

Alquimia

Sistema Nacional de Fototecas

ISSN 1405-7786

enero • abril | 2019 | año 22 | núm 65



Espacios y trayectos

NACIONAL

Des Rios 687



GRAN VIADUCTO

Alquimia

Sistema Nacional de Fototecas

Archivos e investigación de la fotografía

enero • abril | 2019 | año 22 | núm. 65

Secretaría de Cultura

Alejandra Frausto Guerrero | Secretaria

Instituto Nacional de Antropología e Historia

Diego Prieto | Director General

Aída Castilleja | Secretaria Técnica

Adriana Konzevik | Coordinación Nacional de Difusión

Juan Carlos Valdez | Director del SINAFO

Mayra Mendoza | Subdirectora de la Fototeca Nacional

Alquimia

Araceli Puanta | Editora

Guadalupe Urbina | Diseño

Héctor Ramón Jiménez | Reprografía

Violeta García | Documentación

Consejo de asesores Alicia Ahumada, Marco Antonio Cruz, Bernardo García, Carlos Jurado, Patricia Massé Z., Adrián Mendieta, Patricia Mendoza, Francisco Montellano, Ricardo Pérez Montfort, José Antonio Rodríguez, Gerardo Suter

Comité editorial Mayra Mendoza Avilés, Rebeca Monroy Nasr, Gerardo Montiel Klint, Columba Sánchez, Juan Carlos Valdez

D. R. © INAH, Córdoba, núm. 45,
Col. Roma, C. P. 06700, Ciudad de México
alquimia.sinafo@inah.gob.mx

PÁGINA 1

© 122062 Winfield Scott, *Gran Viaducto de Iguala*, Iguala, Guerrero, ca. 1907, Colección C. B. Waite / W. Scott, Secretaría de Cultura.INAH.SINAFO.FN.MX.

Alquimia, Año 22, Núm. 65, enero-abril 2019, es una publicación cuatrimestral editada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia. Córdoba 45, Col. Roma, Alcaldía Cuauhtémoc, C. P. 06700, Ciudad de México. Editora Responsable: Araceli Puanta Parra. Reservas de Derechos al Uso Exclusivo Núm. 04-2016-051812234600-102. ISSN: 1405-7786. Ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Licitud de título y contenido: 17059, otorgado por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Domicilio de la publicación: Córdoba 45, Col. Roma, Alcaldía Cuauhtémoc, C. P. 06700, Ciudad de México. Imprenta: Impresos Florida S. A. de C. V., 5 de mayo, núm. 33, Col. Providencia, Alcaldía Azcapotzalco, C. P. 02440, Ciudad de México. Este número se terminó de imprimir el 30 de junio de 2019 con un tiraje de 1000 ejemplares. Distribuidor: Coordinación Nacional de Difusión del INAH. Córdoba 45, Col. Roma, Alcaldía Cuauhtémoc, C. P. 06700, Ciudad de México.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización del Instituto Nacional de Antropología e Historia.



Índice



© 659413 **Agencia Casasola**, *Estación ferroviaria, vista panorámica*, Distrito Federal, ca. 1914, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

- | | |
|--|--|
| <p>4 Editorial</p> <p>6 El ferrocarril de Tehuantepec. Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX
Leticia Reina</p> <p>28 Grandes problemas, extraordinarias fotografías. Los ferrocarriles mexicanos en el siglo XIX
Fernando Aguayo</p> <p>47 Los trabajadores ferroviarios mexicanos desde la Colección Archivo Casasola
Arturo Valencia Islas</p> | <p>67 “Por los caminos del sur”. La construcción de la carretera México-Acapulco, 1925-1940
Marcela Mijares Lara</p> <p>81 SINAFO
Liliana Dávila y Estibaliz Guzmán</p> <p>84 SOPORTES E IMÁGENES
Adrián Bodek</p> <p>86 RESEÑAS
Rebeca Monroy Nasr
Daniel Escorza</p> |
|--|--|

Fotografía para trazar trayectos

Araceli Puanta

Tender líneas de comunicación entre puntos alejados de nuestro territorio podría parecer, desde la perspectiva del siglo XXI, una labor fácilmente aprehensible. Sin embargo, la concepción, diseño y construcción de vías de comunicación nacionales ha sido un proceso de larga envergadura, desarrollado durante siglos, y que continúa hasta la actualidad.

Este número de *Alquimia* aborda la problemática del transporte en México desde la fotografía como fuente documental. Se reúnen en las páginas siguientes fotografías que datan desde las últimas décadas del siglo XIX hasta algunas de la segunda mitad del siglo pasado. Los cuatro artículos principales se ocupan de distintos aspectos del transporte: el tendido de líneas de ferrocarril y la construcción de carreteras, específicamente.

El título de este número, “Espacios y trayectos”, juega también con la idea transversal de que el conocimiento histórico suele tender puentes entre distintos ámbitos; como fuente, la fotografía construye trayectos entre ámbitos históricos, como la historia económica, social y política.

Así se muestra en el artículo de Leticia Reina, que aborda el proyecto de comunicación entre los océanos Pacífico y Atlántico, concretado a principios del siglo XX con la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec. La doctora Reyna lleva al lector de la mano en el trayecto Salina Cruz-Coatzacoalcos y relaciona, mediante la fotografía, temas de historia económica y de relaciones internacionales.

El doctor Fernando Aguayo, especialista en fotografía decimonónica, centró este trabajo en las imágenes de ferrocarriles para la inclusión en catálogos y la exposición de la magnitud de las obras construidas. El autor seleccionó y analizó fotografías que sobresalen por su calidad estética, pero, además, las eligió por la evidencia histórica que muestran, especialmente útil para los estudios de historia social.

El tercer artículo también versa sobre el tendido de redes ferroviarias en México; en ese caso, Arturo Valencia, investigador de historia económica, utiliza las fotografías de la Colección Archivo Casasola —en especial las que se realizaron como registro fotográfico de los procesos constructivos— para



S 555. FERROCARRIL MEXICANO,
CERCA DE VERA CRUZ.

«Vistas Estereoscópicas de México» Sonora News Co. Ciudad de México

© 426904 *Vías de ferrocarril, panorámica*, Veracruz, ca. 1900-1910,
Colección Fotografía Estereoscópica, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

analizar el papel de los trabajadores ferroviarios que están presentes como subalternos en las imágenes.

Con el artículo final, de Marcela Mijares, se muestra el privilegio que el Estado mexicano le ha otorgado al transporte automotriz como medio de comunicación desde hace casi ya un siglo. La doctora Mijares aborda la construcción de la carretera México-Acapulco en la primera mitad del siglo XX. Y analiza el papel de las fotografías en revistas y catálogos con fines promocionales y de incentivación del turismo.

Una vez más, la fotografía consigue demostrar su inagotable capacidad como fuente documental del pasado. Esperamos que este número de *Alquimia* satisfaga la curiosidad del lector y refuerce la idea de que el análisis histórico de la fotografía beneficia otros campos del quehacer histórico así como otras disciplinas sociales y humanísticas.



54. *Istmo de Tehuantepec. Tehuantepec.*

El ferrocarril de Tehuantepec. Un sueño para conectar los dos océanos, siglo XIX

Leticia Reina



© 457648
Istmo de Tehuantepec,
Tehuantepec, Oaxaca,
ca. 1900, Colección
C. B. Waite / W. Scott,
Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.

La puesta en marcha de una vía transístmica en el Istmo de Tehuantepec, en la parte más austral de la República mexicana, generó muchas expectativas en el siglo XIX porque permitiría comunicar y acortar las distancias entre el Viejo Mundo y las recién colonizadas costas occidentales de la Unión norteamericana. En aquella época se decía que la construcción de esta nueva ruta era importante porque se convertiría en “el puente comercial del mundo”. Para transitar del océano Atlántico al océano Pacífico, los buques, a partir de ese momento dejarían de pasar a través del Canal de Magallanes y evitarían dar vuelta a toda Sudamérica.

Esta empresa surgió como sueño desde que Hernán Cortés conoció las tierras americanas. En ella estuvieron puestas las miradas de las grandes potencias mundiales: España durante la época colonial; después Inglaterra, Francia y Holanda desde el inicio de la vida independiente de México. Al final, los Estados Unidos de Norteamérica se interesaron de manera permanente durante el siglo XIX y hasta el XX. El proceso estuvo rodeado de una historia diplomática de intrigas e intereses.

El sueño para conectar los dos océanos culminó con la inauguración del Ferrocarril de Tehuantepec por el entonces presidente de México, Porfirio Díaz. La noticia causó sensación en todo el mundo, tanto desde el punto de vista tecnológico, como por lo que significaba la ampliación de las relaciones comerciales con todo el mundo.

La construcción del ferrocarril transistmico no fue una empresa sencilla, pero dinamizó la economía de la región del Istmo de Tehuantepec, ya que movilizó a diversos actores sociales e intereses alrededor de la región, del país y de otros países que luchaban por la hegemonía comercial y por el posicionamiento geopolítico en el mundo.

Se pueden distinguir cuatro periodos en la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec. Durante el primero, de 1842 a 1879, sólo existieron negociaciones y concesiones efímeras e intentos de construcción de la vía interoceánica que fueron infructuosos. El segundo va de 1880 a 1893, en este lapso se inició la construcción del ferrocarril aunque de manera irregular en cuanto a los avances en el tendido de la vía. El tercero comprende de 1893 a 1899, años en los que realmente se terminó la vía pero en muy malas condiciones, sin que pudiera soportar un tráfico intenso; en ese periodo la administración estuvo en manos del gobierno mexicano. Y finalmente, la cuarta y última etapa de 1899-1913, tiempo de la reconstrucción y administración de la compañía inglesa, S. Pearson and Son Limited.¹





© 465631 C. B. [Charles Burlingame] Waite, Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, "F. C. Istmo de Tehuantepec. Train Al Quarry", Oaxaca, México, 1904, Colección Incremento Acervo, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Huelga decir que el Istmo mexicano estuvo constantemente bajo la mirada de los gobiernos norteamericanos y británicos, de los empresarios con intereses en México y de los mexicanos de alto rango en el gobierno, pero con ganancias comerciales, que por cierto fueron los menos visibles en los procesos de las distintas concesiones. Sin embargo, ¿por qué ejercía tanto interés el Istmo de Tehuantepec? Sin duda, uno de sus principales atractivos fueron las ganancias que se proyectaban por vía del comercio internacional y, por supuesto, su estratégica posición geopolítica. En mucho contribuyó la serie de informes científicos y gubernamentales que se difundieron a lo largo del siglo XIX en la prensa nacional e internacional sobre las grandes cualidades de la región.

La construcción del ferrocarril de Tehuantepec

Fue hasta el último cuarto del siglo XIX cuando realmente se cristalizó el proyecto de comunicación entre los dos océanos. En esos momentos México empezaba a expandir su economía, tenía un ejército bien organizado y una fuerte tradición de movilizaciones populares que le permitieron mantener el control sobre la ruta transistmica. En esos años el gobierno mexicano aceptó diferentes proyectos y dio varias concesiones a ciudadanos estadounidenses.

No obstante, el Congreso mexicano siempre antepuso la conservación de la neutralidad del paso interoceánico, la participación económica del gobierno mexicano, el predominio de las decisiones sobre la empresa, amén de la conservación de la soberanía del territorio, cuestión fundamental para la sobrevivencia de la nación mexicana, cuya fuerza ya se había demostrado frente a Francia, Inglaterra y España.

