

# Las ausencias de la memoria. Imágenes ferroviarias en el México decimonónico

Frederick Thierry Palafox

CAS-FFYL, BUAP

## Resumen

El ferrocarril, como propuesta tecnológica y de transporte, comenzó a operar en México a partir de 1850, con la inauguración del primer tramo de 11.5 kilómetros de la línea del Ferrocarril Mexicano, que después conectaría a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz. A partir de entonces las vías ferroviarias se fueron tendiendo a lo largo y ancho de gran parte del territorio nacional, iniciando con ello la historia de los ferrocarriles mexicanos como un elemento primordial para lograr el proyecto de integración, construcción y modernización nacional propuesto por el Estado mexicano. En este sentido, el ferrocarril fue mucho más allá de la industria del transporte, y con ese vigor, empuje y fuerza que lo caracterizaban, generó, con el paso del tiempo, profundos cambios económicos, tecnológicos, políticos, sociales y culturales en México.

Como era de esperarse, el ferrocarril no fue un personaje ajeno a la fotografía del siglo XIX, y como tal, se conservan miles de imágenes en acervos públicos y privados cuyos inicios con frecuencia se relacionaron con fotógrafos como Briquet, Michaud, Gove-North, C. B. Waite o Casasola. Sin embargo, y a pesar de que la fotografía y el ferrocarril llegaron a México en fechas muy cercanas, hacia el segundo cuarto del siglo XIX, existe en la ac-

tualidad una ausencia física entre ambas, pues las imágenes con que se dispone datan de varias décadas posteriores. El presente artículo aborda este distanciamiento temporal e intenta explicar los motivos por los cuales la fotografía tardó tanto tiempo en “subirse al ferrocarril” del México decimonónico.

## Se inicia el camino. Un poco sobre la historia de los ferrocarriles mexicanos

Después de finalizada la guerra de Independencia, los liberales buscaron la manera de que el país se integrara económica y políticamente como una nación, y el ferrocarril, que tantas transformaciones positivas había generado en Europa, se presentaba en ese momento como el instrumento mediante el cual se podría alcanzar ese propósito.

Por tal motivo, y con la intención de concretar un proyecto que desde el siglo XIX se había considerado para abrir en territorio nacional una vía de comunicación que de manera rápida y adecuada enlazara al Océano Pacífico con el Golfo de México y se facilitara así el intercambio comercial entre Asia y Europa, el 4 de noviembre de 1824 el Congreso General Constituyente dispuso que el gobierno ejecutivo convocara a todos los interesados nacionales y extranje-

ros para que presentaran un proyecto que uniera los dos océanos a través del Istmo de Tehuantepec.

Más de una década tendría que pasar para que se diera la primera concesión, y de manera contraria a lo solicitado en 1824, no fue para el Istmo de Tehuantepec, sino para comunicar a la capital del país con el más importante puerto de la época, el de Veracruz. En 1837, el presidente Anastasio Bustamante autorizó a Francisco de Arrillaga, comerciante y hacendado de origen español, construir este ferrocarril, sin embargo éste no logró concretar ni un kilómetro de la obra.<sup>42</sup>

A pesar de lo anterior, la intención de contar con un ferrocarril siguió siendo fomentada por el gobierno ejecutivo sin mucho éxito. El presidente Antonio López de Santa Anna ofreció a algunos deudores del Estado liquidar sus deudas mediante la construcción de una línea entre Veracruz y el río San Juan, la cual quedaría hipotecada hasta que la deuda se condonara para después pasar a ser propiedad de la nación. El trato se hizo y los trabajos se iniciaron, pero al final el gobierno tuvo que terminar la obra por incumplimiento de los acreedores.

