

# Grandes problemas, extraordinarias fotografías. Los ferrocarriles mexicanos en el siglo XIX

Fernando Aguayo

En vista de la vastedad del tema y la cantidad casi infinita de material disponible, cualquier texto sobre la fotografía de los ferrocarriles en México obliga a señalar el aspecto más específico al que se referirá. En este caso, hablaremos sobre algunos temas representados en fotografías que, probablemente debido a su belleza, eclipsaron los enormes retos técnicos y sociales que registraron en sus imágenes.

## El instante, el tema y los usos de la fotografía

Antes de entrar en materia mencionemos una de las cualidades de la fotografía: las lecturas que se generan a partir de su uso. El 8 de mayo de 1884 se organizó una excursión en la que varios miembros de la prensa recorrerían la recién inaugurada línea del Ferrocarril Central Mexicano. Por ello, se proporcionaron a estos periodistas y fotógrafos las facilidades necesarias para realizar su trabajo. Un periódico informó que el tren se había detenido en el tajo de Nochistongo, mientras los reconocidos artistas Gove y North sacaban una fotografía. “Se había despejado la vía para nuestro tren, de manera que podíamos salir al exterior sin ningún temor de peligro.”<sup>1</sup>

En las fotografías realizadas durante esa jornada se puede admirar el tren totalmente engalanado con banderas y otros aditamentos: el regis-



729. Tajo de Nochistongo

© 450463 Gove y North, 729 Tajo de Nochistongo, Hidalgo, 1884, Colección Felipe Teixidor, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

tro de un acontecimiento específico por medio de la imagen. Sin embargo, dos de esas fotografías acabaron siendo parte del catálogo de la firma Gove y North con la denominación *180. Tajo de Nochistongo* y *729. Tajo de Nochistongo*.

La empresa Latapi y Bert editó la primera de estas imágenes como postal, en tanto que Fanny Chambers publicó la segunda con el título *The Great Nochistongo Pass* utilizándola para mostrar la magnitud de una obra hidráulica y del tendido del ferrocarril que se instaló en su orilla.<sup>2</sup>

Para entonces, se había perdido la singularidad del evento, preservado en un primer momento gracias a su fecha de toma. Destinos similares sufrieron muchas otras fotografías realizadas por firmas que comercializaron sus registros. Queda claro que los autores seleccionaron con mucho cuidado el encuadre para hacer sus fotografías, y aunque el momento elegido para hacer la toma también fuera cuidado, siendo en algunos casos determinante para crear la imagen, este hecho no trascendió en la creación de títulos y catálogos de los autores. Por esta razón, la mayoría de las fotografías de los ferrocarriles mexicanos del siglo XIX acabaron en los acervos públicos sin referencias precisas sobre la fecha en la que fueron realizadas ni datos acerca de lo que registraron.

Más de 100 años después de realizadas, recobramos las fotografías que aparecen en este texto no sólo por su evidente calidad estética, sino también para recuperar procesos sociales que se fotografiaron y que necesitan de una labor de investigación histórica para hacerse evidentes.

## El tajo de Nochistongo

La empresa del Ferrocarril Central decidió hacer pasar la vía por el tajo de Nochistongo atendiendo a una razón de carácter técnico, pues gracias al aprovechamiento de esa obra de ingeniería colonial, la vía tuvo un trayecto casi sin pendientes ni curvas cerradas. El ingeniero en jefe del Ferrocarril Central, el señor Howard Schuyler, señaló que el tajo se presentaba como una salida natural, por lo que la empresa la aprovechó, ya que se trataba de la mejor opción para continuar con la obra y no tenía sentido hacer otro tajo a la montaña.<sup>3</sup> Esa última frase nos recuerda que “la salida natural” era, en realidad, un costosísimo trabajo de ingeniería que la empresa no estaba dispuesta a replicar.