Finalmente, tras varias décadas en las que tan sólo existieron algunas expediciones de reconocimiento por la región, en 1878 la compañía estadounidense formada por Eduardo Learned propuso hacerse cargo de la empresa de construcción del ferrocarril. Ésa fue la primera compañía que logró instalar un tramo de vía. Durante el periodo 1880-1882 se instalaron 35 de los 63 kilómetros que inicialmente se habían pactado; la compañía atribuyó el retraso a la dificultad que planteaba el clima y la carencia de fuerza de trabajo. Después de varias prórrogas concedidas, se rescindió el contrato en agosto de 1882.²

Posteriormente la concesión fue dada a Delfín Sánchez, quien construyó 73 kilómetros más de vía. En 1888 se habían alcanzado los 108 kilómetros que comprendían del número 36 al 46 en el norte y del 1 al 64 en el sur, pero tampoco pudo terminar la línea.³

Fue en 1893 cuando el gobierno puso bajo su mando la conservación y explotación de la vía terminada, pero no en materia de construcción; solamente se hizo cargo de la administración y control de la línea, material rodante y edificios, por lo menos mientras se encontraba quien terminara el tramo faltante. Finalmente el ingeniero Chandos Stanhope quedó encargado de la conclusión, la conservación y explotación de lo construido y de la erección del muelle de fierro de Salina Cruz. El 11 de septiembre de 1894 partió el primer tren. El recorrido inició en Coatzacoalcos a las 6:03 de la mañana y concluyó en Salina Cruz a las 4:23 de la tarde, hizo un viaje de 10:20 horas.⁴

Cuando se inició el régimen de Porfirio Díaz, el Istmo mexicano sólo contaba con un camino carretero construido; era necesario entonces construir una vía rápida que transportara los grandes volúmenes de mercancías que ya exportaba e importaba la unión americana.⁵

La estabilidad política y el interés personal que pusieron Matías Romero y el mismo Díaz, ambos originarios de Oaxaca, fueron factores importantes para reiniciar la construcción del ferrocarril de Tehuantepec. Matías Romero, como embajador de México en Washington, defendió el proyecto de la construcción del ferrocarril de Tehuantepec con el argumento de que este punto era el “eje del comercio del mundo”.⁶

Cuando finalmente se inauguró el ferrocarril 17 años después, la administración se dio cuenta de que la línea no reunía las condiciones físicas para el tráfico interoceánico (intenso y pesado) y de que los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos no tenían el calado ni las instalaciones necesarias para recibir barcos de gran tonelaje.⁷

En ese momento la presión internacional para abrir un nuevo paso comercial era muy fuerte, pues el ferrocarril de Panamá era muy caro y muy lento y, aunque las tarifas del Canal de Suez bajaron con la construcción del primer ferrocarril transcontinental de la unión americana, que se inauguró en 1860, éste no lograba aliviar el creciente tráfico comercial hacia oriente. Pero la ruta de Tehuantepec no contaba aún con las características necesarias para el comercio internacional.



© 76929 **Agencia Casasola**, *Estación de Ferrocarriles de Rincón Antonio, después Matías Romero, reprografía, Oaxaca, ca. 1920.*
Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



Si verdaderamente se buscaba que el Istmo de Tehuantepec funcionara como la conexión comercial que siempre se había planeado, eran impostergables adecuaciones necesarias a la vía existente. Pero las finanzas del Estado mexicano siempre precarias y la oligarquía “adinerada” continuamente preocupada en la lucha por el poder habían dejado los ferrocarriles en manos de particulares estadounidenses.

Con el objeto de romper tanto con el monopolio estadounidense de los ferrocarriles en México, como con la fuerza del comercio por Veracruz, el ministro Limantour ofreció la concesión del Ferrocarril de Tehuantepec a la firma S. Pearson & Son Ltd., propiedad de Weetman D. Pearson. Esa compañía inglesa había construido el drenaje de la ciudad de México. El contrato incluyó la construcción de los puertos, la renovación de vías férreas, tendido de telégrafo, mantenimiento y administración, pero con la intervención y participación del gobierno mexicano. Así, el 11 de noviembre de 1899 se decretaron las bases del contrato con la compañía Pearson, donde se obligaba a administrar y ejecutar las obras de reconstrucción, conservación y explotación del ferrocarril y los puertos terminales de Salina Cruz y Coatzacoalcos.

La compañía Pearson & Son Ltd. procedió, además, a la ejecución de las obras de infraestructura necesarias para dotar a los puertos de todos los adelantos técnicos necesarios, entre los principales estaba la generación y utilización de energía eléctrica.

Impacto del ferrocarril en la región

Minatitlán, antiguo centro rector en la costa atlántica, enfrentaba la crisis derivada de la tala inmoderada hasta llegar al decaimiento de esta actividad forestal. En cambio, Coatzacoalcos tuvo una trans-

formación radical: dejó de ser una pequeña aldea de pescadores, y en 1881 las congregaciones de Coatzacoalcos y Tonalá —entonces pertenecientes al municipio de Minatitlán— pasaron a formar el nuevo municipio de Coatzacoalcos. Fue entonces cuando la aduana marítima y el puerto de altura se trasladaron a ese puerto, el cual creció aún más durante la etapa de reconstrucción del ferrocarril, pues se convirtió en el asiento principal de la casa Pearson. Los edificios de fierro de los antiguos talleres se desarmaron y llevaron a Rincón Antonio y ahí mismo se construyó la casa del gerente general de la línea.⁸

En Tehuantepec y Juchitán, ciudades ubicadas en el extremo del Pacífico, la sociedad ya estaba altamente estratificada. Su élite zapoteca ejercía el dominio de los otros grupos étnicos de la región istmeña y fue muy receptiva tanto de los elementos de la cultura española, primero, como de la de otros extranjeros, ingleses, franceses y estadounidenses que llegaron con la construcción del ferrocarril, después. La sociedad tenía una estructura ocupacional muy compleja de corte urbano; había 64 diferentes tipos de oficios. En el caso de la ciudad de Juchitán, la estructura ocupacional se modificó profundamente durante los años del Porfiriato. De ser una sociedad en la que la mayoría de su población (1845) se dedicaba a la agricultura, pasó a ser una ciudad fundamentalmente artesanal y comercial debido al cambio del eje comercial transístmico.

Con el crecimiento económico de la región, y en especial de esta ciudad, su población económicamente activa (PEA) en 1890 se incrementó notablemente. El 47%, casi la mitad de sus habitantes (4 402 de 9 318), estaban registrados como “población útil”, una cifra elevada porque la PEA nacional en 1895 era de 39.12%, sólo comparable con la del Distrito Federal, de 51%. Un siglo después, en 1995, se redujo a 43.45%.





© 852446 **Winfield Scott**, *Mujer tehuana y hombre en la estación de trenes de Tehuantepec*, 1908,
Colección Margarita Scott, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 430929 "Zapotecas del Istmo de Tehuantepec", día de plaza, Tehuantepec, Oaxaca, 1910.
Colección Étnico-Fototeca, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.





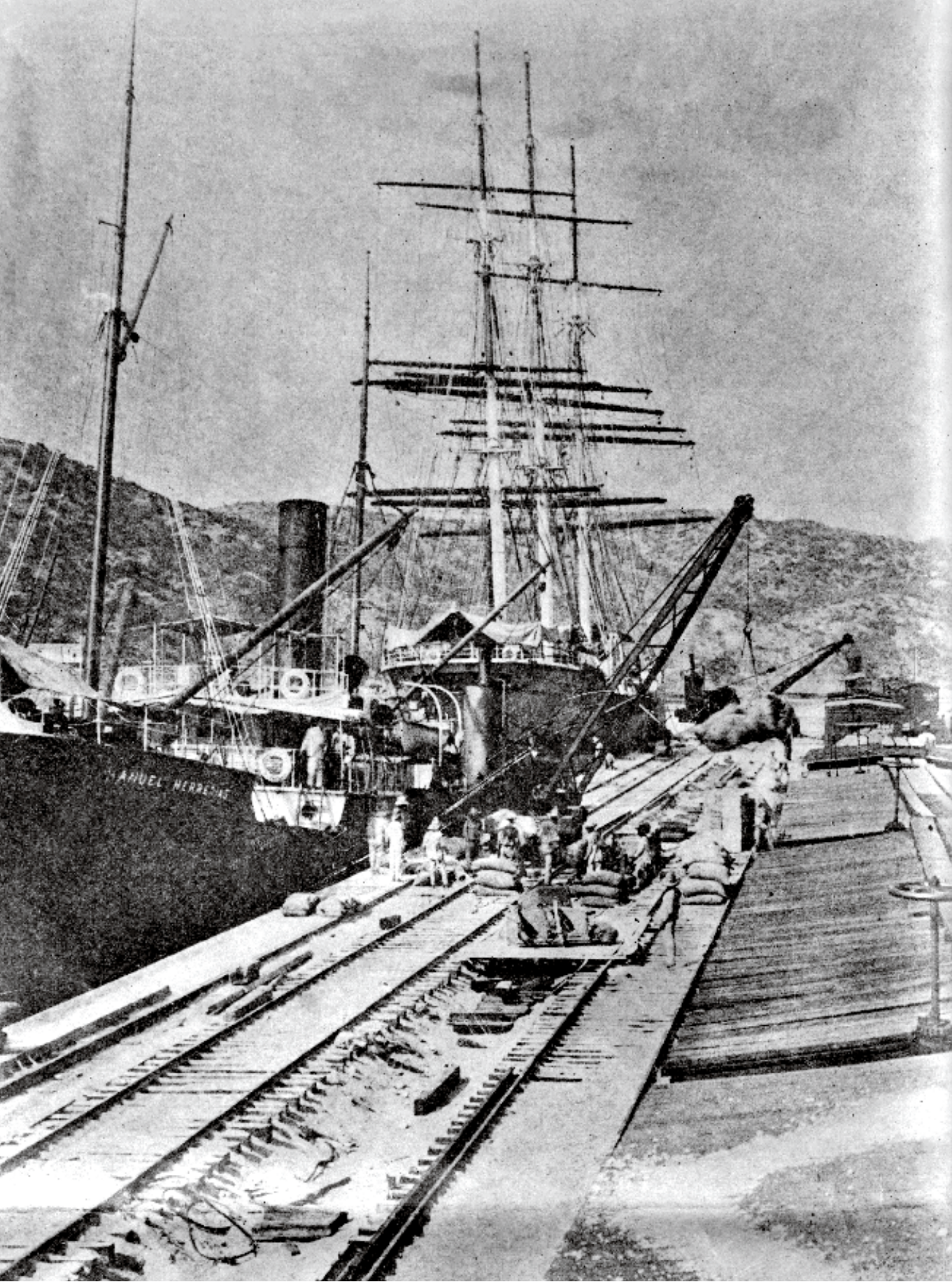
Ahora bien, si desagregamos la cifra del 47% de la PEA en Juchitán en 1890, encontramos que el 35% corresponde a población femenina y, sobre todo, que no es un fenómeno generalizado ni en la región ni en Oaxaca, por lo menos. En el desglose de las ocupaciones femeninas vemos que hay 1 140 tortilleras, 13 torcedoras (de tabaco), 21 taberneras, 22 regatonas o vendedoras, 37 lavanderas, 16 chocolateras, 280 costureras, 23 cocineras, 3 floristas y 2 atoleras. Todas esas actividades están relacionadas con el servicio prestado al gran flujo migratorio de hombres que llegaron a la región para construir el ferrocarril. Estos trabajos eran remunerados, y por ello estaban registradas como “población útil” o PEA, en términos actuales, y en su mayoría los realizaban “jefas de familia”, pues había un desequilibrio poblacional; es decir, había menos población masculina, que fue compensada con la migración porfiriana.

Lo anterior confirma que, desde hacía varias décadas, las mujeres ya se habían incorporado al comercio como una manera de mantenerse a sí mismas y a sus hijos, lo cual les fue dando independencia económica, seguridad y libertad de movilidad y de interacción con toda la sociedad. Por ello fue relativamente fácil dedicarse y cubrir las necesidades ocupacionales de servicios que demandaba la población masculina dedicada a la construcción del ferrocarril.