Aunque el tramo estipulado no estaba todavía concluido hasta San Juan, durante las fiestas patrias de septiembre de 1850, a una velocidad promedio de 40 kilómetros por hora, "La Veracruzana", una locomotora de origen belga de la fábrica Couilliet, hizo el viaje inaugural de los primeros 11.5 kilómetros, entre Veracruz y los llanos de El Molino, estableciéndose así, a partir del día 22 del

mismo mes, con las corridas de carros de primera y segunda clases, el primer servicio ferroviario del país.<sup>43</sup> Los trabajos de construcción continuaron a lo largo de los años, y, finalmente, el 1 de enero de 1873, con la bendición del arzobispo Pelagio Antonio de Labastida y Dávalos, sumada a los buenos deseos y esperanzas de muchos capitalinos, el presidente Sebastián Lerdo de Tejada partió de la estación de Buenavista con destino al puerto de Veracruz, en el que fuera el viaje inaugural de la primera línea ferroviaria en México, la del Ferrocarril Mexicano, misma que se abriría al público a partir del 22 de enero de ese mismo año.<sup>44</sup>

El Ferrocarril Mexicano está considerado como la primera línea férrea de México, pero además de ésta también se construyeron por esa misma época pequeños tramos, que al igual que el de Veracruz-Río San Juan, fueron los inicios de otros tendidos férreos que se complementarían durante el último cuarto del siglo xix. Al respecto hay que mencionar que las líneas de Veracruz a Xalapa, de México a Toluca, de Guapinolé a Córdoba y de Mérida a Progreso, además de sus dimensiones mucho más cortas, presentaban una diferencia importante en relación con la línea del Mexicano: eran "trenes de mulas", porque en lugar de ser movidos por locomotoras de vapor utilizaban tracción animal para desplazarse.<sup>45</sup>

Con el paso de los años el transporte ferroviario continuó incrementándose, y hacia 1876, los principales ferrocarriles del país de vía ancha eran el de México a Veracruz

<sup>42</sup> Jaime del Palacio, Beatriz Urías y Andrés Caso Lombardo, *Los ferrocarriles de México 1837-1987*. México, FNM, 1987, y Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, t. I, *La luz de la locomotora*. México, FNM, 1987.

<sup>43</sup> *Idem*.

<sup>44</sup> Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*

<sup>45</sup> Jaime del Palacio, *op. cit.*, p. 61.

con 423.7 kilómetros, el de Apizaco a Puebla con 47 km, el de Jalapa a Veracruz con 112 km, el de Mérida a Progreso con 16 km, y los ferrocarriles del Distrito Federal con 48.9 km. Los de vía angosta eran el de Veracruz a Medellín de 15.4 km y el de México a Tlalnepantla con 16.8 km. De estas líneas, a excepción de la de Xalapa a Veracruz y los del Distrito Federal que eran jalados por animales, todos eran de tracción de vapor.<sup>46</sup>

Se sabe bien que fue durante el porfiriato cuando se dio la mayor expansión ferroviaria que se haya conocido en la historia del país, puesto que Porfirio Díaz estaba convencido de que el ferrocarril sería el “detonador económico” mediante el cual México se convertiría en una nación de primer mundo.

Como resultado de este interés del presidente Díaz por impulsar el ferrocarril en la nación, México inició el siglo xx con 15135 kilómetros de vías férreas, los cuales han sido agrupados en cuatro importantes sistemas:

1. El primero de ellos estaba formado por los ferrocarriles Mexicano e Interoceánico que se disputaban el control comercial de la región comprendida entre la capital del país y el puerto de Veracruz.
2. El segundo lo constituyan las líneas del Central y el Nacional, que corrían del centro al norte del país, mismas que hacia la última década del siglo xix comenzaron a propiciar cambios importantes en las rutas del comercio exterior, desplazando así a Veracruz.
3. Al tercer grupo lo constituyeron los ferrocarriles Guaymas-Nogales, Internacional y Kansas City, México y Oriente, y enlazaba a la zona industrial del este de Esta-

dos Unidos con la costa del Pacífico mexicano.

