

TIERRA FERROVIARIA

Imágenes del Ferrocarril Mexicano: un registro fotográfico de su infraestructura 1906-1925

Images of the Mexican Railroad: a photographic record of its infrastructure 1906-1925

Covadonga Vélez Rocha¹

Resumen

La Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias resguarda un valioso acervo de imágenes del Ferrocarril Mexicano, tomadas aproximadamente entre los años 1906 y 1925. En este artículo se hablará de forma general del contenido de las fotografías, con el propósito de que sirva como acercamiento para todos aquellos interesados en el tema.

Palabras clave: Ferrocarril Mexicano, fotógrafos, fotografía y ferrocarriles, infraestructura ferroviaria.

Abstract

The Fototeca of Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias preserves a valuable collection of images of the Mexican Railroad taken approximately between the years 1906 and 1925. In this article, the content of the photographs will be discussed in a general way, with the purpose of serving as an approach for all those interested on this topic.

Keywords: Mexican Railway, photographers, photography and railways, railway infrastructure.

¹ Jefa del Departamento de Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Contacto: cvelez@cultura.gob.mx

Introducción

El Ferrocarril Mexicano ha sido la línea ferroviaria que desde su puesta en operación ha capturado la atención de pintores, litógrafos y fotógrafos, quienes desde las últimas décadas del siglo XIX crearon grandes obras artísticas que hasta la actualidad han sido objeto de un gran reconocimiento. Estas obras de personajes tales como Casimiro Castro o José María Velasco, como lo menciona Maricela Dorantes Soria, tenían el propósito de mostrar los nuevos avances tecnológicos en nuestro país, aunque algunas fueron hechas con fines comerciales.² El ferrocarril, en palabras de la autora, era la vía para evidenciar por medio del arte lo que se vivía en el país.³

En el caso de la fotografía, las imágenes que se tomaron sobre esta línea fueron muy diversas y con diferentes objetivos. Uno de ellos fue promocionar a este ferrocarril aún en los últimos años del siglo XIX⁴ y, para ello, los fotógrafos clasificados como artistas, aficionados y trabajadores de la lente⁵ tuvieron mucho que ver. Entre los fotógrafos mexicanos que durante esos años enfocaron sus cámaras hacia el ferrocarril encontramos a Lorenzo Becerril, Octaviano de la Mora, Ignacio Molina, entre muchos otros que primero habían hecho fotografía de estudio.⁶ Cabe decir que hubo fotógrafos extranjeros que también realizaron registros fotográficos de los ferrocarriles en México, como W. H. Jackson, Gove & North, H. F. Schlattman, C. B. Waite, Abel Briquet y otros más que ingresaron a nuestro país a finales del siglo XIX.

Uno de los más importantes para el tema que nos atañe es Abel Briquet, fotógrafo proveniente de Francia, quien comenzó a tomar imágenes de la línea del Ferrocarril Mexicano previo a su inauguración en enero de 1873, incluso fue nombrado fotógrafo oficial de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano en 1872, precisamente para tomar detalles de la construcción y registrar el avance de las obras.⁷ Por ello, Briquet no solo fue un fotógrafo extranjero, profesional, sino también de obra pública.⁸

Considero que, así como este fotógrafo francés realizó un registro fotográfico contratado desde la propia Compañía, algunos otros fotógrafos también lo hicieron en décadas posteriores, ya entrado el siglo XX. De eso es de lo que trataremos en las siguientes líneas, enfocándonos ahora a otro registro fotográfico encontrado en la estación de Orizaba en el año de 1996, durante los trabajos del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Mexicanos (Pronare), el cual, también fue auspiciado por esta empresa ferroviaria.

² Maricela Dorantes Soria, “El ferrocarril como emblema de progreso: el puente de Metlac” en *Bitácora arquitectura, revista digital*, UNAM, NÚMERO 34, 2016, p. 36.

³ *Ibid.*, p. 35.

⁴ Fernando Aguayo, *Estampas ferrocarrileras. Fotografía y grabado: 1860-1890*, México, Instituto Mora, 2003, p. 27.

⁵ *Ibid.*, p. 19.

⁶ *Ibid.*, p. 54.

⁷ *Ibid.*, p. 44. Dorantes Soria, Marcela, *op. cit.* p. 36, 39.