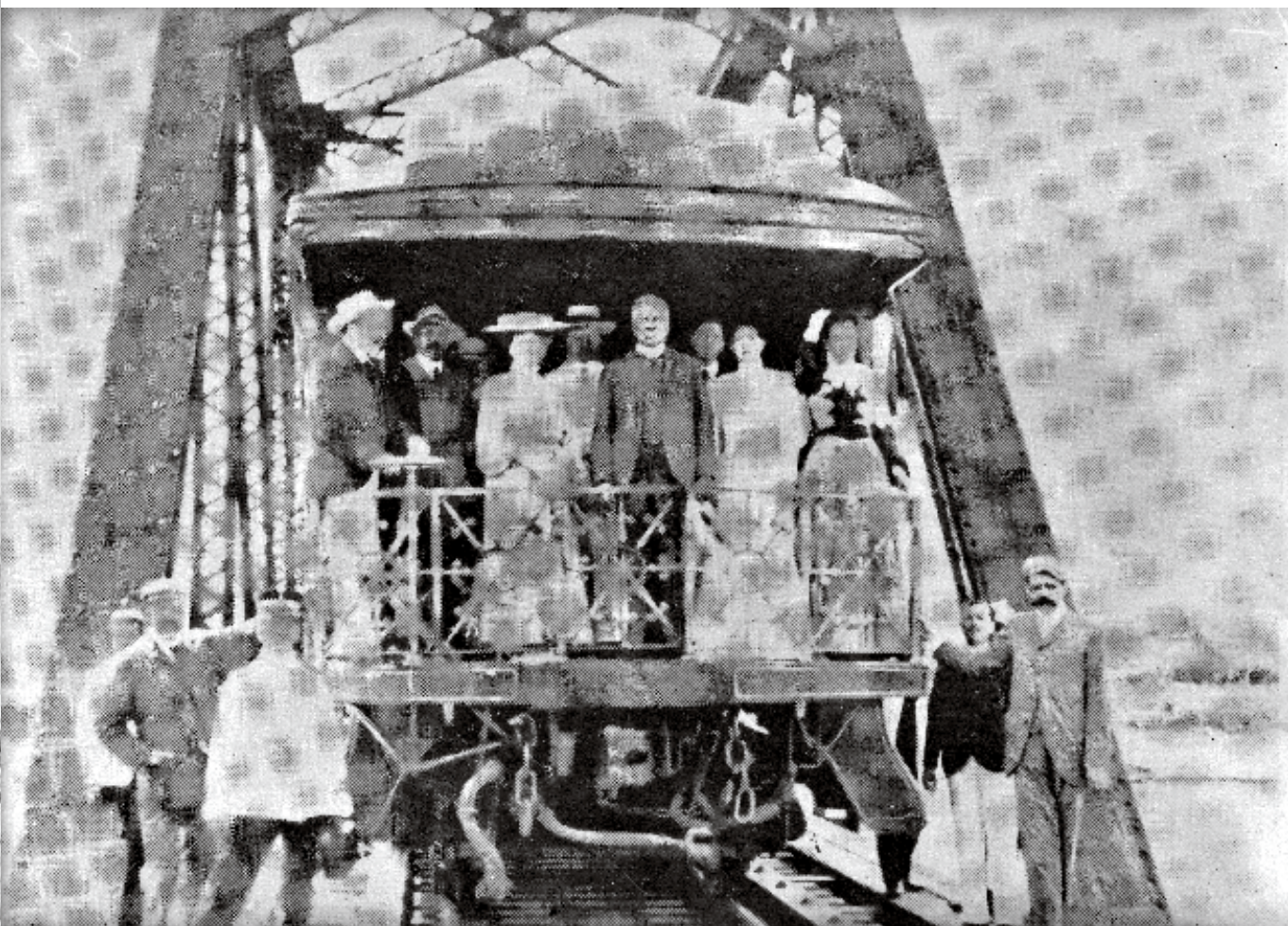
Hay que observar que estas actividades están relacionadas al tipo de actividad doméstica; entonces, ante la gran demanda de servicios por parte de la población flotante, lo empezaron a realizar pero sin depender de nadie, y tampoco sometiendo a nadie. Lo cual les permitió seguir teniendo una actitud de libertad, traducida por viajeros y pintores, como mujeres bellas y altivas.⁹

Finalmente, el 23 de enero de 1907 se inauguraron el Ferrocarril de Tehuantepec, con una longitud de 310 kilómetros,¹⁰ los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz y el dique seco de concreto, las oficinas y viviendas de los ingenieros y administrativos ingleses que hoy en día todavía existen en la ciudad de Matías Romero, así como los depósitos de petróleo a lo largo de la vía con una capacidad de 6 500 galones. En Coatzacoalcos o Puerto México había un depósito colosal de acero que almacenaba 1 500 000 galones que provenían de la refinería de Pearson en Minatitlán, con los cuales se abastecía al nuevo ferrocarril. Este fue el primer tren movido por petróleo en lugar de carbón, como habían funcionado en Europa o Estados Unidos, y representaba un ahorro del 30% en el gasto de energético.

PÁGINA ANTERIOR
 © 457663
Mujeres en el mercado en Tehuantepec
 (Market rome[n] [sic] in Tehuantepec),
 Tehuantepec, Oaxaca,
 1904, Colección
 C.B. Waite / W. Scott,
 Secretaría de Cultura.
 INAH.SINAFO.FN.MX.



© 34501 **Agencia Casasola**, *Barcos descargan mercancía en Salina Cruz, Oaxaca*, reprografía, Salina Cruz, Oaxaca, 1907, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 32459 **Agencia Casasola**, Porfirio Díaz y comitiva a bordo del tren que los condujo a inaugurar el puerto de Salina Cruz, reprografía Salina Cruz, Oaxaca, 1907, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Las obras del ferrocarril se inauguraron con el transporte de 11 500 toneladas de azúcar procedentes de Hawái, que llegaron a Salina Cruz en el vapor *Arizonian*, perteneciente a la empresa naviera más importante de la época, la *Hawaiian Steamship Co.*, en la ruta Hawái-Nueva York. Detrás del *Arizonian* había otros dos vapores japoneses: el *Manchuría* y el *Maru*. Así, durante el primer año se contabilizaron 67 barcos que llegaron a Salina Cruz; el año siguiente ya eran 96 barcos. En 1907 corría diariamente media docena de trenes en ambas direcciones, y en el segundo año ocho trenes en cada dirección.¹¹

El presidente Porfirio Díaz inauguró lujosamente la puesta en marcha del ferrocarril. Para la celebración en el puerto de Salina Cruz, estuvo acompañado por los secretarios de Hacienda, Comunicaciones e Instrucción Pública, y por los subsecretarios de Relaciones Exteriores y



© 34483 **Agencia Casasola**, *Porfirio Díaz y comitiva en el malecón del Puerto de Veracruz, Veracruz, 1907*, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Fomento, además de los gobernadores de Oaxaca y Veracruz. Asistió también personal de las embajadas de Estados Unidos, Alemania, Bélgica, Cuba, Inglaterra, Guatemala, El Salvador, Honduras, Japón y Rusia.¹²

Posteriormente, la comitiva visitó las instalaciones de Rincón Antonio, para luego arribar al puerto de Coatzacoalcos, donde el presidente Díaz abrió la puerta conmemorativa del puerto. Ahí el presidente y sus invitados visitaron las instalaciones del puerto, el muelle y los almacenes, y, finalmente, se procedió a romper los sellos de los carros del ferrocarril. La presencia de Díaz en Coatzacoalcos significó, como en los anteriores lugares, la reunión de numerosos contingentes, que entre curiosos y adinerados de la región buscaban ser testigos de aquel “Pingüe venero de riqueza para la Patria”, como lo declamaba el poeta Félix Martínez Dohz.



© 31935 **Agencia Casasola**, *Pasajeros en una estación, esperan para abordar el Tren Nacional de Tehuantepec*, Distrito Federal, ca. 1920, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

En efecto, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec significó riqueza para el país. A partir de que la Casa Pearson se hizo cargo de la administración y reconstrucción de la vía, el transporte de carga internacional fue en ascenso, sobre todo a partir de 1907, cuando se inauguró el tráfico interoceánico. Los primeros seis años fueron de éxito para el Ferrocarril de Tehuantepec, pues llegó a transportar hasta 850 827 toneladas de carga interoceánica. Pero en 1914, año en que pasó el primer barco a través del Canal de Panamá, la carga se redujo a la tercera parte, y al año siguiente bajó 77%; el negocio se desplomó.

Esta situación era inevitable puesto que el mayor contrato del Ferrocarril de Tehuantepec se hizo con la American-Hawaiian Steamship Co., de capital estadounidense, la cual aseguró una carga de por lo menos 500 000 toneladas de azúcar. Para Estados Unidos el traslado de mercancías





de Nueva York a Honolulu o a todos los puertos de la costa del Pacífico significaba un gran negocio, por lo que la estrategia siempre fue no dejarlo en manos de los ingleses o del gobierno mexicano. De tal suerte que todo el comercio se empezó a encauzar por el Canal de Panamá.¹³

El descenso del transporte de carga por la vía de Tehuantepec también fue consecuencia del movimiento revolucionario. En esos años sirvió casi exclusivamente para el transporte de las tropas carrancistas y del petróleo que seguían requiriendo los barcos que hacían escala en Salina Cruz. En esta ciudad se estableció el primer gobierno preconstitucionalista, con oficinas en el chalet de Pearson.¹⁴

Para 1917, Venustiano Carranza liquidó la compañía inglesa, con lo cual puso fin a la concesión que hubiera durado hasta 1947; el gobierno mexicano se comprometió a pagar una compensación para la Casa Pearson de cuatro millones oro, los cuales serían cubiertos en bonos especiales con un plazo no mayor de 36 años.¹⁵ Esto significó el abandono de las instalaciones, la migración de la población trabajadora hacia Veracruz, por lo menos durante tres décadas, y el fin del sueño de tener una ruta de comunicación interoceánica en el Istmo de Tehuantepec.¹⁶

PÁGINA ANTERIOR

© 32458

Agencia Casasola,

Venustiano Carranza y su comitiva a bordo del tren presidencial en la estación Salina Cruz, Salina Cruz, Oaxaca, ca. 1916, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Leticia Reina es profesora-investigadora emérita del INAH. Con una trayectoria de 45 años como historiadora, es conocida por ser una de las promotoras de la historia regional agraria y en particular de las rebeliones indígenas y campesinas en el siglo XIX. Actualmente es miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel III. Entre sus libros destacan *Las rebeliones campesinas en México (1819-1906)*; *Indio, campesino y nación en el siglo XX mexicano. Historia e historiografía de los movimientos rurales y Cultura política y formas de representación indígena. Siglo XIX.*

- 1 Leticia Reina, *Historia del Istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio socio-cultural. Siglo XIX* (México: INAH, 2013), 366.
- 2 "Decreto del congreso en donde se autoriza la construcción de un ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec", 2 de junio de 1879.
- 3 Armando Rojas Rosales, "El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿el eje del comercio del mundo? 1893-1913". Tesis, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, 2004, 35-36.
- 4 Rojas Rosales, "El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿el eje del comercio del mundo? 1893-1913", 39-41.
- 5 Leticia Reina, "Los Istmos americanos: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá", *Dimensión Antropológica* 2 (1994): 71-94.
- 6 "The Tehuantepec Railway and terminal ports", *The Engineer* 108 (27 de agosto de 1909): 280-286.
- 7 "The Tehuantepec Railway and terminal ports", 205-206; "The British Engineer in Mexico", *The Canadian Engineer* XIII, núm. 8 (agosto de 1906): 280-286.
- 8 Emilia Velázquez, *Territorios fragmentados. Estado y comunidad indígena en el Istmo veracruzano* (México: CIESAS, 2006), 82-83; Archivo General de la Nación (AGN), SCOP, *Memoria 1903-1904* (México: SCOP, 1904); AGN, SCOP, *Memoria 1906-1907* (México: SCOP, 1907).
- 9 Leticia Reina, "Viajeros europeos y norteamericanos seducidos por el Istmo de Tehuantepec y por sus mujeres. Siglo XIX", Conferencia en el coloquio Historia de las mujeres de Oaxaca. Expresión y vida pública, siglos XIX- XX, Centro Cultural San Pablo, Oaxaca de Juárez, Oaxaca, 27 de marzo de 2019.
- 10 Archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores, *Decreto publicado en el Diario Oficial*, núm. 41, 18 de diciembre de 1906.
- 11 Francisco José Ruiz Cervantes, "Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)", en Leticia Reina, coord., *Economía contra sociedad: el Istmo de Tehuantepec, 1907-1987* (México: Nueva Imagen, 1994), 49.
- 12 Rojas Rosales, "El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿el eje del comercio del mundo? 1893-1913", 81.
- 13 Leticia Reina, "Los Istmos americanos: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá. Siglo XIX", 71-94.
- 14 Francisco José Ruiz Cervantes, "De la bola a los primeros repartos", en Leticia Reina, coord., *Historia de la cuestión agraria mexicana, estado de Oaxaca*, vol. II (México: Juan Pablos Editor / Gobierno del Estado de Oaxaca / UABJO / CEHAM, 1988), 386.
- 15 "Contrato de liquidación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec", *El Universal*, año III, t. VI, núm. 470, 1º de mayo de 1918.
- 16 Leticia Reina, "Los Istmos americanos: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá. Siglo XIX", 71-94.