4. El cuarto sistema de importancia regional con posibilidades de aumentar si se integrara a la red general estaba formado por los ferrocarriles de Hidalgo, Mexicano del Sur, Panamericano y Unidos de Yucatán. Existía además un quinto grupo que por su importancia local no sobresale a nivel nacional, y es el que se refiere a los pequeños ramales o líneas utilizados con fines de explotación minera y agrícola, los cuales estaban conectados a su vez con ferrocarriles más grandes.<sup>47</sup>

Aunque es común escuchar que gracias al ferrocarril se unieron muchas zonas del país que estaban alejadas y hasta cierto punto “abandonadas”, lo cierto es que la mayoría de las veces el trazo de las líneas se debió más bien a un interés económico que social. Los contratistas o concesionarios no buscaban en primera instancia unir a las principales ciudades del país o a las más alejadas para que se comunicaran y crecieran, lo que buscaban era enlazar los grandes centros agrícolas, mineros manufactureros o comerciales del centro y norte de México para ampliar sus mercados y sacar sus productos hacia la frontera o el mar para su comercialización con el extranjero.

El ferrocarril propició que las zonas por las que cruzaba pasaran de una economía de autoconsumo a una mercantil, y se vincularan con la economía nacional y ésta a su vez con la economía mundial. En contraparte, las zonas que no contaron con este privilegio fueron decayendo, lo que provocó un fuerte desempleo y la migración ma-

<sup>46</sup> Sergio Ortiz Hernán, *op. cit*, p. 170.

<sup>47</sup> Jaime Gurza citado por Sergio Ortiz, *op. cit.*, pp. 221-224.

siva de campesinos y obreros a los grandes centros productivos. Aunado a lo anterior, muchos campesinos perdieron sus tierras por la expropiación de que fueron objeto durante la construcción de las líneas ferroviarias.

Fue en este contexto nacional, que las malas condiciones de vida de la gran mayoría de los mexicanos, la acumulación de riqueza en unos cuantos y la carencia de libertades sociales y políticas entre otras cosas, provocaron que estallara el movimiento armado hacia 1910. El ferrocarril, a partir de este momento, dejaría de ser un símbolo del progreso y modernidad para convertirse en un protagonista importante de la guerra.<sup>48</sup>

### **Ahora son los fotógrafos los que se suben al tren**

Tanto la fotografía como el ferrocarril son dos inventos del siglo XIX que casi llegaron juntos a nuestro país. Es cierto que el primero que llegó fue la fotografía, pero también es verdad que del primero que se supo fue del ferrocarril. Gracias a los avances tecnológicos de la época, el uso de la fotografía se volvió más práctico y sencillo, con lo cual los fotógrafos (tanto mexicanos como extranjeros) comenzaron a recorrer México en busca de imágenes que dieran cuenta de escenas de la vida cotidiana y del paisaje tanto del campo como de las ciudades.

Como era de esperarse, los fotógrafos registraron también en estos viajes al ferrocarril, con sus estaciones, talleres, grandes puentes o imponentes túneles, y por supuesto los novedosos y majestuosos trenes, con sus locomotoras, carros y coches, y obvia-

mente también captaron a los pasajeros y trabajadores ferrocarrileros.

Las principales fotografías que se conocen sobre ferrocarriles datan del último cuarto del siglo XIX, cuando los dueños de las compañías constructoras y los propietarios de las líneas buscaron mostrar, mediante las mismas, las portentosas obras de ingeniería ferroviaria construidas, para promover al ferrocarril como el más moderno y rápido medio de transporte de la época. Imágenes de hombres abriéndose paso a golpe de machete, pico o pala, acarreando tierra, tendiendo durmientes y rieles, perforando cerros y montañas con la construcción de túneles, o socavando cañadas y ríos para levantar puentes, son parte de esas fotografías iniciales que se tomaron.

Uno de los primeros fotógrafos que registró estos acontecimientos fue William Henry Jackson quien, a su llegada a México en 1883, realizó por encargo de la empresa constructora del Ferrocarril Central un registro fotográfico para promover la línea. Jackson, uno de los pioneros de la fotografía ferroviaria en el país, gustaba de experimentar con frecuencia con su cámara, y fue él quien utilizó el magnesio por primera vez en México para iluminar túneles de ferrocarril.<sup>49</sup>

A estas primeras imágenes sobre la construcción y tendido de vías le siguieron las fotografías de júbilo, entusiasmo y emoción que provocaban las ceremonias de inauguración, entre las que sobresalen aquellas en las que en primera fila se ve al presidente Porfirio Díaz cortando el listón de apertura de una nueva estación o dando la señal requerida para que avanzara de manera ofi-

<sup>48</sup> Jaime del Palacio, *op. cit.*; Sergio Ortiz, *op. cit.*

<sup>49</sup> *Los ferrocarriles mexicanos en el arte y en la historia*, FNM, 1994.

cial el primer tren en servicio de la línea en cuestión.

