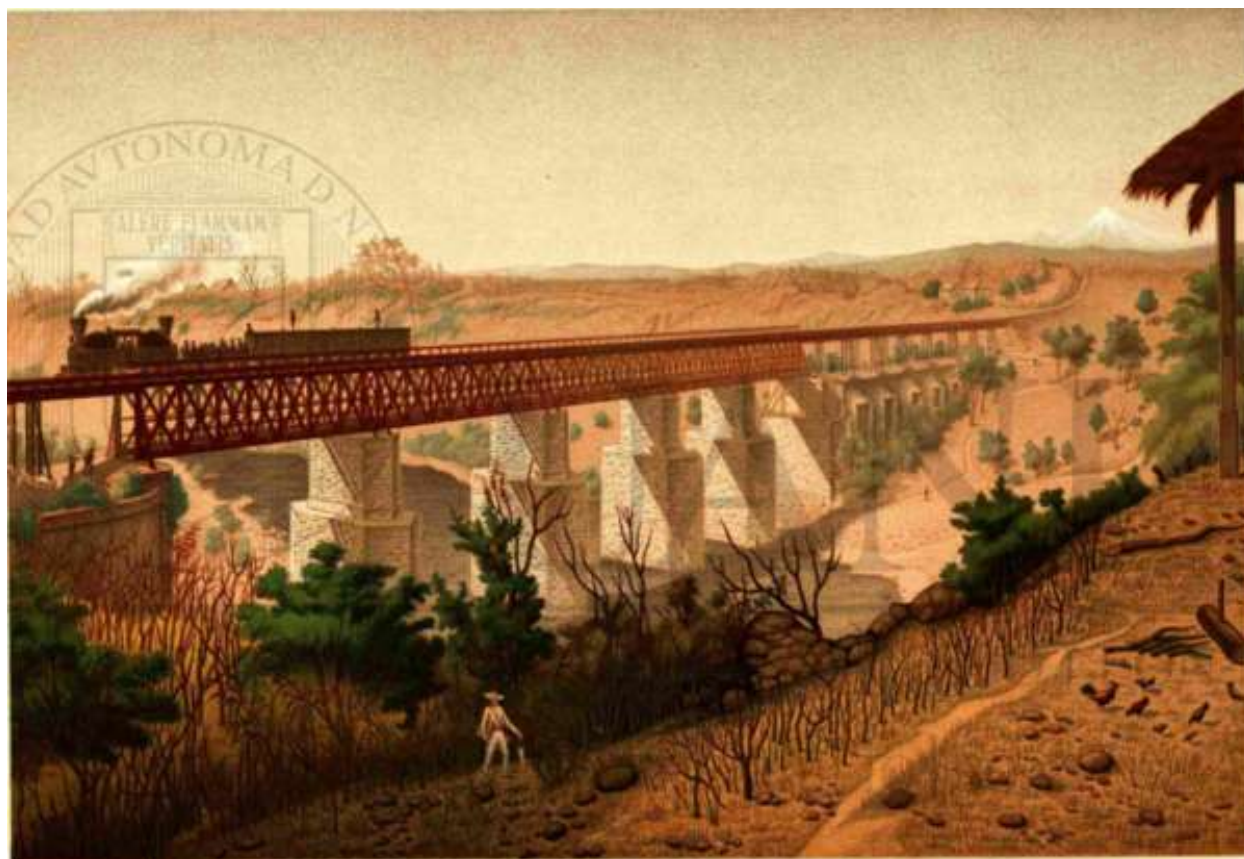
Conviene que recurramos a otras reproductibilidades, como ejemplo de esta problemática de la imagen y el sentido. La *Historia del Ferrocarril Mexicano*, obra de Adolfo Baz Gustavo y Eduardo Gallo, publicada en 1874, contiene una serie de litografías alusivas a esta temática. Este trabajo estuvo encaminado a evidenciar los procesos constructivos de la red ferroviaria entre Veracruz y la capital, por lo que contempló aspectos topográficos, de manufactura y de comercio, con el objetivo de recrear, ante la mirada del espectador, la gran empresa a la que el gobierno federal se había sumado.