⁸ Domingo Villar Cuéllar, Raquel Letón Ruiz, Silvia Martín Rizaldos, Leticia Martínez García y Francisco Cuadros Trujillo, “Fotografía y ferrocarril: una reflexión en torno a las fuentes gráficas del ferrocarril, su conservación y estudio” en *Terceras Jornadas Archivo y Memoria*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2008, p. 2.

El registro fotográfico de la compañía del Ferrocarril Mexicano

Realizar registros fotográficos de los avances de las construcciones de las líneas ferroviarias fue una labor recurrente en las últimas décadas del siglo XIX, debido a que la Secretaría Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) solicitaba la documentación que evidenciara los trabajos de construcción. Es por esto que encontramos algunos álbumes que hacen referencia a esto, como el de H. F. Schlattman de la línea del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, ca. 1896, que se encuentra depositado en el acervo de la Fototeca, al igual que otros más que muestran las rutas totalmente terminadas.⁹

El registro fotográfico al que nos vamos a referir no tuvo como objetivo principal mostrar a la SCOP la línea terminada de la ruta México-Veracruz, ya que habían pasado algunas décadas de la inauguración cuando estas imágenes fueron tomadas. Más bien, fue un registro que la propia compañía llevó a cabo para tener evidencia de las acciones de mantenimiento, trabajos de construcción, reforzamiento y cambio de infraestructura, que se estaban y se fueron realizando a lo largo de dos décadas, aproximadamente entre los años 1906 y 1925, tomando en cuenta una de las fotos que está fechada para el primer año señalado con una vista del puente de Chiquihuite, hasta las imágenes que presentan a las locomotoras eléctricas que llegaron a este ferrocarril desde 1923, y que algunas de ellas aparecen en camino, posiblemente en años posteriores a esta fecha. Debo mencionar que este registro incorporó hasta las eventualidades del día a día, como los deslaves en las Cumbres de Maltrata, que cortaban el paso de los trenes y de los que encontramos una imagen.

Las imágenes no llevan un orden en sí, algunas fotos están numeradas y tienen su pie de foto en inglés, por lo que se intuye que el creador de la imagen era inglés o estadounidense. Las numeradas consignan un número que rebasa el 200, que es el total de las imágenes que se encuentran resguardadas y digitalizadas, por lo que se considera que el registro fue mucho más amplio. Otras no están numeradas y tampoco tienen un pie de foto, esto nos puede indicar que fueron tomadas posiblemente por otros fotógrafos y en otro momento.

Para realizar estos trabajos de registro por la ruta de México a Veracruz el recorrido se llevó a cabo en armón —y esto se puede apreciar en once imágenes—, además de un coche adaptado para vía, que aparece en dos fotos.

Los ejes temáticos que se muestran en las imágenes son: puentes, estaciones, locomotoras de vapor y eléctricas, equipo rodante, tanques para agua y aceite, casas de sección, vía, subestación de Maltrata, Cumbres de Maltrata, entre otros más. A continuación, describimos aquellos que, por el número de fotos presentadas, cobran relevancia, pero aparecen otros más que pueden tener igual de importancia para los investigadores del tema.

Puentes

Uno de los aspectos más importantes de la infraestructura de esta línea son los puentes. En el registro fotográfico podemos encontrar los definitivos y algún provisional, como lo es en el

⁹ A este respecto, se encuentran en la bóveda de la Fototeca: *Álbum del Puerto de Veracruz y el Istmo de Tehuantepec desde el Atlántico hasta el Pacífico* del año 1897; y el *Álbum que como anexo se acompaña al acta de entrega de las obras del desagüe del Valle de México, que hace la junta directiva del Desagüe a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México, julio de 1900.*

ramal de Zacatlán, hasta los emblemáticos como el Metlac, el Wimmer, el Soledad, el Atoyac y el Chiquihuite. Salvo estos dos últimos, el registro muestra a los otros puentes con trabajos de mantenimiento y reparación.



En los casos específicos de los puentes Metlac y Wimmer, el primero ubicado en la barranca de Metlac cercana a Fortín, Veracruz, y el segundo localizado en las Cumbres de Maltrata, los trabajos estuvieron enfocados al cambio de travesaños, en donde se observa el equipo necesario para llevar a cabo este trabajo; incluso en el Wimmer aparece una locomotora Fairlie como apoyo y los trabajadores que participan de ello. En el caso del puente Soledad, ubicado en el municipio de Soledad de Doblado, en Veracruz, los trabajos que se registraron también mostraron el cambio de travesaños, pero estuvieron más enfocados hacia el puente peatonal que se encuentra abajo del ferroviario, durante las labores realizadas para la colocación de las estructuras metálicas. Vinculadas a estos trabajos, las imágenes muestran las grúas con una locomotora de vapor y un cabés de madera.