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.”¹

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.²

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.³ 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”.⁴

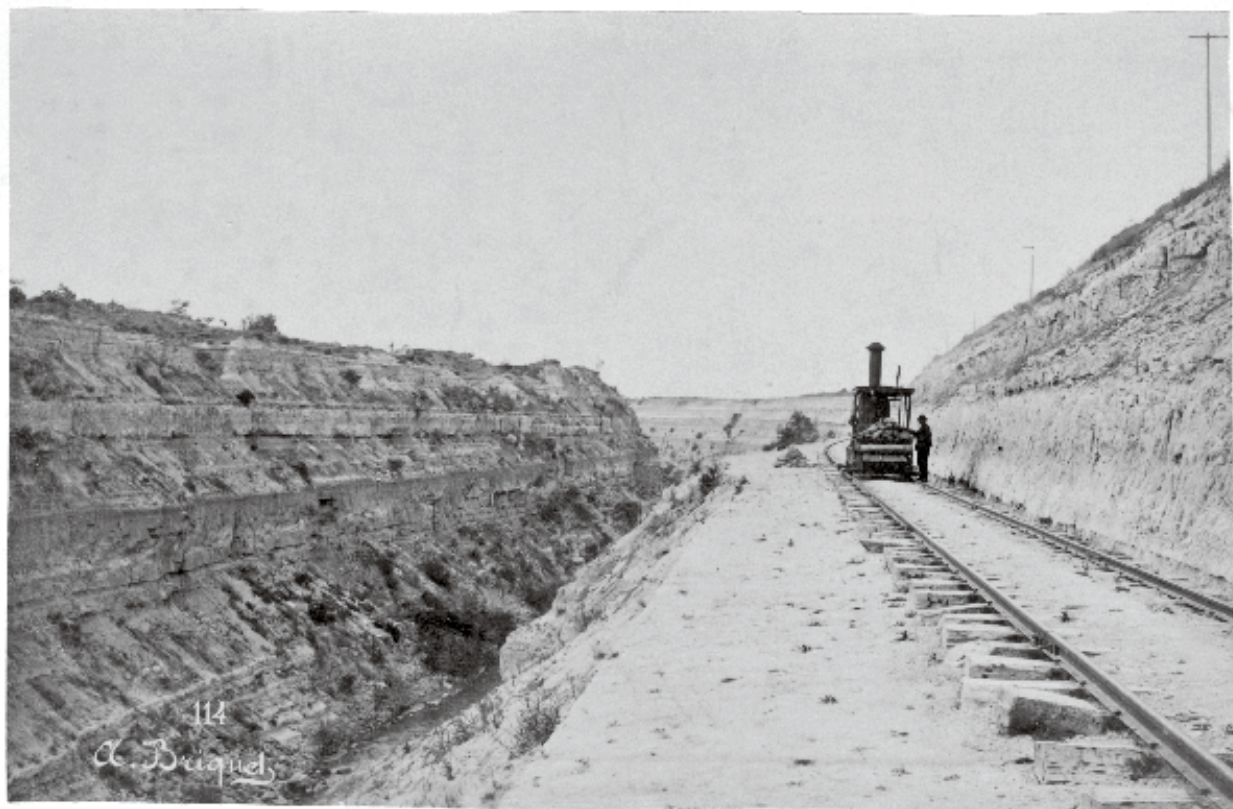
En 1880, a la par que se planeaba la instalación de la línea, se inició la promoción tanto de la obra de ingeniería como del atractivo turístico que poseía el recorrido por el tajo, que “mide 60 metros de profundidad, por lo que se le considera el más notable del mundo”.⁵ Datos similares

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, ED. TEUR, 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”.⁶ 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”.⁷ 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”.⁸

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”.⁹ 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 & C^o

COMPANIA CONSTRUCTORA NACIONAL MEXICANA

VIAQUOT DE JAJALPA — JAJALPA VIAQUOT

TOMADA DE LA BARRANCA

TAKEN FROM THE PASSAGES

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 RH

© 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.¹⁰

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”.¹¹ 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.¹²

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 resintiendo “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.¹³ 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".¹⁴

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.¹⁵

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.¹⁶

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.¹⁷

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





© 842768 *Gente aborda el tren en la estación de Tzucacab en el kilómetro 138, Yucatán, 1899*, Colección incremento, acervo / Adquisición Maribne 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.¹⁸



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).

Los trabajadores ferroviarios mexicanos desde la Colección Archivo Casasola

Arturo Valencia Islas

Durante el periodo colonial, el gobierno virreinal enfrentó importantes dificultades para integrar las distintas regiones que fueron conformando el territorio novohispano. La escasez y el mal estado de los caminos elevó a tal grado los costos de transporte de las distintas mercancías que cada región se vio obligada a abastecerse a sí misma de los productos de consumo corriente, y únicamente los bienes de exportación, caracterizados por una alta relación precio-volumen, lograron romper el cerco impuesto por las barreras geográficas. Sólo mercancías como la plata o los tintes naturales, ambos con una alta demanda externa, pudieron integrarse en circuitos comerciales internacionales. La guerra de independencia desarticuló aún más el endeble entramado de transportes novohispano, pues la debilidad fiscal de los primeros gobiernos independientes aceleró el deterioro de los caminos coloniales debido a la falta de mantenimiento, agudizando el aislamiento y la fragmentación del naciente país. Para resolver este grave problema, en 1837 se otorgó la primera concesión para la construcción de una línea ferroviaria en México, la cual debía unir la capital de la República con Veracruz. La falta de recursos económicos y la inestabilidad política de la nueva nación provocaron que la construcción de esta línea —de apenas 425 kilómetros de extensión— se postergara de manera excesiva; entró en operaciones hasta el 1° de enero de 1873. La lentitud con la que se construyó esa primera línea obedeció, al menos en parte, a la escasez de capitales nacionales interesados en invertir en este nuevo medio de transporte. Para acelerar la expansión del sistema ferroviario, el gobierno de Porfirio Díaz impulsó la entrada de capitales extranjeros,





© 5968
Agencia Casasola.
*Mecánicos reparan
una locomotora,
Distrito Federal,
ca. 1930, Colección
Archivo Casasola,
Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.*

en particular ingleses y estadounidenses, los cuales constituyeron grandes compañías que en pocos años conectaron las principales ciudades del país con el exterior, de manera que México pudo alcanzar y aun superar en extensión a los sistemas ferroviarios de otros países latinoamericanos.¹

Prácticamente todas las empresas establecidas en la segunda mitad del siglo XIX realizaron algún tipo de registro fotográfico de sus procesos constructivos, tanto del tendido de sus vías como de las estructuras necesarias para la prestación de sus servicios. En particular, cabe destacar los registros realizados por las grandes compañías como el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Central Mexicano, el Ferrocarril Nacional Mexicano, el Ferrocarril Internacional o el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, entre muchas otras líneas. De esta manera, durante las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX, un buen número de fotógrafos extranjeros —como Abel Briquet, W. H. Jackson, Gove & North, C. B. Waite y H. F. Schlattman— y mexicanos —como Lorenzo Becerril, Octaviano de la Mora, Valletto y Cía. e Ignacio Molina— fueron contratados para documentar la construcción y puesta en marcha de las distintas líneas.² Como no podía ser de otra manera, la centralidad de las imágenes captadas por estos fotógrafos está ocupada por las obras de ingeniería, las locomotoras y el equipo de transporte, mientras que los trabajadores se presentan sólo de manera incidental o para dar perspectiva a la magnificencia de las obras constructivas. Al concluir esta primera fase a finales del siglo XIX se comenzaron a registrar distintos aspectos de la operación ferroviaria, incluyendo nuevos elementos en la composición como pasajeros y empleados ferrocarrileros. El vasto acervo de la Fototeca Nacional permite documentar este cambio en la temática ferroviaria. Así, mientras la fase constructiva puede ser reconstruida visualmente con imágenes de las colecciones Culhuacán, Felipe Teixidor o C. B. Waite / W. Scott, la fase de operación de las distintas compañías puede estudiarse por medio del análisis de colecciones cronológicamente posteriores. En particular, la Colección Archivo Casasola proporciona un acercamiento a aspectos del mundo ferroviario poco explorados desde la fotografía, como son los trabajadores ferroviarios, sus intentos de organización sindical y la relación entre éstos y el poder político.

Las enormes dimensiones de las empresas ferroviarias requerían de una gran cantidad de trabajadores que realizaban labores muy diversas, con distintos niveles de calificación y espacios de trabajo



© 32413, **Agencia Casasola**, *Peones de vía descansan debajo de un depósito de agua*, Distrito Federal, ca. 1940, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 674441 **Agencia Casasola**, *Trabajadores de patio descargan un tren*, Distrito Federal, ca. 1925, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 32405 **Agencia Casasola**, *Trabajador de vía se lava la cara al lado de un puente*, Distrito Federal, ca. 1950, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

diferenciados —vías, patios, talleres, estaciones y oficinas—. Dependiendo de su grado de calificación, los trabajadores ferroviarios podían ser clasificados en no especializados —ayudantes, peones de vía y estibadores—, especializados —maquinistas, jefes de vía o mecánicos— y administrativos y de dirección. Esta diferenciación generó enormes divisiones entre las distintas especialidades, de manera que los empleados se organizaron dependiendo de su espacio de trabajo, lo que les daba “identidad” dentro de la empresa. Así, había empleados de oficina —cuya actividad era comúnmente despreciada por los verdaderos “ferrocarrileros”—, de conservación de vía —que trabajaban en el tendido y conservación de las líneas—, de conservación de equipo —cuya actividad se llevaba a cabo en los talleres— y de transportes —que laboraban en patios, estaciones y trenes—.

La diversidad de labores que se llevaban a cabo dentro de las empresas determinó que los empleados de cada espacio de trabajo se percibieran como independientes a los de las otras áreas, lo que dificultó el proceso de unificación sindical. Por ello, las primeras formas de organización de los trabajadores ferroviarios a finales del siglo XIX respondieron a un patrón gremial que arraigó profundamente entre los ferrocarrileros, retrasando por décadas el surgimiento del sindicalismo moderno. No fue sino hasta 1933, luego de varios intentos infructuosos en las décadas anteriores, cuando se logró la creación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), el cual logró reunir a los gremios de las distintas especialidades.

La organización de los trabajadores ferrocarrileros fue un fenómeno relativamente temprano en México. Desde la etapa constructiva se registraron los primeros movimientos laborales entre los ferrocarrileros, pues la escasez de mano de obra concientizó a los trabajadores sobre la capacidad que tenían para exigir aumentos salariales, mucho antes que el resto de la clase obrera mexicana. Además de la escasez de personal, otro factor que influyó en la temprana combatividad de los ferrocarrileros fue la conciencia de la importancia del sistema ferroviario para la economía nacional, pues entendieron que el país no podía darse el lujo de prescindir de su nuevo medio de transporte, así que usaron esta dependencia a su favor. Por último, la escala misma de las empresas ferrocarrileras que contaban con cientos o miles de empleados dedicados a las mismas actividades facilitó la gremialización.



© 63274 **Agencia Casasola**, *Representantes de gremios ferroviarios posan después de una reunión, Distrito Federal, ca. 1920, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.*



© 5914 **Agencia Casasola**, *Dirigentes de la "Alianza de Ferrocarriles Mexicanos", retrato de grupo, Distrito Federal, ca. 1930, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.*

La primera organización mexicana de trabajadores ferroviarios fue la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros, constituida en San Luis Potosí en 1890. Al igual que muchas otras de este periodo, la organización tuvo una existencia precaria. No obstante, al menos una decena de organizaciones surgieron en la primera década del siglo XX. Entre éstas destacan por su tamaño, beligerancia y capacidad de movilización la Unión de Mecánicos Mexicanos, la Gran Liga de Empleados del Ferrocarril y la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, además de gremios específicos de fogoneros, maquinistas, caldereros, carpinteros, telegrafistas y garroteros.