Cada escena prescribe la presencia de diversos elementos de significación que esclarece la temática contenida, las variantes entre ellas se obtienen en su programa iconográfico. La primera alude a un túnel terminado que arropa, bajo el arco de medio punto, al que parece ser un campesino. La entrada del túnel se nota impaciente ante la inminente irrupción de la locomotora; este paso está adosado en las entrañas de una ladera y rompe con la secuencia natural de la formación rocosa. En la imagen *Trabajos en la cumbre de Maltrata* resultan imprecisas las formas, ya que solo se percibe una elevación derruida, que fue dividida para albergar en su centro un camino que sustentará los rieles y los durmientes de la línea ferroviaria.



Túnel No. 1 en las cumbres de Maltrata y Trabajos en la cumbre de Maltrata. Adolfo Baz Gustavo y Eduardo Gallo, *Historia del ferrocarril mexicano: riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central* (México: Víctor Debray y Cía., 1874).

Sin reduccionismos, estas representaciones muestran los logros de las grandes obras arquitectónicas que exponen y justifican la inversión monetaria y humana que implicó la construcción del Ferrocarril Mexicano. Al mismo tiempo que se reflexiona sobre la obra de Adolfo Baz y Eduardo Gallo, debemos contemplar el trabajo emblemático de Casimiro Castro y Antonio García Cubas titulado *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, este se correspondió temporalmente con la conmemoración inaugural de la red ferroviaria mexicana que enlazaba a Veracruz con la capital del país. El ferrocarril se convirtió en ambos trabajos en el tema central, debido a que simbolizó la construcción más moderna de su época, que a su vez sirvió al gobierno para afirmar la participación de México en la tan vitoreada modernidad.



Lamina II. Estación de la Soledad y Lámina III. Puente de la Soledad. Casimiro Castro y Antonio García Cubas, *Álbum del Ferrocarril Mexicano*. Colección de vistas pintadas del natural por Casimiro Castro, y ejecutadas en cromo-litografías por A. Sigogne, C. Castro, Et.al. Con una descripción del camino y de las

regiones que recorre por Antonio García Cubas (México: Publicado por el Establecimiento Litográfico de Víctor Debray y Ca., Editores, 1877).

Estas litografías conforman mensajes y narrativas que tienen como modelos de representación influencias y determinismos, que evidencian los vínculos entre la imagen y los espacios en que se instauró. Son escenas provinciales en que un paisaje abierto y colorido desdibuja las formas sólidas de la arquitectura. En la *Estación de la Soledad* la acción está dominada por la estación del tren, como testigo mudo del tránsito cotidiano de personas. Aquí el tren no figura, está ausente, su presencia fugaz se manifiesta por la construcción y los rieles. Las representaciones fueron propuestas estéticas, que se transformaron en composiciones consensuadas y convencionales, en las que el sentido queda claro y se corresponde con el devenir histórico de México. En la lámina *Puente de la Soledad*, al igual que en la litografía de *Antonino y Anita* o *Los nuevos misterios de México* y en *La colegiata de Guadalupe*, un convoy en movimiento surca el espacio como fiel demostración de la envergadura que significó el proyecto del Ferrocarril Mexicano. El paisaje apacible, que sirve de antesala al volcán Popocatepetl, se fractura al albergar una extensa línea casi recta, que aglomera al hierro y al hormigón de la red del ferrocarril.