La otra razón para trazar la línea por el tajo de Nochistongo fue aumentar el interés por ese recorrido. Tal como sucedía con el ferrocarril de Veracruz, del que se destacaban como uno de sus múltiples atractivos los atrevidos paisajes que el viajero podía contemplar desde los trenes en movimiento, se pensó transitar “por el Tajo con la misma seguridad que hoy disfruta en cualquiera parte de las cumbres de Maltrata”.<sup>4</sup>

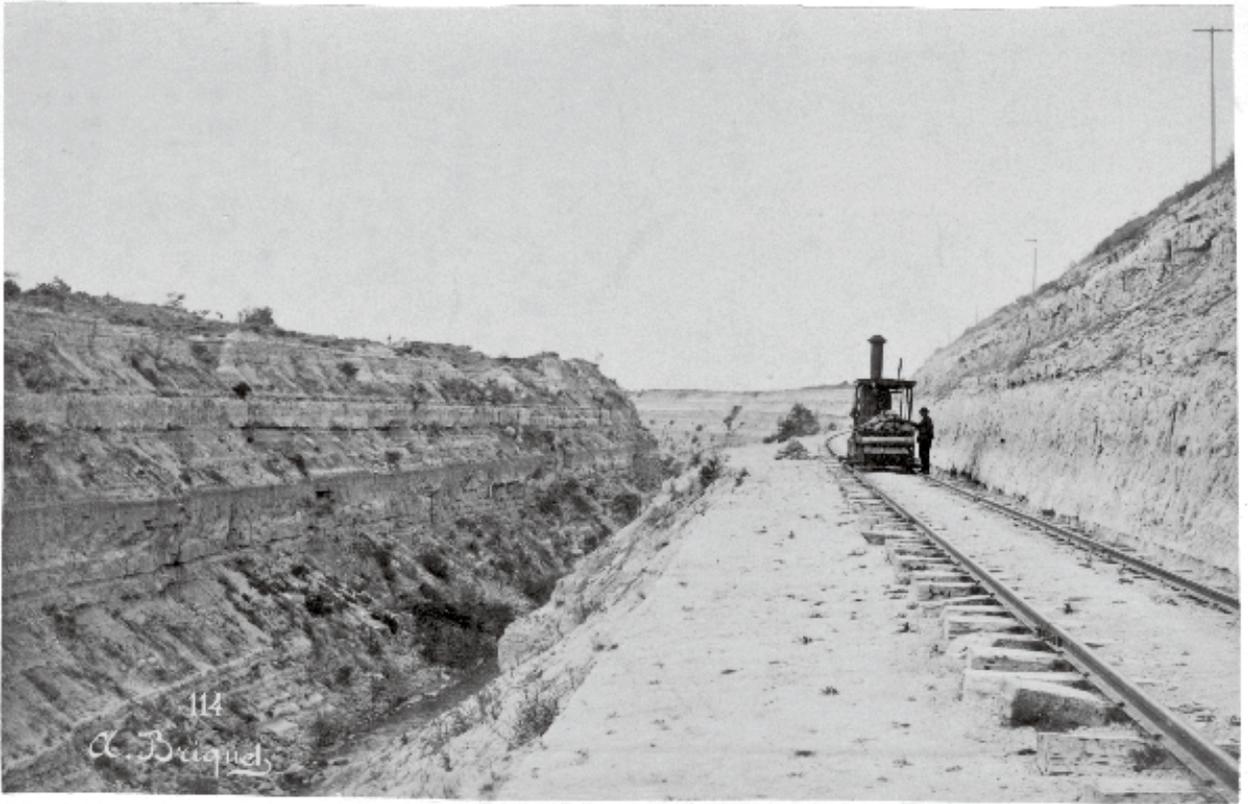
En 1880, a la par que se planeaba la instalación de la línea, se inició la promoción tanto de la obra de ingeniería como del atractivo turístico que poseía el recorrido por el tajo, que “mide 60 metros de profundidad, por lo que se le considera el más notable del mundo”.<sup>5</sup> Datos similares

se incorporaron a las publicaciones patrocinadas por la empresa del Ferrocarril Central durante décadas y también fueron retomados por los editores de fotografía que comercializaron sus vistas con este motivo durante 30 años.