A principios del siglo XX los líderes gremiales tomaron conciencia de que la fragmentación del movimiento era un factor de debilidad frente a las empresas, por lo que intentaron reunir a los gremios en confederaciones, aunque ninguna de ellas se concretó durante el régimen porfirista. Sin embargo, se llevaron a cabo frecuentes reuniones para establecer demandas comunes y mecanismos de colaboración. Aunque las distintas organizaciones solían tener demandas relacionadas con su actividad específica, se puede observar que confluían en algunas, como la jornada de ocho horas, aumentos salariales, trato igualitario entre mexicanos y estadounidenses; denuncias de abusos por parte de supervisores y la llamada mexicanización de las líneas, que consistía en la sustitución del inglés por el español como idioma oficial dentro de las compañías; la eliminación de las restricciones al acceso de los trabajadores nacionales a todos los empleos; la igualación de los salarios entre trabajadores mexicanos y extranjeros por igual trabajo, y, en última instancia, el desplazamiento progresivo de los trabajadores extranjeros por mexicanos en todos los puestos operativos.

La lucha de los trabajadores ferroviarios para alcanzar todas estas reivindicaciones no fue nada fácil. A pesar de que se suele considerar que el régimen de Porfirio Díaz sofocó sistemáticamente todo movimiento huelguístico, durante su gobierno se presentaron al menos 250 huelgas, de las cuales 60 fueron en el sector ferroviario. Entre estos primeros movimientos destaca la huelga del Ferrocarril Interoceánico en 1903, que tenía como principal demanda la igualación salarial con los trabajadores extranjeros; la huelga de 1905 contra el Ferrocarril Mexicano, en protesta por la supresión de puestos de trabajo, o la de la Unión de Mecánicos Mexicanos contra el Ferrocarril Central de 1906, cuya principal demanda era el reconocimiento del derecho a la agrupación.

SIGUIENTE PÁGINA

© 77540

Agencia Casasola.
*Trabajadores ferroviarios
protestan por falta
de pago*, Distrito Federal,
ca. 1920, Colección
Archivo Casasola,
Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.



DE LOS F. C. S. N. S.
FALTA DE PAGO
SISTEMA



Durante el periodo revolucionario el número de huelgas disminuyó considerablemente. Concluida la parte más agresiva del periodo revolucionario, se reactivó la movilización de los ferrocarrileros, aunque dicha movilización era diferente a la del periodo porfiriano y no necesariamente para bien, pues las nuevas organizaciones que comenzaron a surgir se crearon y desarrollaron bajo el amparo del nuevo régimen, el cual comenzó a controlar el movimiento obrero organizado por medio de la Casa del Obrero Mundial. Gracias al apoyo del régimen constitucionalista y a la fuerza ganada por los trabajadores al amparo del discurso revolucionario, Ferrocarriles Nacionales de México —empresa dominante dentro del sistema— se vio obligada a reconocer jurídicamente a las distintas organizaciones gremiales en febrero de 1917.

La nueva alianza con el Estado revolucionario trajo para los ferrocarrileros la obtención de una serie de ansiadas reivindicaciones,



© 5025 **Agencia Casasola**, *Manifestación en repudio de Felipe Pescador, Director General de los Ferrocarriles Constitucionalistas*, Distrito Federal, ca. 1918, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

como la adopción de la jornada laboral de ocho horas —medida pionera en México, restringida inicialmente a los empleados de los talleres ferroviarios—, el aumento de las cuotas pagadas por tiempo extra, la creación de cooperativas de consumo para tratar de disminuir los efectos de la escasez de alimentos, el otorgamiento de pensiones para los deudos de ferrocarrileros muertos o inhabilitados durante el servicio ferrocarrilero y la ampliación de hospitales especializados, como el Hospital Colonia. Sin embargo, estas concesiones tuvieron un alto precio para las compañías ferroviarias y para los propios trabajadores. Para las empresas, esta alianza significó importantes aumentos en sus costos de operación, debido a que el gobierno promovió la contratación de personal militar incorporado al servicio ferroviario durante la guerra, muchos de los cuales habían ascendido dentro de los escalafones gracias a sus méritos en campaña, mecanismo conocido como “derechos de carabina”, sin contar con la preparación adecuada. Además del aumento de la plantilla, la militarización y los derechos de carabina generaron la ruptura de la disciplina laboral, pues los antiguos ferrocarrileros rechazaron a los recién llegados, mientras que éstos se negaban a seguir órdenes de civiles.

Por su parte, para los trabajadores la alianza con el naciente régimen revolucionario tampoco significó el mejor de los acuerdos, ya que el gobierno carrancista descubrió rápidamente el uso político que podía dar a los trabajadores ferroviarios, pues “en 1919 la masa ferrocarrilera, dinámica e inteligente, esparcida en todo el territorio nacional y con nexos de comunicación eficaz y constante, era considerada como un elemento importante, con sus 35.000 componentes, para ayudar [en] una elección de poderes federales”.³

La llegada de los sonorenses al poder afianzó aún más esta dependencia. En junio de 1919, Álvaro Obregón lanzó su candidatura para suceder a Venustiano Carranza en la presidencia de la República. Sin embargo, la candidatura obregonista no fue bien recibida por el presidente Carranza, quien se empeñaba en que el relevo presidencial recayera en un civil. Carranza trató de disuadir a Obregón para que abandonara la candidatura. Ante la negativa del sonorense, Carranza comenzó a hostigarlo. A principios de abril de 1920, Obregón fue llamado a presentarse como testigo ante un tribunal militar, pero, adivinando la estrategia de Carranza para capturarlo, escapó apresuradamente de la capital. Para ello, se valió de su alianza con Luis N. Morones, quien ayudó al caudillo sonorense a

PÁGINA SIGUIENTE
© 40760
Agencia Casasola,
*El general Álvaro
Obregón y el maquinista
Margarito Ramírez,*
Iguala, Guerrero,
México, 1920,
Colección
Archivo Casasola,
Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.



escapar de la ciudad de México haciéndolo pasar por ferrocarrileiro. Ante esta situación, Adolfo de la Huerta, quien ocupaba el cargo de gobernador de Sonora, proclamó el Plan de Agua Prieta el 23 de abril de 1920. A pesar de los esfuerzos de Carranza, el grueso de los ferrocarrileros apoyó la candidatura obregonista.

Derrotado Carranza, Adolfo de la Huerta asumió el poder como presidente interino conforme al Plan de Agua Prieta. La relación de los ferrocarrileros con De la Huerta fue particularmente buena, pues el presidente provisional favoreció sus demandas y permitió una mayor movilización obrera. De la Huerta tuvo suficiente cuidado en mediar personalmente en numerosos conflictos laborales, de manera que los trabajadores lo percibieron como especial interesado en el bienestar obrero. Por supuesto, estas medidas no sólo tenían como finalidad resolver con justicia disputas obrero-patronales, sino que servían al jefe del Ejecutivo para proyectar su carrera política hacia el futuro creando sus propias bases de apoyo. La protección que De la Huerta brindó a los ferrocarrileros durante su gobierno y en su gestión como secretario de Hacienda en el gobierno de Obregón rindió frutos durante la rebelión delahuertista.

La decisión de Obregón de favorecer la candidatura de Plutarco Elías Calles para sucederlo causó el descontento de un número considerable de generales, jefes y oficiales del ejército, quienes comenzaron a buscar una figura que aglutinara sus intereses. Pocos individuos contaban con las amplias simpatías que despertaba De la Huerta, y aunque en un principio rehuyó la candidatura, pues trató de conciliar a los militares inconformes con el régimen obregonista, terminó aceptando la candidatura opositora. Al igual que cuatro años antes, los Ferrocarriles Nacionales se convirtieron en agencia electoral en favor del candidato oficial, ahora mediante el Partido Ferrocarrilero, el cual resultó incapaz de contener las divisiones entre los que apoyaban a Calles y los que apoyaban a De la Huerta.

Cuando finalmente estalló la rebelión en diciembre de 1923, la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras se inclinaba por los sublevados, lo que hizo necesaria la presión de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) para que los sindicatos aceptaran la candidatura callista y de esta forma evitar que se unieran al delahuertismo. No obstante, un buen número de ellos se integró a las filas de la revuelta. A pesar de la brevedad de la rebelión



© 5894 **Agencia Casasola**, *Manifestación del Partido Nacional Ferrocarrilero en apoyo a la candidatura de Plutarco Elías Calles*, Distrito Federal, 1924, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

delahuertista, su saldo destructivo fue profundo en las regiones donde los combates fueron más intensos y, de nueva cuenta, los ferrocarriles volvieron a utilizarse para el transporte de tropas y pertrechos. Además de la destrucción material, se calcula que hubo más de 7 000 muertos entre civiles y militares. Si bien no existe un registro del número de ferrocarrileros fallecidos, el propio De la Huerta se refirió en numerosas ocasiones al especial sacrificio del que éstos fueron víctimas.

La relación entre los ferrocarrileros y Calles no fue tan cordial como la que habían tenido con Obregón y De la Huerta. Primero, porque Calles aplicó fuertes medidas punitivas para castigar a los ferrocarrileros por su apoyo al delahuertismo y, segundo, debido a las tensiones generadas por la huelga de 1926. Poco después comenzaron a sentir los primeros indicios de desaceleración económica que desembocarían en la crisis de 1929, lo que agudizó los problemas financieros de las principales empresas. Por ello, a partir de 1928 se emprendieron diversas políticas de ajuste en Ferrocarriles Nacionales con el objetivo de reducir el número de trabajadores. Dichas políticas impulsadas por Luis Montes de Oca, secretario de Hacienda entre 1927 y 1932, afectaron los intereses de los ferrocarrileros de tal manera que para resistirlas se reforzó aún más su



© 43241 **Agencia Casasola**, *Adolfo de la Huerta y su escolta de ferrocarrileros, retrato de grupo, Frontera, Tabasco, 15 de febrero de 1924, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFN.MX.*

cohesión y organización. De manera indirecta, las medidas de ajuste laboral aplicadas entre 1928 y 1932 impulsaron la creación del STFRM. Una muestra del compromiso de Calles con la reorganización económica de Ferrocarriles Nacionales de México fue que, al término de su periodo presidencial, se incorporó como consejero de la compañía asignándose un salario superior incluso al que había percibido como presidente de la República.

Aunque las condiciones no eran las ideales para los trabajadores, la relación que tuvieron con Abelardo L. Rodríguez fue mucho más cordial que la que habían tenido con los gobiernos de Calles y Pascual Ortiz Rubio. La salida de Montes de Oca, el inicio de la recuperación económica y la “estrecha relación amistosa entre Abelardo Rodríguez y las cúpulas dirigentes” del movimiento ferrocarrilero permitieron la fundación del STFRM el 13 de enero de 1933.⁴ La creación del sindicato único era un objetivo largamente perseguido por los ferrocarrileros, que les permitió fortalecer su posición frente al gobierno federal logrando una autonomía mayor a la que tuvieron otros grupos dentro del movimiento obrero nacional. No obstante, la acción corrosiva del Estado mexicano ya había sido sembrada, por lo que las décadas siguientes presenciarían episodios de acercamiento y hostilidad entre ambos actores.

Arturo Valencia Islas es investigador asociado en el Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, licenciado en economía por la misma universidad y doctor en historia por El Colegio de México. En 2016 obtuvo el Premio Salvador Azuela a la investigación histórica sobre la Revolución mexicana. Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel I. Su principal línea de investigación es la historia económica de México en el siglo XX, en particular, la historia de los ferrocarriles después de la Revolución mexicana. Ha impartido cursos en la UAEH, la UNAM, el Tecnológico de Monterrey y El Colegio de México.

- 1 Sandra Kuntz Ficker, coord., *La expansión ferroviaria en América Latina* (México: El Colegio de México, 2015).
- 2 Covadonga Vélez Rocha, "Registros fotográficos de las compañías ferroviarias en México", *Mirada Ferroviaria*, 5 (mayo-agosto de 2008): 23-35.
- 3 Antonio E. Vera, *La pesadilla ferrocarrilera mexicana* (México: Linotipográfica Guadalajara, 1943), 70.
- 4 Ingrid Ebergényi, "El surgimiento del sindicato de trabajadores ferrocarrileros en México", *Historias*, 7 (octubre-diciembre de 1984): 81.