En esta línea propositiva se suman dos reproductibilidades más, la fotografía y el cine. Dualidad privilegiada de estudio, debido a que materializan y transmiten sus modelos al espectador. Frente a la dinámica política y social de la primera mitad del siglo XX, estos medios de comunicación simbolizan las herramientas para documentar y estudiar las imágenes visuales del ferrocarril, como testimonios y fuentes de investigación del acaecer. En estas interrogantes, sobre el sentido y la función de las imágenes, resulta conveniente partir del impacto que significó el uso de este medio en el proceso revolucionario mexicano, así como en su participación propagandista del gobierno progresista de Porfirio Díaz. La fotografía se comprende como el medio de reconstrucciones de realidades parciales, que fueron pensadas y estructuradas por el creador; en tanto que el cine, como consecuencia directa de la fotografía, adquiere una estructura tridimensional, a partir de la captura del objeto en movimiento. Así, tanto la fotografía como el cine fueron los medios reproductibles que comunicaron al país entero y al extranjero la relevancia de la participación que tuvo el ferrocarril en distintos procesos sociales.

Volvamos sobre el sentido y el contenido de las representaciones. Centraré esta reflexión en fotografías de Agustín Víctor Casasola Velasco, pionero de la *Agencia Mexicana de Información Gráfica* y proveedor de una gran cantidad de material gráfico. De su archivo ocuparemos imágenes relacionadas de manera directa con el Ferrocarril Mexicano. *Niño indígena junto a hombres en una estación ferroviaria* fue tomada cerca de 1912, es posible contemplar a través de la mirada de Casasola los estratos sociales del país a inicios del siglo XX. La identificación de los personajes centrales de la escena es clara y precisa; ocupa, sin duda, el lugar destacado un niño, que Casasola identifica como “indígena”, vestido de manta y calzando huaraches. A pesar de que desconocemos el subtexto de la imagen, tal vez no tuvo un sentido en sí misma, más que el de la solicitud del fotógrafo de mirar a la cámara para hacer la reproducción. No obstante, al observar la fotografía, no es ajeno que se entrecruzaron diversos dinamismos como el político y el social, y hasta uno económico. Estos constituyen el registro de un tiempo y espacio preciso, en que coincidieron civiles y militares en un paisaje ferroviario. Desde una postura estética, esta reproducción pudiera considerarse el reconocimiento de la confluencia de las distintas clases sociales, en un escenario que cobijó el despliegue de infinidad de imágenes, una atmósfera propicia para la reunión de distintos actores.



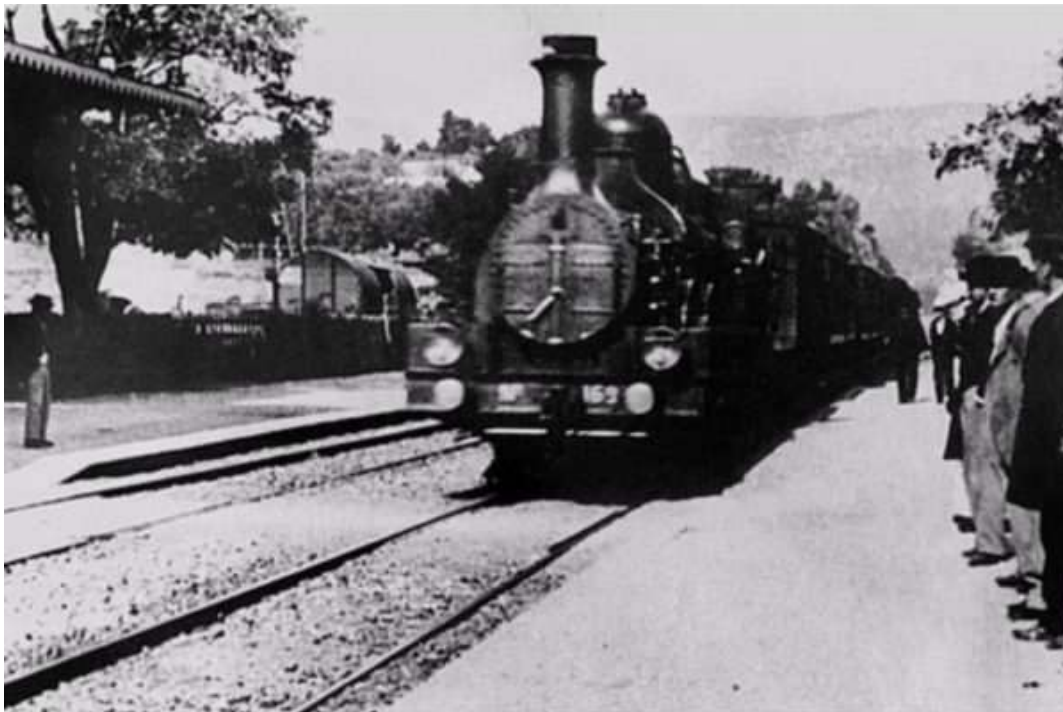
Niño indígena junto a hombres en una estación ferroviaria, c. 1912 (Archivo Casasola / Fototeca Nacional del INAH).