Por esta razón, una docena de las más importantes firmas fotográficas realizaron tomas de este impactante sitio, con el fin de resaltar la magnitud de la obra hidráulica, así como la localización del ferrocarril acunado en una de sus orillas. De esta forma lo hizo William Henry Jackson. Aunque Alfred Briquet realizó una fotografía distinta: si bien insistió en registrar la magnitud del tajo, en lugar de esperar un tren de pasajeros eligió el momento en que una máquina de vapor, que tenía como función romper la piedra de la ladera, se encontraba sobre las vías. Dicho equipo estaba ahí porque las autoridades le habían exigido a la empresa del Ferrocarril Central Mexicano que ampliara el tamaño del corte sobre el que había instalado su vía.



© 456456 William Henry Jackson, 5264. *Cut of Nochistongo*, Hidalgo, ca. 1883, Colección Felipe Teixidor, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



MEXICO, C. PELLANDINI, EDITEUR, MEXICO

TAJO DE NOCHISTONGO = RAVINE OF NOCHISTONGO

114

© 465677 Alfred Briquet, 114. Tajo de Nochistongo, Hidalgo, ca. 1883. Colección Culhuacán, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Al exceder el tiempo para la realización de esa tarea, las quejas de los usuarios y la prensa fueron creciendo. La polémica subió a tal grado que, a mediados de 1882, gracias a la insistencia de los diputados Guillermo Prieto y Vicente Riva Palacio, se solicitó que la Secretaría de Fomento presentara un informe sobre el tajo de Nochistongo, pues el sentir generalizado era que “ese camino es un peligro perpetuo para los que lo recorren”.<sup>6</sup> Briquet registró ese proceso y no el tránsito sobre un espacio turístico.

En 1886, el bonachón ingeniero Howard Schuyler reconoció: “El trazo de la línea fue la solución de un problema de ingeniería bien sencillo que implicaba un ahorro considerable”, así aceptó que el trazo del ferrocarril se había hecho pensando en el beneficio de la empresa. Aunque también declaró que, en realidad, era una atención “para el público en general interesado en la baratura del transporte”.<sup>7</sup> Sin embargo, como reza la sabiduría popular, lo barato sale caro.

En 1906, al hacer un balance de la situación de los ferrocarriles, el ingeniero Mariano Téllez Pizarro señaló sobre el Ferrocarril Central que las grandes ventajas que la empresa quiso obtener le fueron contraproducentes, pues al final de cuentas tuvo que gastar más “que lo que hubiera gastado en la del equivalente sin ocupar el tajo [...] debido a las reparaciones constantes para conservarlo en buenas condiciones de seguridad. Tampoco los pasajeros ganan nada, pues en ese tramo la velocidad es muy moderada, por precaución y para evitar derrumbes”.<sup>8</sup>