Otro puente donde el registro es recurrente es uno ubicado en las Cumbres de Maltrata, en donde se muestran diversos momentos del proceso de revestimiento, que se hace con mampostería hasta cubrirlo totalmente.

Hay otras fotografías que muestran aspectos muy concretos de otros puentes, como los cimientos o los estribos de mampostería, sin enseñar de forma completa el puente, por lo que resulta un tanto complicada la identificación de cada uno de ellos.

Estaciones

El registro fotográfico muestra pocas estaciones, pero sí algunas de las más representativas de toda la línea troncal y de uno de sus ramales, como es el caso del ramal a Pachuca, donde se muestra parte de la construcción del edificio de la estación del mismo nombre. Comenzamos con el cobertizo de la estación Buenavista en la Ciudad de México, donde en una de las dos imágenes se observa a pasajeros vestidos de forma elegante en los andenes. La estación de Orizaba, en Veracruz, donde se estaban haciendo nuevos anexos a la construcción original, y unas salientes metálicas que soportarían el pequeño cobertizo para cubrir el andén de pasajeros.

Otra de las estaciones que se registro por medio de fotografías es Esperanza, en el estado de Puebla, donde tomaron una panorámica del patio en el que aparece la bodega de carga y una parte del edificio de la estación. En esta imagen ya se puede apreciar el cableado especial para las locomotoras eléctricas. De igual forma, está la estación de Maltrata, en cuyas imágenes ya se aprecia también este cableado.

Las otras estaciones registradas son Alta Luz, Santa Rosa, Purga, Molino, Otumba, San Andrés, Rinconada, Santa Ana y La Villa.



Locomotoras de vapor y eléctricas

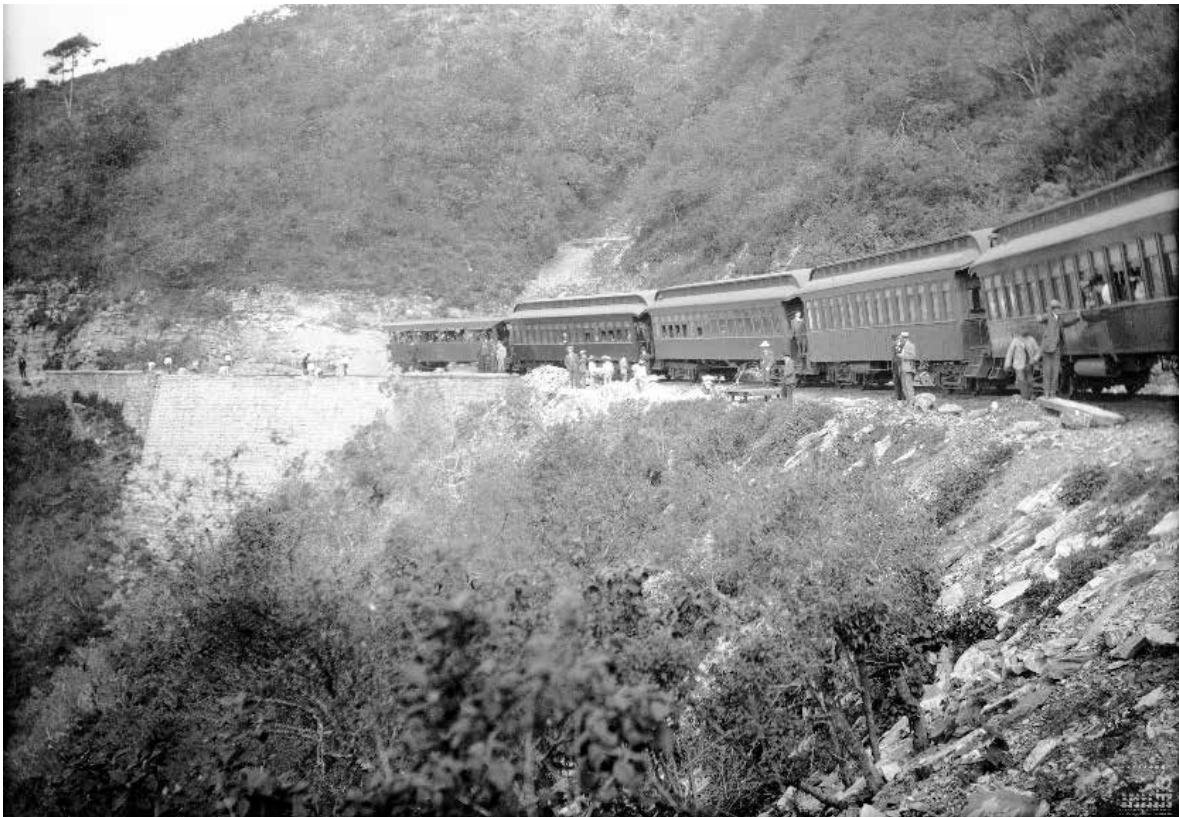
Las locomotoras de vapor, junto con las Fairlie, aparecen en aquellas imágenes donde se llevan a cabo los trabajos de reparación y mantenimiento de puentes, además de una Fairlie junto a la locomotora eléctrica 1008 en camino y otra locomotora de vapor tomada junto a una base para tanque de agua. Dos más aparecen en el ramal de Zacatlán, pero llevan anotado el nombre de Ferrocarril de Atlamaxac.