En esta línea recupero la que, al parecer, representa la fotografía más conocida del Archivo Casasola, *Soldaderas en el estribo del tren*, tomada en 1912. Emblema de las mujeres que tuvieron una participación directa en el proceso revolucionario, como partícipes o acompañantes. Figura que ha recibido una oda a la valentía y compromiso, y que adoptaría el nombre de *Adelitas*, en evocación de la enfermera Adela Velarde Pérez, quien protagonizó las coplas escritas de una de las canciones populares más conocidas del periodo revolucionario, y que de manera constante se ha reproducido en las festividades nacionales que evocan a la Revolución. Con ello, pretendo evidenciar lo que el contexto y el devenir ha inscrito en esta imagen emblemática, el de las mujeres aguerridas mexicanas que trascendieron el espacio del hogar para constituir un sentido patriótico y simbólico en la conformación del nacionalismo mexicano. En esta fotografía se percibe el sentido y se corrobora un amplio panorama histórico, social y cultural. La gran mayoría de los mexicanos hemos observado esta imagen, y de manera inmediata hemos recreado su contexto espacio-temporal, sin que por ello seamos realmente conscientes de las circunstancias en que el fotógrafo tomó la imagen y construyó una visión subjetiva de la participación femenina en el movimiento. Su estrato social queda reflejado en su vestimenta, inclusive al percatarnos que no ocupan el interior de los vagones, sino solo los escalones de acceso.



Soldaderas en el estribo de tren, 1912 (Archivo Casasola/Fototeca Nacional del INAH).

De un modo preciso, resulta significativo que ambas fotografías tienen como espacio de creación al ferrocarril. Ello se inscribe en pensar que la intencionalidad del autor estaba dirigida a sobresaltar ciertos personajes en sus reconstrucciones, en la primera imagen es un niño quien obtiene la atención del espectador, en tanto que en la segunda fotografía la mujer que se sostiene del pasamanos del vagón pareciera que dirige su mirada hacia el sitio al que va arribando el tren en movimiento.



La llegada del tren, Louis y August Lumière, cinematografía L'arrivée d'un train à la Ciotat, 28 de diciembre 1895, París, Francia.

Volvamos ahora al cine, en el caso específico de la primera reproducción cinematográfica que tuvo lugar en México. El cine, a la par que se convertiría en uno de los medios de comunicación más influyentes de su momento, fue un medio de expresión y entretenimiento, sumado a su carácter documental del devenir de distintas representaciones

históricas de México. No bastó que el ferrocarril liderara las reproducciones y las representaciones de casi todo el siglo XIX, sino que fue honrado con ocupar las primeras proyecciones del cine con el filme *L'arrivée d'un train à la Ciotat* (La llegada de un tren a la estación de la Ciotat), el 28 de diciembre de 1895. El cinematógrafo, invento de Louis y Auguste Lumière, sería acogido en el Alcázar de Chapultepec el 6 de agosto de 1896, unos meses después de inaugurado, cuando se proyectó ante Porfirio Díaz “La llegada del tren”. La imagen, que procede de la obra cinematográfica de los hermanos Lumière, resulta una narración y representación que muestra, de manera visual y estática, a una locomotora y sus espectadores.