Estos fueron momentos en los que se congregaron en las estaciones las distintas clases sociales de la época, compartiendo por igual el asombro o el miedo ante un ser extraño que parecía tener vida propia y que echaba chispas, fuego y humo. En todo momento el ferrocarril regalaba un espectáculo impactante. Para los sectores pudientes de la sociedad su presencia implicaba quizá la esperanza de un México próspero y moderno; para los grupos conservadores, la inquietud ante lo desconocido y el temor a la llegada de los extranjeros con ideas modernas que fueran en contra de las buenas costumbres y de la vida tradicional, mientras que para los sectores más populares y humildes la posibilidad de mejores condiciones de vida o nuevas formas de explotación y engaño.<sup>50</sup>

Una vez pasado el momento de regocijo y trajín, el ferrocarril poco a poco se fue integrando al contexto espacial que lo había visto llegar, y las estaciones, al igual que los talleres, locomotoras, coches, carros de pasajeros y trabajadores ferrocarrileros, se volvieron cosa común al integrarse a la cotidianidad de los pueblos y ciudades a los que llegaba.

Los fotógrafos también se hicieron presentes, y en las estaciones tomaron imágenes de los pasajeros que esperaban el tren para partir, de gente que estaba ahí para recibir a alguien o simplemente por ver pasar al portento tecnológico. También los trabajadores ferrocarrileros quedaron capturados en es-

tas fotografías, en las que se les puede ver a bordo de un coche de pasajeros o de carga, atendiendo a los usuarios, maniobrando un tren en el patio de la estación, reparando una locomotora o laborando en los talleres u oficinas telegráficas.

Especial interés generaron desde entonces entre los fotógrafos las locomotoras de vapor. Las fotografiaban en las estaciones, sobre los puentes, saliendo de un túnel, en un paraje del recorrido, con trabajadores ferrocarrileros o con pasajeros que posaban junto a ellas. Las locomotoras ejercieron siempre una especial fascinación, y por lo mismo se conservan muchas imágenes de las mismas.

Los fotógrafos más importantes de la época, entre quienes se encuentran Carmichael, Briquet, Casa Nordisk, C. B. Waite, Gove-North, Jackson, Michaud, Quintal Chan y Rochester Photo (extranjeros), así como Casasola, C. I. F., E. Díaz, Herazo, J. B. Barney, J. Espina, L. Becerril, Meliton, Moicen, O. de la Mora, Segura y Zárate-Arriola (mexicanos),<sup>51</sup> fueron contratados para recorrer las principales líneas férreas del país, y su trabajo de registro permite contar ahora con un importante legado de imágenes que dan cuenta de la vida en torno a los ferrocarriles mexicanos durante la segunda mitad del siglo XIX.

El registro fotográfico se llevó a cabo en el Ferrocarril Central Mexicano, que iba de la capital del país a Ciudad Juárez, atravesando las ciudades de Querétaro, León, Aguascalientes, Torreón y Chihuahua; así como en el Ferrocarril Nacional Mexicano, cuya

<sup>50</sup> Frederick Thierry Palafox, *Entre rieles y vapor transcurre la vida. El patrimonio cultural ferrocarrilero de México*, tesis de licenciatura en antropología social. México, BUAP, 1998.

<sup>51</sup> Heladio Vera Trejo, "Ferrocarril y fotografía, caminos paralelos en México", en *Méjico en el tiempo. Revista de Historia y Conservación*, núm. 26, México, Editorial México Desconocido/INAH, 1998.

ruta comprendía de la Ciudad de México a Nuevo Laredo y Matamoros, comunicando las ciudades de Toluca, Acámbaro, Celaya, San Luís Potosí, Saltillo y Monterrey, y un ramal a Apatzingán, Michoacán.