Las eléctricas fueron registradas en camino, además de la 1008 aparece la 1006 junto a otra de la que no se aprecia el número; estas van al frente de un tren de pasajeros cerca de la estación de Balastrea, y otra más en la estación de Maltrata, desafortunadamente la imagen está desenfocada y no se ve bien qué número tiene consignado.

Equipo rodante

Son pocas las fotografías donde se aprecia el equipo rodante del Ferrocarril Mexicano, en buena medida son coches de pasajeros que van en convoy, ya sea en las Cumbres de Maltrata o cerca de Balastlera, y en el denominado Ferrocarril de Atlamaxac. Además, se observan furgones estacionados en Maltrata y en una estación no identificada, así como sobre un puente.



Tanques para agua y aceite

Esta infraestructura se aprecia en las imágenes de estaciones: los tanques para agua en forma cuadrada y redonda, con sus garzas para el abastecimiento de agua para las locomotoras de vapor. Y en otras fotos solo se observan las bases circulares de mampostería sin el tanque metálico, es más, hay una fotografía donde se encuentran albañiles construyendo la base para el tanque de agua de la estación de Boca del Monte. En cuanto a los tanques para aceite, el registro presenta una foto del tanque ubicado en el patio no identificado de una estación.



Casas de sección

Las casas de sección utilizadas como vivienda para los trabajadores de vía y sus familias aparecen en este registro fotográfico. De las nueve registradas, se encuentran identificadas las de los centros ferroviarios de San Andrés, Rinconada y Alta Luz; de las otras seis no se tiene el lugar exacto, ya que algunas se están construyendo.



Subestación de Maltrata

De este edificio solo se tienen registradas dos imágenes, donde se observan dos momentos de su construcción, cuando ya se encuentra casi terminada. En una de ellas aparecen los albañiles que están realizando los trabajos, los materiales y los andamios para llevarlo a cabo. El edificio aún no tiene techo.



Vía

Uno de los aspectos más recurrentes en el registro es la vía. Diversos tramos de vía en el trayecto de la línea fueron tomados. En algunas imágenes se observa que el fotógrafo estaba en movimiento al momento de registrar la vía. Además, hicieron tomas cerradas para enfocar detalles específicos de la vía, sobre todo en los durmientes de concha y los rieles.



Fuentes consultadas

Archivos

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

Bibliografía

Aguayo, Fernando. *Estampas ferrocarrileras. Fotografía y grabado: 1860-1890*. México, Instituto Mora, 2003, 166 pp.

Dorantes Soria, Maricela, “El ferrocarril como emblema de progreso: el puente de Metlac” en *Bitácora arquitectura*, revista digital, UNAM, número 34, 2016, pp. 32-41. (Última visualización 7 de octubre de 2022).

Villar Cuéllar, Domingo; Raquel Letón Ruiz, Silvia Martín Rizaldos, Leticia Martínez García y Francisco Cuadros Trujillo, “Fotografía y ferrocarril: una reflexión en torno a las fuentes gráficas del ferrocarril, su conservación y estudio” en *Terceras Jornadas Archivo y Memoria*, España, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2008, 17 pp. (Última visualización 6 de octubre de 2022).