“Por los caminos del sur”

La construcción de la carretera México-Acapulco, 1925-1940

Marcela Mijares Lara

La sistematización de una verdadera política carretera del gobierno federal se alcanzó con el establecimiento de la Comisión Nacional de Caminos (CNC) el 30 de marzo de 1925, que tenía la intención de regular y centralizar la política de construcción, crear un sistema federal de carreteras para conectar todos los estados de la República, así como administrar y aplicar los fondos que se recolectaban mediante el cobro de una serie de impuestos que la financiaban. Esto, además, haría posible una mayor integración del mercado interno con la eventual construcción de vías secundarias.

Desde sus inicios, la prioridad del gobierno federal fue la carretera México-Nuevo Laredo. Los primeros informes y reportes técnicos de la CNC y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) se centraban en el financiamiento de su construcción y, más tarde, en la evolución de los trabajos. El optimismo que despertó esa ruta se debía a la expectativa de mayor vinculación con Estados Unidos gracias al proyecto de la carretera Panamericana: el primer eje y vía internacional que enlazaría al continente. Ésta aumentaría el turismo vinculado con los viajes en automóvil. A su vez, la industria automotriz estadounidense fue bien recibida en el mercado mexicano y pronto contó con el apoyo de las autoridades federales.¹ La prueba fue la organización de la Primera Exposición de Automóviles y el Primer Congreso Nacional de Caminos, en marzo y septiembre de 1921, cuyo objetivo era intercambiar ideas sobre su construcción, así como la venta de maquinaria y automóviles. La relación que establecieron empresarios estadounidenses y el gobierno mexicano se fortaleció rápidamente, y para 1926 se estableció la primera planta de Ford en México.²

SIGUIENTE PÁGINA
© 76357

Agencia Casasola,
Camión real
a Acapulco, Gro.,
Guerrero, 1920-1925,
Colección Archivo
Casasola,
Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.

Además de la México-Laredo, el gobierno federal planeó conectar el Golfo de México con el océano Pacífico con la construcción de una vía al puerto de Veracruz y otra al de Acapulco, tomando como punto intermedio la ciudad de México. Así, la carretera México-Acapulco formó parte de la segunda etapa del programa de construcción de la CNC, aunque su ejecución se consideró prioritaria ya que podía funcionar como un ramal de la Panamericana atrayendo turistas. En diciembre de 1926, la CNC firmó un contrato con Byrne Brothers Construction Company para reconstruir los caminos entre la ciudad de México y Acapulco, esta firma estadounidense se comprometió a iniciar los trabajos a principios de febrero de 1927.³ Las expectativas que tenía el gobierno de Plutarco Elías Calles sobre el programa carretero llevaron a la CNC a proponer que para 1928 estarían listos los 458 kilómetros que conectarían la capital con el puerto. Sin embargo, la celebración ocurrió el 11 de noviembre de 1927, cuando Calles firmó el acta que oficialmente abría la carretera al tráfico; ese mismo día 12 automóviles probaron el camino que llegaba hasta el puerto.⁴

En enero de 1928, la CNC publicó la *Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco*, escrita por el ingeniero José R. Benítez e ilustrada con fotografías tomadas por la misma Comisión. En ausencia de referentes históricos, su autor describe el buen estado de los caminos a partir de Iguala, y subraya que se trataba de “la carretera más importante con que hasta ahora cuenta la República”.⁵ Aunque no era la única, pues al mismo tiempo se construían las vías México-Puebla y México-Pachuca —ésta formaba parte de la México-Laredo—. El gobierno federal difundió los avances de los trabajos carreteros filmando diferentes tramos de la carretera México-Acapulco; al igual que en la *Guía histórica*, el espectador contemplaba los sitios turísticos que podía visitar durante el trayecto.⁶

Los esfuerzos del gobierno federal para avanzar de forma significativa en los trabajos de la México-Acapulco se concentraron en terminar el puente sobre el río Papagayo —uno de los obstáculos naturales más rememorados desde la Colonia—; se destinaron recursos especiales dentro del presupuesto de la SCOP, adicionales a los que se habían programado para la construcción de la México-Acapulco, la cual ocupaba una tercera parte del presupuesto de la CNC. El puente sobre el Papagayo fue inaugurado en noviembre de 1929 por Luis Montes de Oca, secretario de Hacienda, días después de que estallara la crisis económica en Estados Unidos.⁷

Los efectos de la Gran Depresión en el desarrollo de la política carretera se resintieron entre 1932 y 1933. En principio, los pocos recursos con los que contaba la CNC para el programa carretero se destinaron a la México-





© 353975 *Automóvil transita por la carretera a Acapulco, paisaje,*
Acapulco, Guerrero, ca. 1920, Colección Culhuacán, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Laredo; en tanto, la carretera México-Acapulco dejó de ser prioritaria para el gobierno federal, retrasando su construcción. Se asfaltó hasta Cuernavaca, y a partir de ahí el recorrido era variopinto: en algunos tramos continuaba utilizándose los caminos antiguos, mientras que en otros se usaban caminos provisionales, de tierra o de terracería con una capa delgada de asfalto, que se habían abierto durante la construcción de los definitivos.⁸

Sin embargo, la SCOP aseguraba que la carretera era “transitable todo el tiempo” pues, a pesar de las dificultades descritas, continuaron promoviendo viajes turísticos a las grutas de Cacahuamilpa, Taxco, Iguala, Chilpancingo y, por supuesto, al puerto de Acapulco. Las incomodidades de circular por una carretera no “petrolizada” eran menores a las que se habían padecido hasta entonces. En 1921, la SCOP abrió un camino para acceder a las grutas de Cacahuamilpa en automóvil desde San Gabriel, a 34 kilómetros de distancia. A falta de una carretera, muy pronto la entrada y la salida del lugar se complicó, pues el camino era muy estrecho y dos automóviles no podían pasar al mismo tiempo. Esto obligó a las autoridades a prohibir el paso a partir de las dos de la tarde para que no se entorpeciera la salida de los visitantes.⁹

Taxco era otra visita obligatoria, aunque su acceso era más complejo. Si bien el primer automóvil circuló por esta ciudad colonial en 1922, la única forma de llegar, sin este medio de transporte o una carretera, era tomando la línea del Ferrocarril Interoceánico, división Morelos, hasta la estación Puente de Ixtla —un viaje que tomaba alrededor de siete horas—, descender hacia Iguala en caballo y después en mula desde ese último punto, porque era la forma más segura de andar por un camino sinuoso y con precipicios. Si el viajero era aventurero y deseaba conocer la capital de Guerrero, podía utilizar la carretera entre Iguala y Chilpancingo —una de las primeras que fueron diseñadas para uso de automóviles—, inaugurada por Porfirio Díaz en 1908. Sin embargo, debía cruzar en panga el río Balsas, un obstáculo natural de medio kilómetro de ancho.¹⁰

Las guías turísticas subrayaban la importancia de Acapulco como puerto colonial, pero agregaban: “está completamente cerrado, con altas colinas de protección y en medio de un paisaje tropical característico”, concluían que “un puerto sin ferrocarril no podía prosperar”.¹¹ Si el visitante deseaba llegar a Acapulco era necesario andar en caballo o mula, sumando entre ocho y 10 días de viaje, en promedio.¹² Aunado a ello, la travesía era descrita como una proeza y dicho puerto ni siquiera era considerado un sitio turístico.

Aun a medio terminar, la carretera cambió sustancialmente la forma de viajar y aumentó el interés de los turistas. En 1934, la revista *MAPA* engalanó su primer número con el artículo “Acapulco. La Ruta de los asombros”, escrito por José Luis Velasco y con fotografías de Hugo Brehme. En sus primeros párrafos enfatizaba que la carretera era de “precaria apariencia”, pero “aunque de grava, de tierra, de arena, cumple a maravilla”. Esto podía cotejarse en la sección “Información para el turista”, en la cual se detallaba que, salvo el tramo de tierra de Huajintlán a Taxco, el resto estaba revestido, es decir, contaba con una pequeña capa de asfalto y estaba en buenas condiciones. Para entonces se había inaugurado el puente que atravesaba el río Balsas, lo que significó un gran avance en cuanto a tiempos de trayecto y reducción de riesgos.¹³

No obstante, el viaje a Acapulco desde la ciudad de México estaba lejos de completarse en una jornada. Si se optaba por usar camión se estimaban 14 horas de viaje en promedio, pero estaba sujeto a imprevistos, como fallas mecánicas, al estado de la carretera, a la sobreventa de lugares o a la pericia del chofer para conducir. Si se utilizaba automóvil, requería un itinerario de dos días: la primera noche se dormía en Taxco y con el primer rayo de luz se tomaba el auto para llegar al anochecer a Acapulco. No es casual que tanto las guías elaboradas por los viajeros estadounidenses como la prensa

SIGUIENTE PÁGINA
© 372450
Hugo Brehme.
Puente sobre el río Papagayo en la carretera a Acapulco, Guerrero, ca. 1940.
Colección Hugo Brehme, Secretaría de Cultura.
INAH.SINAFO.FN.MX.







© 232018 **Agencia Casasola**, *Carretera a Cuernavaca, vista parcial*, Distrito Federal, ca. 1935, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

que ofrecía información turística, de forma reiterada, recomendaban a sus lectores visitar esa ciudad colonial, redescubierta a partir de los trabajos carreteros y gracias al impulso de su principal promotor, Luis Montes de Oca.¹⁴

Si bien en 1934 los trabajos de pavimentación de la carretera México-Acapulco se fueron retrasando, para 1935 ya contaba con estaciones de gasolina en 12 ciudades antes de llegar al puerto y era utilizada por turistas mexicanos y algunos viajeros extranjeros experimentados, la mayoría *gringos* atraídos por lo exótico. Se aseguraba que el camino era transitable y pintoresco, por ejemplo: “si Mazatlán es por excelencia el viaje para la ruta aérea, Acapulco lo es para el camino carretero, puesto que el viajero en el trayecto de la excursión admirará sierras, bosques, cañadas, valles, etc.”¹⁵ De esto da cuenta una imagen resguardada en la Colección del Archivo Casasola, utilizada para un reportaje sobre la montaña rocosa Maxohua en la que se lee: “donde el turista contempla los más bellos panoramas y más hondos abismos”.

Al tiempo que se inauguró con bombo y platillo la carretera México-Laredo en junio de 1936, la México-Acapulco aún tenía tramos incompletos y sólo estaba petrolizada hasta Iguala. El presidente Lázaro Cárdenas, en una gira por el puerto, en febrero de 1937, anunció que la SCOP continuaría



© 201366 **Agencia Casasola**, *Carretera que conduce a la "entrada las grutas de Cacahuamilpa", Guerrero, ca. 1921*, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 2874 **Agencia Casasola**, *Hombres junto a camiones de pasajeros de la ruta Iguala-Chilpancingo, Guerrero, ca. 1920*, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.



© 372519 **Hugo Brehme**, *Tramo de la carretera a Acapulco*, Guerrero, ca. 1940, Colección Hugo Brehme, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

con el asfaltado de la carretera y esperaba que para 1938 llegara a su término, dando a entender que todos los esfuerzos del gobierno federal se enfocarían en concluir los tramos pendientes. Sin embargo, una vez más, se priorizó la comunicación con Estados Unidos y la integración del mercado interno con la construcción de la vía México-Nogales, México-Tuxpan y México-Guadalajara; esta última además de atravesar el terruño del general Cárdenas —incluyendo puntos como Morelia, Pátzcuaro y Uruapan—, se inauguró en noviembre de 1939.

Aunque el viaje de la ciudad de México a Acapulco era vendido como “un recorrido de hazaña, a través del mayor hacinamiento de cumbres que pueda salvar carretera alguna”, las quejas de los turistas llegaron a oídos de la revista *MAPA*, quienes denunciaron que varios tramos se encontraban en “deplorable estado”, en particular entre Iguala y Chilpancingo; mientras que de la capital de Guerrero hasta el puerto era transitable, pero con un camino de grava.¹⁶ Las autoridades prometieron que en 1939 se terminarían las obras de pavimentación, pero continuaban en el mismo estado, a tal grado que en la Semana Santa de 1940, aún con las dificultades descritas y sin una infraestructura hotelera bien desarrollada, la bahía fue invadida por 2 000 automóviles y 8 000 personas.¹⁷



© 36029 **Agencia Casasola**, *Porfirio Díaz inaugurando la carretera de Iguala a Chilpancingo*, Iguala, Guerrero, 1910, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFI.FN.MX.