También se recorrió el Ferrocarril Internacional Mexicano, que iba de Piedras Negras a la ciudad de Durango, por Ciudad Frontera y Torreón. El Ferrocarril Mexicano, cuya línea comunicaba a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, pasaba por Orizaba, y el Ferrocarril Interoceánico, segunda línea que enlazaba la capital del país con el puerto de Veracruz, pero por la ruta de Xalapa, y con una línea a Puebla y el estado de Morelos.

Finalmente, está el Ferrocarril de Tehuantepec, que cruzaba el Istmo del mismo nombre desde Coatzacoalcos hasta Salina Cruz, y el Ferrocarril del Sureste, cuya ruta iba de Coatzacoalcos a la ciudad de Campeche.<sup>52</sup>

La línea más visitada por los artistas de la cámara fue la del Ferrocarril Nacional Mexicano, seguida por la del Ferrocarril Central, y los fotógrafos que más líneas registraron

fueron Casasola, C. B. Waite y Gove-North, junto con E. Díaz. Estas fotografías que hoy día se conservan en importantes fototecas, como las del Instituto Nacional de Antropología e Historia o del Archivo General de la Nación, están ahora al acceso del público en general en diversas publicaciones que versan sobre el tema de la historia de México o, principalmente, sobre la historia de los ferrocarriles mexicanos.

Es así que la producción fotográfica del México decimonónico permite hacer una interpretación y análisis de tendencias de época, "modas fotográficas", y conocer la manera en que los ferrocarriles influyeron en el contexto cultural en que se insertaron, y la forma como los fotógrafos registraron esta incorporación, pero, principalmente, cómo estas imágenes han sido utilizadas en parte de la producción historiográfica de finales del siglo xx.

### Entre el ferrocarril y la fotografía. Las ausencias de la memoria visual ferroviaria

Al hacer una revisión de las fotografías relacionadas con el tema de los ferrocarriles durante el siglo xix, mostradas en publicaciones temáticas, cuya edición estuvo a cargo principalmente del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (Conaculta) y la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), se observa que la imagen más antigua que aparece data de 1870, y en ella se puede observar parte de las instalaciones de la estación de Medellín en el puerto de Veracruz, con una serie de furgones de vía angosta en un



<sup>52</sup> Heladio Vera Trejo, *op. cit.*; Frederick Thierry, *op. cit.*

<sup>53</sup> Imagen tomada del libro de Bernardo García Díaz, *La terminal ferroviaria de Veracruz*. México, FNM, 1996, p. 27.



Entrada de Maximiliano a la Ciudad de México, 1864.<sup>54</sup>

primer plano y al fondo los que parecen ser los edificios principales de la estación.

Si como se recordará, la fotografía en México comenzó a utilizarse a inicios del segundo cuarto del siglo XIX, el hecho de que la imagen ferroviaria más antigua sea de 1870 motiva una serie de preguntas al respecto, tales como: ¿por qué si la fotografía llega a nuestro país en 1839, no se han publicado fotos más antiguas de ferrocarriles, como pudiera ser el caso, por ejemplo, de la inauguración del primer tramo de Veracruz a los llanos de El Molino, en 1850, si éste fue un acontecimiento de suma importancia para la región y el grupo liberal en el poder? ¿Por qué no se han mostrado fotografías del recorrido de Maximiliano y Carlota por ferroca-

rril desde la estación del puerto de Veracruz hasta la estación La Soledad en su trayecto hacia la Ciudad de México en 1864, si el emperador traía su propio fotógrafo y existen imágenes en blanco y negro de su llegada a la capital del país?