## El viaducto de Jajalpa

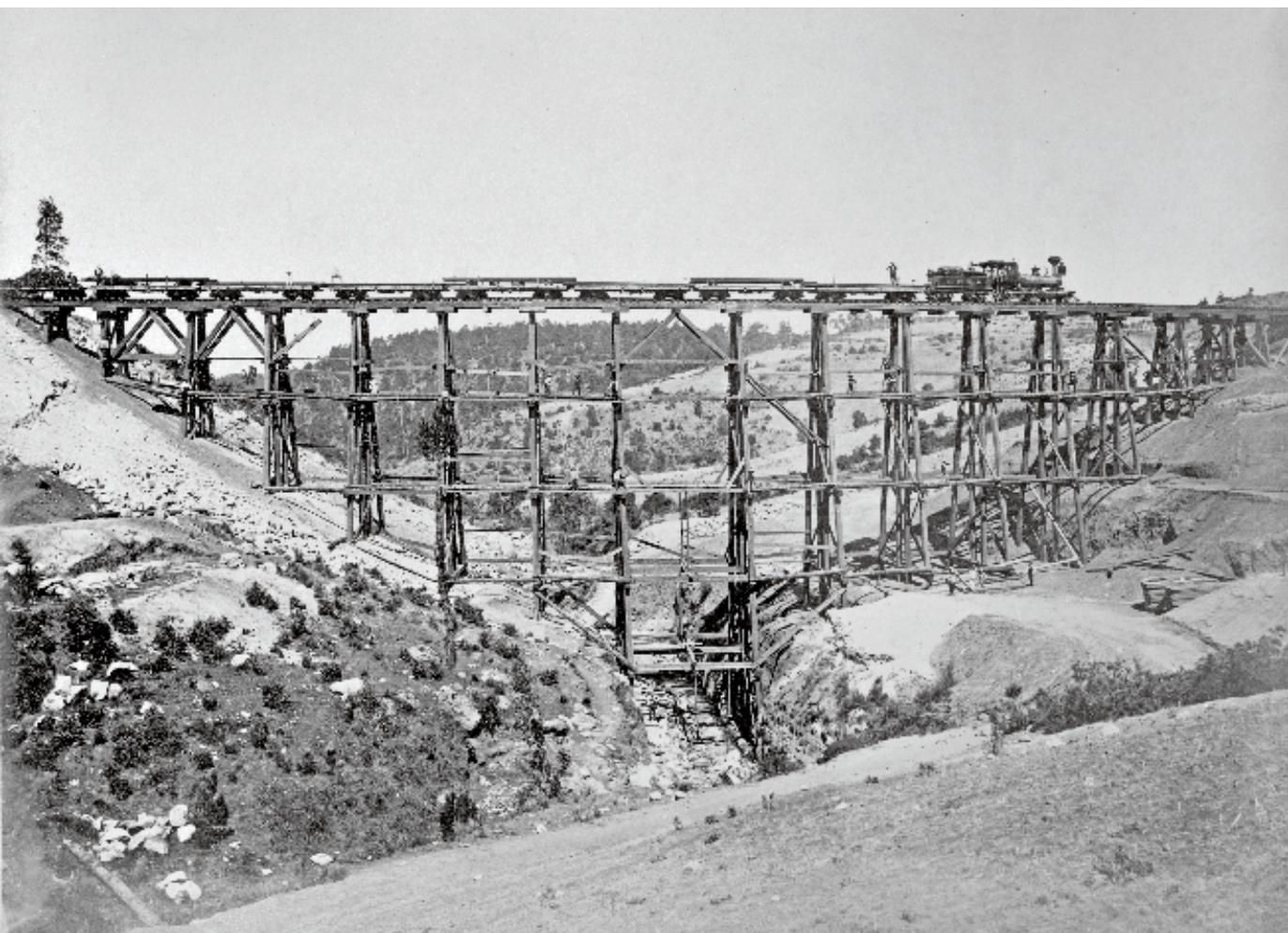
La construcción de ferrocarriles en México ha tenido que enfrentar grandes obstáculos debido a las irregularidades del territorio nacional. Durante muchos años el ferrocarril de Veracruz fue considerado la máxima hazaña en este ramo, al lograr tender las vías desde el principal puerto de la nación hasta su ciudad capital, lo que implicó superar la diferencia de altura entre ambas localidades. Sin embargo, la serie de conquistas de la locomotora sobre las elevaciones tuvo un episodio mexicano más: el ascenso en 1873 a la ciudad de Toluca, situada a 3 108 metros sobre el nivel del mar. Al comienzo de la década de 1880 ése fue no solamente el punto más alto en las rutas del Ferrocarril Nacional Mexicano, sino el sitio más alto alcanzado por cualquier ferrocarril en la República.