En su última gira al puerto de Acapulco en mayo de 1940, Lázaro Cárdenas reiteró que se asfaltarían los 162 kilómetros de terracería. En julio comenzó a petrolizarse en dos direcciones, del puerto hacia Chilpancingo y a la inversa, lo que evidenció la prisa del gobierno federal por entregar la obra antes de que finalizara el sexenio. Por último, el 16 de noviembre de 1940, el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Melquiades Angulo, inauguró la carretera México-Acapulco en representación del presidente de la República. Trece años después del banderazo que diera Calles para el libre tránsito de la carretera, la revista *MAPA* subrayó que la petrolización en distintas etapas modificó, en ocasiones, su trazo original, así como las distancias y las curvas. La descripción pormenorizada que ofreció a sus lectores sobre su recorrido cuestionaba el tramo Iguala-Chilpancingo haciendo evidente “ciertas fallas en algunas curvas y empinadas pendientes [...] perceptibles después de un recorrido de más de 300 kilómetros resueltos modernamente”. La urgencia por terminar la carretera al puerto de Acapulco en nada se parecía a las proezas del pasado que obligaban a transportarse por ferrocarril, mula, panga y caballo. El viaje en automóvil promedió entre siete y siete horas y media, superando montañas, acantilados, ríos y cañadas.¹⁸



© 170153 **Agencia Casasola**, *Pasajeros descenden de autobús México-Acapulco*, Distrito Federal, 1940, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.





© 189294 **Agencia Casasola**, *Turistas a la orilla de una playa en Acapulco*, Acapulco, Guerrero, 1941, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

Marcela Mijares Lara es doctora en historia por El Colegio de México. Se tituló con la tesis “Cárdenas después de Cárdenas: una historia política del México Contemporáneo (1940-1970)”, con la que obtuvo una mención honorífica del Premio Salvador Azuela 2018, otorgada por el INEHRM. Actualmente es docente en la facultad de derecho en la Universidad La Salle-Campus Condesa y en el Departamento de Estudios Generales del ITAM.

- 1 Marcela Mijares Lara, “Juan Andreu Almazán y la Compañía Constructora Anáhuac: Negocios y política durante la posrevolución (1927-1932)”, en Marco Palacios, coord., *Negocios, empresarios y entornos políticos en México, 1827-1958* (México: El Colegio de México, 2015), 236-327.
- 2 John Brian Freeman, “Transnational mechanics: Automobility in Mexico, 1895-1950”. Tesis, The City University of New York, 2012, 103-110.
- 3 Informe de la Comisión Nacional de Caminos, 17 de febrero de 1927, Fondo Presidentes, Obregón y Calles, Archivo General de la Nación, 104-C-78, leg. 2, 26-27.
- 4 Samuel Álvarez Salinas, *Historia de los Caminos de México*, vol. 3 (México: Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, 1994), 117.
- 5 José R. Benítez, *Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco* (México: Editorial Cvltvra, 1928), 11.
- 6 “El Congreso Nacional de Caminos”, *México: Revista Nacional. Órgano oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, núm. 2 (octubre de 1928): 63. La CNC también filmó los trabajos de las carreteras México-Puebla y México-Pachuca.
- 7 Eudoro Urdaneta, “Descripción del viaje de México a Acapulco por la nueva carretera”, *México: Revista Nacional. Órgano oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, núms. 3 y 4 (noviembre-diciembre 1928): 8-13, 67. En cuanto a las estima-

ciones presupuestales, véase: Secretaría de Obras Públicas, *Documentos para la historia de las carreteras en México*, vol. 2 (México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1964), 22-25.

- 8 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y Comisión Nacional de Caminos, *Los Caminos de México. The Roads of Mexico* (México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1931), 62.
- 9 Benítez, *Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco*, 86. Philip Terry, *Terry's Guide to Mexico* (Cambridge, Massachusetts: The Riverside Press, 1923), 456.
- 10 Benítez, *Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco*, 105. Terry, *Terry's Guide to Mexico*, 457-459.
- 11 Emil Harry Blichfeldt, *A Mexican Journey* (Nueva York: Thomas Y. Crowell Co., 1912), 223.
- 12 Andrew Jonathan Sackett, "The Making of Acapulco: People, Land and the State in the Development of the Mexican Riviera, 1927-1973". Tesis, Yale University, 2009, 46-48.
- 13 José Luis Velasco, "Acapulco. La ruta de los asombros", *MAPA: Revista de Turismo* I, núm. 1 (abril de 1934): 8, 46.
- 14 "Guía para las vacaciones", *MAPA: Revista de Turismo* I, núm. 6 (septiembre de 1934), 31; MacKinley Helm, *Journeying through Mexico* (Boston: Little, Brown and Company-The Atlantic Monthly Press, 1948), 132-133.
- 15 "Guía para las vacaciones", 33. Heath Bowman y Stirling Dickinson, *Mexican Odyssey* (Chicago: Willet, Clark, 1935), 125.
- 16 "Especial de vacaciones", *MAPA: Revista de Turismo* III, núm. 25 (abril de 1936), 16; "¡No vaya usted a Acapulco!", *MAPA: Revista de Turismo* V, núm. 47 (febrero de 1938), 6.
- 17 "Las obras de la carretera de Acapulco", *MAPA: Revista de Turismo* VI, núm. 66 (septiembre de 1939), 6; "El turismo y las vacaciones", *MAPA: Revista de Turismo* VII, núm. 73 (abril de 1940).
- 18 "Cuatro rutas para las vacaciones de invierno", *MAPA: Revista de Turismo* VII, núm. 81 (diciembre de 1940), 7-13.



© 238064 **Agencia Casasola**, *Obras de construcción de un túnel de la vía férrea, Chihuahua, ca. 1960*, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX



Dávila Liliana, *Estudiantes realizando diagnóstico en archivos fotográficos*, 2016.

Seminario Taller de Conservación de Fotografías de la Escuela Nacional de Conservación, Restauración y Museografía “Manuel del Castillo Negrete”

En 2013 la licenciatura en Restauración de la Escuela Nacional de Conservación, Restauración y Museografía (ENCRyM-INAH) cambió a un modelo de formación por competencias. El Seminario Taller de Conservación de Fotografías¹ se oferta en el noveno semestre de la licenciatura.² En ese espacio formativo se favorece la comunicación e interacción entre los estudiantes y diferentes perfiles profesionales, creando situaciones de aprendizaje que fomenten el recurso de la investigación, la indagación y la toma de decisiones en torno a dilemas teórico-prácticos actuales de conservación de acervos fotográficos. De esta manera se atiende la condición paradójica a la que éstos se enfrentan hoy día a raíz de varios factores como la conceptualización de la fotografía, los discursos de la(s) fotografía(s) con respecto a la obra gráfica y otros medios, las prácticas de archivación y conservación de acervos fotográficos ante disposiciones y normativas recientes de transparencia y acceso, las limitadas políticas institucionales en materia de conservación de acervos documentales en nuestro país, los retos de la fotografía ante la dicotomía de lo análogo vs. digital, el análisis de la fotografía como



Dávila Liliana. *Estudiantes del seminario visitando el estudio del fotógrafo Javier Hinojosa, 2018.*

documento e imagen, el carácter social de la fotografía, la preservación de imágenes en la época de la obesidad de la información, recientes análisis conceptuales sobre la conservación, restauración y preservación, el interés compartido de la conservación de fotografías por varios campos disciplinares, la sustentabilidad en la práctica de la conservación en México, entre otros.

A partir de las problemáticas detectadas en el contexto laboral de los acervos fotográficos en México, así como de las necesidades profesionales requeridas de un restaurador para atenderlas, este espacio curricular aborda distintas competencias profesionales:

Observar, apreciar y cuestionar los objetos fotográficos en relación con la materialidad, historia y diversos discursos teóricos en torno a la fotografía. Por medio de la argumentación, la reflexión, la organización y la síntesis de temas de interés propios de los estudiantes evidenciados en una bitácora se construye una postura sobre la(s) fotografía(s), sus tránsitos y cómo son parte de un constructo social.

Reconocer aspectos básicos de la fotografía, antecedentes desde el punto de vista tecnológico, el funciona-

miento de la cámara, la generación de negativos mediante materiales fotosensibles y el procesamiento de imágenes. Ser testigo de las transformaciones de los materiales constitutivos, los límites de la técnica fotográfica, el procesamiento o su comportamiento ante diversos agentes externos. Reconocer estas huellas en las fotografías e identificar cuáles son relativas a "errores fotográficos" y cuáles a "deterioros", reflexionando sobre las medidas de conservación pertinentes por técnica fotográfica.

Gestionar conocimiento propio en el campo de la conservación de fotografías, desarrollando una habilidad crítica y autocrítica participativa y fomentando la retroalimentación; así como capacidad de compartir experiencias grupales de forma creativa.

Participación activa en discusiones colectivas, manifestando interés, escucha, recuperación de ideas de colegas y aporte de ideas propias para fomentar el trabajo en equipo y colaborativo tan necesario en el campo de la conservación de acervos fotográficos, de forma creativa y con sentido de responsabilidad social.

Reflexionar y debatir sobre la importancia de la terminología, la función y problemáticas de los archivos hoy



día, desde el punto de vista de un conservador, pero a través de diversas miradas.

Para el desarrollo de dichas competencias, el estudiante se enfrenta a múltiples situaciones de aprendizaje en diversos espacios y contextos, como el trabajo en el laboratorio de fotografía (cuarto oscuro), en el laboratorio de conservación de fotografías, por medio de visitas a diversos museos y archivos públicos y privados, así como el encuentro con fotógrafos, y otros profesionales involucrados en su creación, cuidado y custodia, además de las prácticas en campo. Estas últimas son fundamentales para el ejercicio de competencias necesarias para atender la conservación de la fotografía ante los retos señalados, por lo que los estudiantes participan en la formulación de diagnósticos y estrategias de planeación estratégica, a partir de diversos ejercicios sobre modelos de toma de decisiones, propiciando también el desarrollo de habilidades de comunicación oral y escrita con gente de otros campos disciplinares.

Actualmente los profesores trabajan en diversas líneas de investigación que giran en torno a la caracteri-

zación de las técnicas fotográficas analógicas y digitales, la evaluación de los tratamientos de restauración de fotografías y las estrategias de conservación con fines de sustentabilidad ambiental y social en los acervos fotográficos en México.³

- 1 En 1992 se introdujo la conservación de fotografías dentro del seminario de restauración de papel del mismo programa, y en 1997 se ofertó por primera vez como materia del décimo semestre titulada "Tecnología y Taller de Restauración. Operativo Fotografía".
- 2 Con el programa de movilidad estudiantil se oferta también a estudiantes de restauración provenientes de otras universidades.
- 3 Véase también Liliana Dávila, Estibaliz Guzmán y Javier Hinojosa, "Una mirada introspectiva. El seminario taller de conservación de fotografías de la ENCRyM", en Guadalupe de la Torre y Yúmarí Pérez, coord., *Estudios sobre conservación, restauración y museología*, vol. V (México: ENCRyM-INAH, 2018), 182-190, y Liliana Dávila, Estibaliz Guzmán y Javier Hinojosa, "El seminario taller de conservación de fotografías", en *ENCRyM a 50 años de su fundación* [en prensa].

SOPORTES E IMÁGENES

Adrián Bodek



© 624044 **Agencia Casasola**, *Carrera en la Condesa*, Distrito Federal, 1917, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

De la foto a las carreras

Las carreras son un deporte, por lo tanto, una competencia con los demás, tanto otros participantes como uno mismo; la fotografía no lo es, nunca compites contra los demás fotógrafos, eres sólo un colega y tratas de hacer el mejor trabajo posible, pero no compites con nadie. Ésa, creo, es la gran diferencia entre las dos actividades.