¿Por qué si el presidente Santa Anna mandó fotografiar en 1854 a los presos de la Cárcel de Belén antes de trasladarlos al penal de San Juan de Ulúa, tampoco se han publicado fotografías de la inauguración llevada a cabo el 4 de julio de ese mismo año, del tramo de México a la Villa de Guadalupe (correspondiente a la línea en construcción del Ferrocarril Mexicano), si es considerado el segundo tramo ferroviario del país?<sup>55</sup>

¿Por qué si se sabe que hacia la década de 1860-1869 ya había más de cien fotógrafos en México, al parecer no hay fotografías de la inauguración realizada en 1869 del tramo de la Ciudad de México a Apizaco –con su ramal a Puebla–, por el presidente Benito Juárez? Más aún si recordamos que en aquel entonces Puebla era la segunda ciudad de mayor importancia en la nación. ¿Por qué si hay una fotografía de 1870 de la estación de Medellín en Veracruz no aparecen fotografías de la inauguración de la línea ya terminada del Ferrocarril Mexicano en 1873 –aunque sí un dibujo de Ovejero–, si éste fue un importante suceso para la nación, ya que se daba cuenta de que por fin, después de 36 años de que se otorgara la primera concesión ferroviaria, 45 de que salió la primera convocatoria para la construcción de un camino de hierro; tantos gastos económicos y problemas de todo tipo, se contaba con una línea ferroviaria completa?

<sup>54</sup> Imagen tomada del libro Olivier Debroise, *Fuga mexicana. Un recorrido por la fotografía en México*. México, Conaculta, 1994, p. 141.

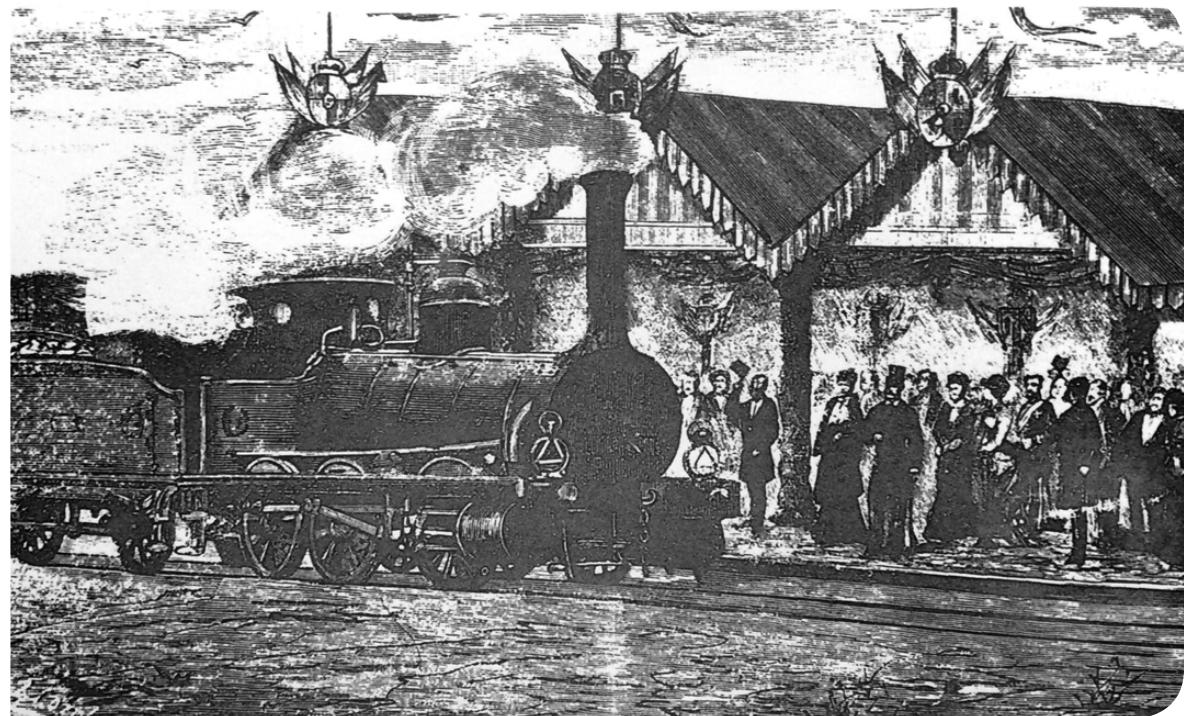
<sup>55</sup> Conaculta, *La fama de los retratos. Los orígenes*, coordinación y guion Olivier Debroise, dirección Gregorio Rocha, producción Carlos García, duración 29 min. México, realización IMAGIA, 1998.