El avance sobre esa configuración del terreno implicaba hacer tajos y túneles en las montañas, así como la construcción de enormes puentes y viaductos para salvar los precipicios que se originaban entre una elevación y otra. Varias de estas “obras de arte”, como se les llama en lenguaje ferrocarrilero, fueron construidas en el trayecto de la ciudad de México a la de Toluca, y todas ellas convocaron a los fotógrafos más experimentados.

La fotografía realizada por Alfred Briquet, *80 B. Viaducto de Jajalpa tomada de la barranca*, muestra una de las importantes obras con las que el Ferrocarril Nacional pudo avanzar hacia la frontera norte; sin embargo, esa imagen probablemente pudo provocar sentimientos encontrados. Posando sobre el viaducto, el tren de carga, compuesto por siete plataformas que transportan los rieles que se tenderán más adelante, es jalado por una de las locomotoras más pequeñas de la empresa. Es factible que el mensaje que se pretendía transmitir estuviera relacionado con los logros de la empresa, pero la estructura provisional de madera, como la de la foto, generó comentarios adversos.

Este tipo de obras fueron realizadas para avanzar rápidamente en la construcción de las líneas troncales internacionales. De tal suerte que, durante el siglo XIX, los años de mayor tendido de los “ferrocarriles del porfiriato” fueron los correspondientes a la administración del presidente Manuel González. Además de construir nuevos tendidos, en los años siguientes se procedió a cambiar las estructuras de madera de los grandes puentes y de los viaductos. Algunos de ellos fueron sustituidos por instalaciones de hierro, construidas paralelamente a las anteriores; tal fue el caso de Dos Ríos, El Laurel y San Francisquito, registrados puntualmente por la firma Gove y North en una decena de fotografías.

El viaducto de Jajalpa tuvo una suerte distinta, pues desapareció por completo, dando paso a una estructura distinta: “Un alcantarillado grande de mampostería y un alto terraplén para evitar las aguas que rebalsaban del río Lerma”.<sup>9</sup> Antes ya se había construido un “gran terraplén”, de 240 metros de longitud por 24 metros de altura y 16 000 metros cúbicos de volumen, en un sitio llamado Obraje, pero la construcción del terraplén de Jajalpa llevó más tiempo, ya que, según C. B. Waite, éste tenía un volumen de 400 000 metros cúbicos de relleno.



A. BRIQUET FOT.

COMPANIA CONSTRUCTORA NACIONAL MEXICANA

VIAQUOT DE JAJALPA — JAJALPA VIAQUOT

COMANA DE LA BARRANCA

TRAVESIA DE LOS PASADIZOS

80, B. ✓

© Alfred Briquet, *Viaducto de Jajalpa*, Álbum 1053, fotografía 80B. 1883, foja 15R, Estado de México, Biblioteca Nacional de Antropología e Historia.

La impresionante fotografía de Waite mostraba el trabajo poco tiempo después de su conclusión, aunque la línea del Ferrocarril Nacional Mexicano llevara años circulando con sus trenes hasta la frontera norte. En los informes gubernamentales existe abundante información acerca de la “sustitución de las estructuras de madera por las de hierro” y mampostería en puentes y estaciones. En esos



895. The big Fill (400 000 Cubic meters) Mex Nat RA

© 465447 C. B. Waite, 895. The big fill (400 000 cubic meters), Estado de México, ca. 1905, Colección Culhuacán, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



ES PROPIEDAD ASEGURADA. DÍO. 14, 1904. O. S. WAITE. FOTO-

*Waite Photo.*

documentos comprobamos también que, aunque no se modificara el número de kilómetros de vía construida, se requirió de un gran esfuerzo para sustituir el tamaño y peso de los rieles con el fin de que resistieran la creciente carga que circulaba sobre ellos y el enorme peso de nuevas locomotoras que los arrastraban.<sup>10</sup>

## La estación de Marfil

Los puntos especiales de las líneas en los que las pendientes resultaron más pronunciadas fueron una razón más para emplear material distinto, rieles de mayor peso y locomotoras más potentes. Tales fueron los casos de las locomotoras acopladas del ferrocarril de Veracruz y de las empleadas en la zona cercana a Guanajuato del Ferrocarril Central Mexicano, un verdadero quebradero de cabeza para todo mundo.