Estamos ante uno de los avances tecnológicos más significativos del principio del siglo XX y frente a la proyección del medio de transporte más relevante del siglo XIX. En este sentido, de nuevo vemos ratificado que la figura del ferrocarril trascendió por una ideología resuelta que proyectó un México industrializado y progresista. Por tanto, al cabo de la Revolución las imágenes del ferrocarril se multiplicaron, no solo en un formato bidimensional, sino en uno tridimensional, en que su desplazamiento fue captado por una sucesión constante y secuencial de imágenes también en movimiento.

Reflexión final

Sin duda el “ojo de la época”, al que Michael Baxandal identifica como el patrón visual que está inmerso en un proceso de formación social que depende de 1) un conjunto de patrones, 2) convenciones de representación y 3) experiencia en un espacio y tiempo específico.⁸ Por tanto, lo que hemos precisado en este trabajo ha respondido de una u otra manera a los cuestionamientos sobre el contexto de las imágenes y el sentido de creación. Cada una de ellas ha dirigido su respuesta hacia la intencionalidad de una dinámica política en que se debía sustentar la creación del Ferrocarril Mexicano, auspiciando con ello el crecimiento económico y la modernización nacional. De nuevo estamos ante la reconstrucción de uno de los fenómenos más significativos de los siglos XIX y XX, el proyecto ferroviario, y con ello de su funcionalidad como panfleto publicista y utilitario de ratificación progresista. Así, las imágenes irrumpen en la envergadura escénica como evidencias ideológicas y culturales de un espacio-tiempo construido y ambientado por medio de la edificación del ferrocarril.

Referencias

- Adorno, Theodor W. *Teoría estética*. Madrid: Taurus, 1980.
- *Álbum del Ferrocarril Mexicano. Colección de vistas pintadas del natural por Casimiro Castro, y ejecutadas en cromo-litografías por A. Sigogne, C. Castro, Et.al. Con una descripción del camino y de las regiones que recorre por Antonio García Cubas*. México: Publicado por el Establecimiento Litográfico de Víctor Debray y Ca., Editores, 1877.
- *Antonino y Anita o Los nuevos misterios de México*, 1851. *Nación de imágenes. La litografía mexicana del s. XIX*. México: INBA-MUNAL/Banamex/ ICA/Elek/Moreno Valle y Asociados, 1994.
- Baz Gustavo, Adolfo y Eduardo Gallo. *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: Víctor Debray y Cía., 1874.
- Belting, Hans. *Antropología de la imagen*. Trad. Gonzalo María Vélez Espinosa. Argentina: Katz, 2007.
- Büler, Dirk. “La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1873). Arte e ingeniería”, *Boletín de Monumentos Históricos, Tercera Época*, Núm. 18, enero-abril (2010): 78 a 95.
- Casasola Velasco, Agustín Víctor. *Niño indígena junto a hombres en una estación ferroviaria*, c. 1912. Archivo Casasola/Fototeca Nacional del INAH.
- Casasola Velasco, Agustín Víctor. *Soldaderas en el estribo de tren*, 1912. Archivo Casasola/Fototeca Nacional del INAH.
- Louis y August Lumière, cinematografía *L'arrivée d'un train à la Ciotat*, 28 diciembre 1895, París, Francia.
- Onians, John. “El «ojo de la época» de Michael Baxandal: de la Historia Social del Arte a la Neurohistoria del Arte”, en *Quintana*, No. 4 (2005): 99-114.
- *Primer Camino de Fierro en la República Mexicana*, 1850, cartel.
- William Turner, *Lluvia, vapor y velocidad. El gran ferrocarril del Oeste*, 1844, National Gallery, Londres.