Una de las respuestas puede ser que quizás sí existan estas fotografías tomadas de 1850 (si se considera la inauguración del primer tramo ferroviario del país) a 1870 (fecha que data la foto más antigua a la que se ha hecho referencia), pero que se encuentren guardadas en los archivos de las empresas extranjeras encargadas en su momento de la construcción y/o operación de los ferrocarriles, o en fondos particulares o de coleccionistas privados, nacionales o extranjeros.

Ahora bien, aunque durante la época indicada aparentemente existe una ausencia en relación con la fotografía ferroviaria, misma que se aprecia en la no utilización de las mismas en la bibliografía temática correspondiente, la falta de estas fotografías ha sido sustituida de alguna u otra manera por otro tipo de imágenes proporcionadas por las artes plásticas, como son los dibujos, las litografías, los grabados, las pinturas al óleo, entre otros.

Las primeras imágenes relacionadas con la presencia del ferrocarril en México se pueden observar en varios de los proyectos presentados por las compañías constructoras para el tendido de vías en territorio nacional. En ellas se aprecian dibujos de puentes y túneles, junto con los planos arquitectónicos de estaciones o las locomotoras de vapor, en los que se indican las dimensiones de los inmuebles.

Se cuenta también con viñetas utilizadas para ilustrar los textos que se discutían en el Congreso; con invitaciones y noticias de actos inaugurales y con guías de viajeros, entre otros materiales. Más adelante se realizaron litografías en blanco y negro o en color, en las que se aprecian detalles de la construcción del Ferrocarril Mexicano, de algunas de las estaciones o de sus imponentes túneles y puentes que constituyeron todo un reto para los ingenieros mexicanos de la época.



Ovejero,  
"Inauguración de la  
línea entre México y  
Veracruz. 1 de enero  
de 1873".<sup>56</sup>

<sup>56</sup> Jaime del Palacio; Beatriz Urías y Andrés Caso Lombardo, *Los ferrocarriles de México 1837-1987*. México, FNM, 1987.

Es así que a partir de la década de 1870-1879, artistas como José María Velasco, Casimiro Castro o Salvador Murillo plasmaron la imagen del ferrocarril partiendo esencialmente de dos visiones: como símbolo de la llegada del progreso técnico y científico, o como un nuevo elemento integrado al paisaje mexicano. Los cuadros pintados por Velasco, en los que volcanes, montañas y valles dominaban el territorio nacional, integraron un nuevo elemento con la llegada del ferrocarril: se distinguía ahora en el lienzo una línea oscura sobre la cual se aprecia una pequeña figura coronada por un penacho de humo negro que parece recorrer interminablemente las pinturas, al pasar de una a otra.

José María Velasco,  
*Puente del Metlac*,  
1881.<sup>57</sup>

Enrique Krauze considera que “la época porfiriana se retrata en esta sensibilidad cuyo rasgo esencial es la distancia”.<sup>58</sup>

En 1877, Casimiro Castro ilustra el *Álbum del Ferrocarril Mexicano* con una serie de litografías en color en las que plasma los tramos más impresionantes de la línea México-Veracruz. Por su parte, Salvador Murillo, o José María Velasco, con *Citlaltepetl* y *Puente del Metlac*, inmortalizan al ferrocarril ya no sólo como un personaje extraño y ajeno al paisaje mexicano, sino como el protagonista principal que en sus vías, puentes y túneles había conquistado a la naturaleza.

### Una reflexión final a manera de conclusión

Las referencias bibliográficas consultadas para la elaboración de este texto (promovidas tanto por el Conaculta como por la empresa FNM), se han mantenido desde la década de los años noventa del siglo xx, como importantes medios de difusión visual de la historia gráfica de los ferrocarriles en México. Como se ha anotado en párrafos anteriores, la gran mayoría de las fotografías mostradas en dichos libros parten de la década de 1880-1889, y sólo en contadas excepciones se pueden encontrar fotos fechadas con anterioridad, siendo la más antigua la de 1870, a pesar de que la fotografía ya era de uso relativamente común en el país desde antes de mediados del siglo xix.