En el trazo de esta última línea se consideró incluir en su trayecto la importante ciudad de Guanajuato, pero siempre hubo desacuerdos sobre cómo hacerlo; en primer lugar, porque debido a la pendiente del lugar, los empresarios decidieron que la ciudad no se tocaría con la línea troncal, sino que solamente llegaría a ella con un ramal que partiría de la ciudad de Silao. Los trenes de ese ramal deberían ayudarse con locomotoras especiales para ascender por la vía. Al principio se usaron locomotoras de “doble frente” y posteriormente se arreglaron las más potentes de 10 ruedas de la compañía para ese tramo, como la locomotora que aparece en la fotografía de la firma Gove y North, 113. *Estación de Marfil*.

Pero lo que más escandalizó a los comerciantes de Guanajuato fue la autorización dada a la empresa ferroviaria para usar vehículos movidos por mulas desde Marfil hasta Guanajuato, lo cual fue registrado puntualmente en la parte izquierda de la fotografía mencionada. Ya en funcionamiento, las guías de viajero (varias de ellas patrocinadas por la empresa ferroviaria) se referían al ramal y a los cambios de trenes como cualquier otro elemento del trayecto, en cambio, las autoridades lo calificaron como “una rémora para el comercio de esa ciudad, pues no siendo suficientes los tranvías para el tráfico de carga, ésta se demora en Marfil”.<sup>11</sup> Pero los comerciantes de la ciudad, con ayuda de la prensa, lo presentaron de un modo totalmente distinto:



© 456387 Gove y North, 113. Estación de Marfil F.C. Central, Guanajuato, ca. 1883, Colección Felipe Teixidor, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

El viaje es sumamente incómodo. En Silao hay un cambio de tren para Marfil, cuyo trayecto es el más imperfectamente construido que jamás hemos visto. Al llegar a Marfil se monta en una tranvía de sangre que camina a paso de buey y emplea como dos horas para llegar a las afueras de Guanajuato, desde cuyo punto hay necesidad de tomar coche para penetrar en el interior de la ciudad.<sup>12</sup>

En marzo de 1883 los comerciantes de Guanajuato, por medio de un grupo de representantes, enviaron una protesta al gobierno del estado, informando que tanto ellos como los vecinos estaban resintiéndose “grandes e irreparables perjuicios” en sus negociaciones, denunciaron: “el ramal de Silao, en las condiciones en que se encuentra, no satisface las necesidades del tráfico y que el comercio

de esta plaza quedará bien pronto en completa ruina, si el poder público instituido para beneficio de los particulares, no hace efectivas las obligaciones de la Compañía”. Finalmente, exigían a las autoridades que se obligara a la empresa a conducir los trenes jalados con locomotoras hasta el Contador.<sup>13</sup> La diferencia de medios era demasiado evidente, como se puede apreciar en la fotografía de Gove y North: del lado derecho una potente locomotora empuja un tren compuesto por lo menos de siete enormes vehículos, mientras que en el lado opuesto de la estación, una hilera de pequeños coches tirados por heroicas mulas espera la transferencia de carga y pasajeros para iniciar su viaje.

La reclamación se mantuvo, pero en lugar de atenderla, el 27 de julio de 1896 el Ferrocarril Central Mexicano firmó un contrato con el gobierno con el que “se declaró la estación de Marfil como punto terminal del ramal a Guanajuato, en cuya virtud el tramo comprendido entre Marfil y el Cantador, dejó de formar parte del sistema”.<sup>14</sup>

## El discurso de la imagen

Los fotógrafos mencionados realizaban su trabajo de registro no como investigadores sociales o reporteros, sino con el fin de comercializar de diversas formas sus imágenes. Por esa razón es probable que el uso ilustrativo de sus fotografías no les incomodara; también sucedió que otros productores de imágenes crearon piezas con títulos equívocos para hacer circular sus fotografías, con la seguridad de que los destinatarios captarían la esencia del registro.

La fotografía *Atoyac. Mexican R. R.* de Winfield Scott es una muestra de ese proceso. La secuencia de las tomas y la relación entre negativos y positivos hacen patente que lo menos interesante para este autor era el puente del “Mexican railroad” y que su esfuerzo se centró, más bien, en comercializar la foto de una niña semidesnuda.<sup>15</sup>

También algunos fotógrafos eran contratados por particulares o empresas para hacer fotografías con mensajes precisos, adecuados a los deseos de sus comitentes. Éste fue el caso de la fotografía de la estación Tzucacab, del Ferrocarril de Mérida a Peto, que, junto con otras igual de maravillosas, se publicó en la *Memoria histórica de la construcción del ferrocarril de Mérida a Peto*, en 1900.

Desde que se otorgó la concesión de ese ferrocarril en 1878, el discurso gubernamental y de los empresarios era que la línea se tendería desde la capital del estado hacia una zona destruida con motivo de la guerra de castas. En 1883 otra calamidad asoló la zona: “La pérdida total de sementeras causada por la langosta”. Entonces, los informes gubernamentales se llenaron de loas al nuevo ferrocarril, que logró la venta del “maíz extranjero en grandes cantidades”. Conforme se tendía la vía y se ponían en circulación los trenes, los empresarios ferrocarrileros declararon que “el precio de pasajes excesivamente bajos” había favorecido “notablemente a las clases más pobres de la sociedad”. Años después el gobierno federal declaraba orgulloso que el resultado de que “los indios pacíficos aprovecharan para vender sus productos en el mercado” sería atraer esas tribus a la civilización y al progreso.<sup>16</sup>

La fotografía de la estación Tzucacab es parte de ese discurso. Gran parte de la imagen muestra una estación provisional construida con madera y láminas de metal, con un techo sumamente alto para contrarrestar el calor sofocante de la península; ésa es la razón por la que la mayoría de las personas que aparecen en la imagen se encuentran resguardadas bajo los enormes aleros de la estación. Sin embargo, a la derecha de la imagen aparece la otra parte del mensaje contenido en este y otros documentos: dos trenes de carga estacionados, los cuales son muestra de los logros obtenidos por la empresa. Al igual que otros ferrocarriles, el de Peto transformó el espacio en el que fue localizado, pero éste se trazó no para conectar ciudades y espacios productivos, sino, según sus promotores, para atravesar un territorio destruido por los indios bárbaros, con el fin de hacerlo renacer.

En 1892 el gobierno expresó que el Ferrocarril de Peto debería ser considerado como vía general de comunicación por “la importancia que para la Federación tiene el gran valor que han de tomar los terrenos baldíos, y la terminación definitiva de la guerra de castas por medio de la colonización”. Según sus promotores, gracias a la instalación de los ferrocarriles

la agricultura florecerá en aquellos fértiles terrenos con el cultivo de la caña de azúcar, y con el del café, tabaco, cacao, vainilla, etc., que allí ha de establecerse en grande escala. Las maderas tintóreas y de ebanistería que abundan formarán nuevos recursos de riqueza, contribuyendo en grande escala a formar la exportación de los productos naturales.<sup>17</sup>

SIGUIENTE PÁGINA  
© 606138  
**Winfield Scott**,  
*Atoyac. Mexican R. R.,*  
*ca. 1905, Veracruz,*  
Colección C. B. Waite /  
W. Scott,  
Secretaría de Cultura.  
INAH.SINAFO.FN.MX.



**ATOYAC MEXICAN**



R.R.