Esta situación entonces nos permite hablar, en realidad, de una ausencia de fotografías ferroviarias en un contexto nacional en el que las tarjetas de visita o los retratos estaban de moda, o donde la utilización de



<sup>57</sup> Las vías del arte. México, FNM, 1987, p. 43.

<sup>58</sup> Enrique Krauze, *Místico de la autoridad. Biografía del poder*, núm. 1. México, FCE, 1995.

la fotografía con fines científicos ya se había hecho presente entre diversos especialistas, como arqueólogos, antropólogos, geógrafos, médicos o ingenieros. ¿Por qué es importante confirmar la existencia o no de este material fotográfico?, y de existir ¿cuál es su importancia y utilidad? En primer término –y como ya se anotó con anterioridad–, es muy probable que estas fotografías –de las que se desconoce su paradero– estén fuera del país en diversos fondos documentales de universidades, centros de investigación, bibliotecas o en archivos muertos de las compañías constructoras.

Esta afirmación obedece a que las empresas responsables de construir y operar las más importantes líneas férreas durante el porfiriato eran extranjeras (de origen estadounidense, inglés o belga principalmente), por lo que las imágenes tomadas por encargo fueron entregadas como documentos de trabajo y de registro, y por lo tanto se archivaron en ciudades fuera de México o incluso fuera del continente. En el caso de los registros fotográficos de las pequeñas líneas férreas que se construyeron a partir de las décadas de 1850 a 1869, también es posible pensar que los empresarios nacionales y extranjeros responsables de las mismas no las hayan considerado material prioritario o incluso que no hayan ordenado un registro visual amplio del ferrocarril de su propiedad, aunque sí se hayan tomado algunas fotografías, que muy probablemente terminaron en los álbumes familiares.

Otra posibilidad de esta ausencia tiene que ver con un sentido estético de la imagen. No es lo mismo una fotografía en blanco y negro, tonos de grises o sepia, que una pintura llena de colorido y fuerza visual, plasmada por un pintor de renombre en la época, como Casimiro Castro o José María Velasco.

Desde un enfoque técnico, también hay que considerar los costos de operación de los fotógrafos y las dificultades técnicas para lograr la toma fotográfica deseada. Se requería de tiempo para las exposiciones y de equipo pesado y materiales que había que cargar y que no era tan fácil de conseguir. Pero sobre todo hay que considerar las dificultades para conservar a lo largo del tiempo estas imágenes, una vez impresas.

También es cierto que durante muchas décadas el país estuvo en guerra y muchos archivos documentales, junto con bienes inmuebles de los empresarios o hacendados fueron quemados, a lo que hay que agregar que imágenes como las de Maximiliano y Carlota viajando en ferrocarril no eran fotografías que precisamente los liberales del siglo XIX hayan querido conservar.

Finalmente, la importancia de este material visual radica en la cantidad de información no escrita tan valiosa que puede proporcionar para lograr un conocimiento más amplio de la cultura, cotidianidad, relaciones de clase, situaciones de género, aspectos laborales, condiciones de vida y trabajo, modas, entre otros muchos, que difícilmente se encuentran escritas o que no se perciben y conocen de igual manera a partir de la palabra escrita. Las fotografías de los ferrocarriles del México decimonónico son documentos históricos porque reflejan un testimonio ocular del pasado.

En este sentido, hay que destacar que una de las riquezas de la fotografía es su capacidad de transmitir aspectos de la realidad que escapan al control del fotógrafo, a diferencia de la obra gráfica de los pintores, ya que ellos sí deciden, de manera totalmente subjetiva, qué desean que aparezca en su pintura y qué no, y cómo quieren plasmar en el lienzo el motivo de su inspiración.

Francis Haskell decía que las fotografías son fuentes amplias de información porque con el paso del tiempo permiten compartir las experiencias y los conocimientos no ver-

bales de las culturas del pasado. Desde este enfoque, de la historia de los ferrocarriles en México a lo largo del siglo xix aún hay mucho que escribir. **MF**