© 842768 *Gente aborda el tren en la estación de Tzucacab en el kilómetro 138, Yucatán, 1899.*  
Colección incremento, acervo / Adquisición Marbine Chomel, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

De todos los productos, fue el henequén la principal exportación agrícola de México en esa época. A la par de la transformación y adecuación de los espacios productivos, dos elementos fueron fundamentales para promover este producto: una amplia red de ferrocarriles y el mayor control sobre la mano de obra. Por medio de su obra *México bárbaro*, John Kenneth Turner mostró en 1910 la faceta violenta del proceso, aunque estudios recientes han mostrado que se desarrollaron también métodos de convencimiento y consenso.<sup>18</sup>



En retribución, es momento de que las investigaciones sobre fotografía consideren que imágenes maravillosas, como las aquí reseñadas, también forman parte de los procesos de control y despojo de los habitantes de las comunidades, ajenos a esos discursos de civilización y progreso que llevan más de un siglo queriéndose imponer.

**Fernando Aguayo Hernández** realizó su doctorado en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Desde el 2002 es profesor-investigador del Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. Entre sus publicaciones destacan *Estampas ferroviarias. Fotografía y grabado 1860-1890* (Instituto Mora, 2004) y, en coautoría con Eulalia Ribera, *Imágenes y ciudad. Orizaba a través de la lente* (Instituto Mora, 2014). Actualmente desarrolla proyectos de investigación relacionados con la historia social de la fotografía en el siglo XIX.

- 1 *La Voz de México*, 10 de mayo de 1884.
- 2 Fanny Chambers Gooch, *Face to Face with the Mexicans: The Domestic Life, Educational, Social, and Business Way, Statesmanship an Literature, Legendary and General History of the Mexican People* (Nueva York: Press of J. J. Little & Co., 1887), 151.
- 3 *The Two Republics*, 17 de julio de 1881.
- 4 *La Voz de México*, 10 de junio de 1886.
- 5 *El Republicano*, 29 de febrero de 1880.
- 6 "Crónica parlamentaria", *El Siglo XIX*, 31 de mayo de 1882. Véase también *El Monitor Republicano*, 3 de junio de 1882; *La Oposición Radical*, 6 de junio de 1882.
- 7 *La Voz de México*, 10 de junio de 1886.
- 8 Mariano Téllez Pizarro, *Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la República Mexicana* (México: Dirección General de Telégrafos, 1906), 22-23.
- 9 "Todas las construcciones provisionales en la primera división, se han repuesto con puentes definitivos de piedra y fierro" y terraplenes como el Obraje y Jajalpa. Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, *Memoria correspondiente a los años de enero de 1883 a junio de 1885*, vol. 2 (México: Secretaría de Obras Públicas, 1887), 818 y 849.
- 10 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Memoria correspondiente a los años transcurridos del 1 de julio de 1896 a 30 de junio de 1899* (México: Dirección General de Telégrafos, 1900), 101 y 102.
- 11 Secretaría, *Memoria*, vol. 2, 1887, 719.
- 12 *El Centinela Español*, 28 de marzo de 1883.
- 13 *La Patria*, 7 de marzo de 1883.
- 14 Secretaría, *Memoria*, 1900, 104. Al final, la ciudad tuvo que esperar otra docena de años para que las locomotoras llegaran hasta sus puertas.
- 15 Véase un análisis sobre la fotografía de mujeres en el periodo en Fernando Aguayo, *Fotógrafos extranjeros, mujeres mexicanas, siglo XIX* (México: Instituto Mora, en prensa).
- 16 Secretaría, *Memoria*, vol. 2, 1887, 633 y 642; Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Ferrocarriles de México*, vol. 2 (México: SCOP, 1892), 104.
- 17 SCOP, *Ferrocarriles*, vol. 2, 1892, 104; Secretaría, *Memoria*, 1887, vol. 2, 640.
- 18 Piedad Peniche Rivero, *La historia secreta de la hacienda henequenera de Yucatán. Deudas, migración y resistencia maya: 1879-1915* (México: Gobierno del Estado de Yucatán / Archivo General de la Nación, 2010); Inés Ortiz Yam, *De milperos a henequeneros en Yucatán 1870-1937* (México: El Colegio de México, 2013).