Cuando estás en un auto de carreras segregas adrenalina; con la fotografía es diferente. Hay algunos momentos en los que también pasa, pero es otro tipo de riesgo el que se toma. En las dos actividades se corre el riesgo de cometer un error, como en todo, pero tratas de concentrarte y no cometerlo. En el coche puedes tener un accidente; si te equivocas con la cámara sólo tú te enteras y repites la toma —si se puede— y cuando no se puede vives con el coraje de no haber capturado la imagen que querías.

Otro tema a tomar en cuenta es el tiempo. En el deporte de los coches es muy importante ya que mientras más rápido vayas, mejor; mientras que en la fotografía

lo importante es el tiempo de exposición que le das a la foto tanto en el momento de la toma como después, en el cuarto oscuro; ahí es donde hay que cuidar el tiempo de revelado, fijado y lavado, tanto de los negativos como de las impresiones. Además, muchas veces estás contrarreloj por entregar a tiempo una foto a un cliente, a una publicación o para una exposición.

De niño, mis dos tíos favoritos, ambos aficionados a las carreras de coches, me llevaron a varios grandes premios en la Magdalena Mixihuca y a un montón de *rallies*, de ahí nació mi pasión por los coches y el deporte automotor. En casa, mi papá era un gran aficionado a la fotografía, de hecho, él se pago su carrera de ingeniero tomando fotos de niños en los parques los fines de semana. Siempre me regalaba cámaras, y en un baño de la casa pusimos mi primer cuarto oscuro, al que él nunca se metió, pero a través de cuya puerta me daba indicaciones y medía los tiempos.

A los 10 años mi abuelo, amigo de John Houston, me llevó a Puerto Vallarta a la filmación de *La Noche de*



© 12313 **Agencia Casasola**, Agustín Caseaux y otro piloto en una carrera de autos, retrato, Distrito Federal, ca. 1920, Colección Archivo Casasola, Secretaría de Cultura. INAH.SINAFO.FN.MX.

la Iguana, ahí tomé mis primeras fotografías. Quedé encantado con el cine y la fotografía.

Siempre quise estudiar ingeniería automotriz, aunque seguí haciendo fotos y trabajando en el cuarto oscuro. En la prepa tenía amigos que también hacían foto y pasábamos largas tardes en el cuarto oscuro, revelando y compartiendo nuestras experiencias fotográficas. El último año de preparatoria decidí no estudiar ingeniería automotriz por las siguientes razones: era muy flojo para el estudio, muy malo para el dibujo y la física, lo único que se me daba bien eran las matemáticas; la razón principal fue que nunca iba a poder entrar a un equipo de Fórmula 1 en México e iba a terminar trabajando en una fábrica de focos o algo así, cosa que no me interesaba para nada. Así me decidí por la fotografía de cine. Pensé que era mejor estudiar un poco de fotografía fija primero y fui a Nueva York para trabajar de asistente de una fotógrafa llamada Evelyn Hofer y a tomar un curso de fotografía comercial así como algunos talleres de fotografía de autor.

Regresé a México, empecé a trabajar como fotógrafo comercial y entré al Centro Universitario de Estudios Cinematográficos, pero me di cuenta de que el cine no era

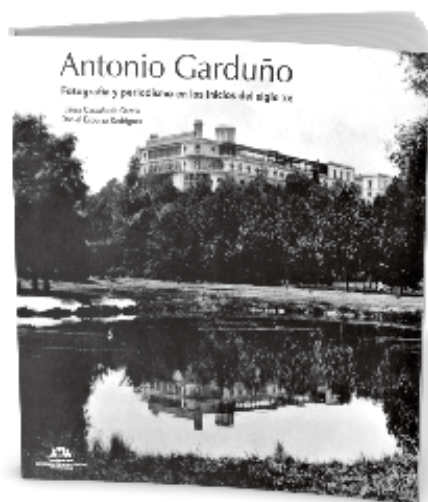
lo mío puesto que no me gusta mucho trabajar en equipo ni ser dirigido, ambas cosas necesarias en el cine. A mí me gusta más comunicarme a través de la foto fija, así que deserté y seguí muy contento desarrollando mi carrera como fotógrafo. He de reconocer que nunca se me quitó el gusto por los coches y las carreras, seguí asistiendo a todo lo que podía sobre ese tema y le doy seguimiento por los diarios y la televisión.

Continué haciendo fotografía comercial así como mis propios proyectos. A mediados de los años ochenta me mudé de la ciudad de México a Tepoztlán, Morelos. Mi afición por el deporte automotor permaneció. Un día invité a mi hermano a un *rally* que se corría en Morelos y a él también le gustó el asunto, así que decidimos buscar un coche para correr *rallies*. Nos hicimos de un auto y corrimos el campeonato nacional de *rallies* varios años, disfrutamos mucho, nos divertimos e hicimos buenos amigos. Ahora estamos retirados pero seguimos involucrados en el tema. Creo que de la fotografía no me retiraré nunca ya que es mi modo de mostrarme y comunicarme con el mundo.

¡Cuidado, cuando maneje, no tome... fotos!

RESSEÑAS

Rebeca Monroy Nasr



Laura Castañeda García y Daniel Escorza Rodríguez,
Antonio Garduño. Fotografía y periodismo en los inicios del siglo XX
(México: UAM-X, 2018), 151 pp.

Antonio Garduño Gutiérrez, conocido en la Academia de San Carlos como Antonio G. Gutiérrez por usar la letra del apellido materno entre nombres, cobra vida gracias al estudio de dos importantes estudiosos: Laura Castañeda y Daniel Escorza. Fotógrafa, investigadora del pasado fotográfico que labora en la Facultad de Artes y Diseño de la UNAM, la primera, e investigador de amplia trayectoria que labora en la Fototeca del INAH, el segundo. Ambos reúnen sus formaciones, intereses y habilidades para realizar un estudio profundo de la obra de Garduño, su devenir académico, su labor como fotógrafo y sus aportaciones en el ámbito del "arte fotográfico", como solía llamarse en esa época, pues es uno de los más destacados artistas de la lente del paso de los siglos XIX al XX.

Si bien el libro inicia con un desarrollo biográfico, poco a poco se desprende para incursionar en la obra del fotógrafo y sus antecedentes como artista plástico y estudiante de la Academia de San Carlos. Garduño nació en ese prodigioso estado en donde Octaviano de la Mora, Abraham Lupercio, Librado García *Smart* también iniciaron su labor como fotógrafos. Con los años puso su gabinete o estudio fotográfico, desde ahí diversificó sus formas de trabajo asalariado. Conocido como el fotógrafo de las novias por su dedicación y entusiasmo al retratarlas, fue sustancial para el desarrollo de la fotografía en la Academia de San Carlos, como lo hace notar Laura Castañeda, pues no me cabe duda de que es su pluma la que ejerce ese interés en el artista, dibujante, pintor.

Eso deja claro que Garduño era de esos fotógrafos de una gran vocación y de una fuerza constructiva de la imagen. Es un placer ver publicadas las imágenes que realizó, lo cual nos dota de una información de primera mano sobre las clases de dibujo que apoyaban con el método que introdujo Fabrés, con elementos claros del medio oriente, con un argüil de por medio, de paños y objetos varios de las culturas árabes que muestran el gusto por el arte de esos lejanos lugares, en ese momento más recónditos y misteriosos aún.

También analizan al Garduño fotógrafo de arquitectura colonial de la catedral; sus fotografías de gran calidad y fortuna visual, entre las que destacan sus autorretratos. Interesante también su faceta de fotoperiodista, en ese caso —me parece— responde a la pluma fina y delicada de Daniel Escorza, quien gusta de analizar con lupa los detalles finos de la imagen. El investigador ha desarrollado el método de trabajo que Ana María Mauad ha llamado "biografía de la imagen" y con éste puede establecer las fechas de creación, producción, publicación, así como identificar a los autores y sus publicaciones o fuentes de trabajo, entre otros datos relevantes de la fotohistoria. Continúa el análisis de la obra de Garduño, quien realizó importantes imágenes durante la Revolución, baste decir que una de ellas es la de Zapata y Villa en la silla presidencial.

El último apartado muestra el clímax del libro: la obra de Garduño sobre el hermoso cuerpo de Nahui Ollin, o Carmen Mondragón, hija del mismísimo general que dio el golpe de Estado al primer intento de democracia en México del siglo XX; es decir, a Madero y Pino Suárez. Las imágenes que recrea Garduño no son convencionales, son absolutamente novedosas, vanguardistas y salen de todos los cánones que él mismo profesaba pues, así como lo señalan los autores, es un fotógrafo diversificado del estudio, del fotorreportaje, de la academia a la calle; paisajista y fotógrafo de vistas urbanas y arquitectónicas, de edificios coloniales y modernas avenidas; de poses y desnudos académicos a desnudos erotizados, de resuestas pictóricas y ruptura de los cánones establecidos.

Era momento de destacar la obra de Garduño, de conocerlo desde sus más íntimos rasgos fotográficos hasta su producción a mitad del siglo XX. Longevo fotógrafo que hasta ahora tiene un merecido homenaje, a pesar de las críticas que pudo esgrimir contra el arte moderno en México de fines de los años veinte. Los autores también lanzan una posible hipótesis que deslinda su postura. Para conocerla hay que leer este rico material que da paso a la comprensión entre siglos de un fotógrafo de cepa pictorialista que mutó con los años y con el deseo, su labor visual.



Patricia Massé Zendejas,

Fotografía e historia nacional. Los gobernantes de México, 1821-1884

(México: INAH, 2018), 290 pp.

La fotografía de nuestros gobernantes de la etapa independiente (o de quienes han tenido el mando del Ejecutivo, así hayan sido emperadores, parte de una Regencia, o presidentes republicanos) concita simpatías y animadversiones. En buena medida esta iconografía del poder político se fue construyendo durante décadas. Los rostros del Ejecutivo no han sido marginales. Por el contrario, flotan en el imaginario colectivo, y asombra encontrarlos todavía en emblemas de estaciones del metro y del metrobús, así como en estampas y monografías escolares que se ofertan en la papelería de la esquina.

Las fotografías de quienes ejercieron el poder Ejecutivo entre 1821 y 1884 en nuestro país es el tema que desarrolla la más reciente investigación de Patricia Massé. El volumen nos introduce en la historia de una serie de fotografías que la sociedad de Antíoco Cruces y Luis Campa (fotógrafos muy reconocidos de la ciudad de México) elaboraron en 1874. Este producto se conoció como *Galería de personas que han ejercido el mando supremo de México con título legal o por medio de la usurpación*. Diez años después sólo uno de estos fotógrafos (Antíoco Cruces) elaboró otro título que llevaba por nombre *Colección de 53 gobernantes de México o presidentes de la República Mexicana*.

Dicho de esta manera suena sencillo, pero el libro tiene un trabajo de filigrana histórica; lo que realizó la investigadora fue, por una parte, rescatar este *corpus*

fotográfico y virtualmente reconstruirlo; por la otra, se abocó a indagar el origen de estas colecciones, su significado, las vicisitudes por las que pasaron los autores en el registro, circulación y difusión, el tipo de clientela que consumía esos retratos, y apuntar posibles problemas metodológicos e historiográficos sobre la naturaleza de la fotografía, su circulación y recepción durante el siglo antepasado.

La tarea se tornaba muy peliaguda, sobre todo tomando en cuenta que ni la *Galería* ni la *Colección* sobrevivieron a su concepción original. De ahí que el trabajo también consistió en reunir estos fragmentos dispersos en un sólo volumen. Es importante recalcar que en 1874, año de su aparición, las tarjetas de visita se comercializaban como piezas sueltas y, por lo tanto, no se vendían como un álbum, o un *dossier*. Hasta donde sabemos, ninguna biblioteca o repositorio tiene esta *Galería* o la *Colección* de fotografías como un *corpus*. En toda esta labor, la autora optó por una vía interpretativa que metodológicamente apuesta por la imagen como hilo conductor, nutrida por una sólida documentación libresca, amén de la búsqueda y rescate de las imágenes en los acervos de la Fototeca Nacional del INAH.

Sin duda, este novedoso libro se constituye como un vínculo entre lo mejor de la tradición fotográfica decimonónica y lo más notable del estudio de nuestra historia patria.



CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA



Consulta el acervo fotográfico en:

Ilustración a partir del núm. de inv. 793057, Revista Hoy. Secretaría de Cultura. INAH. SINAFO. FN. MX

MEDIATECA.
INAH.GOB.MX



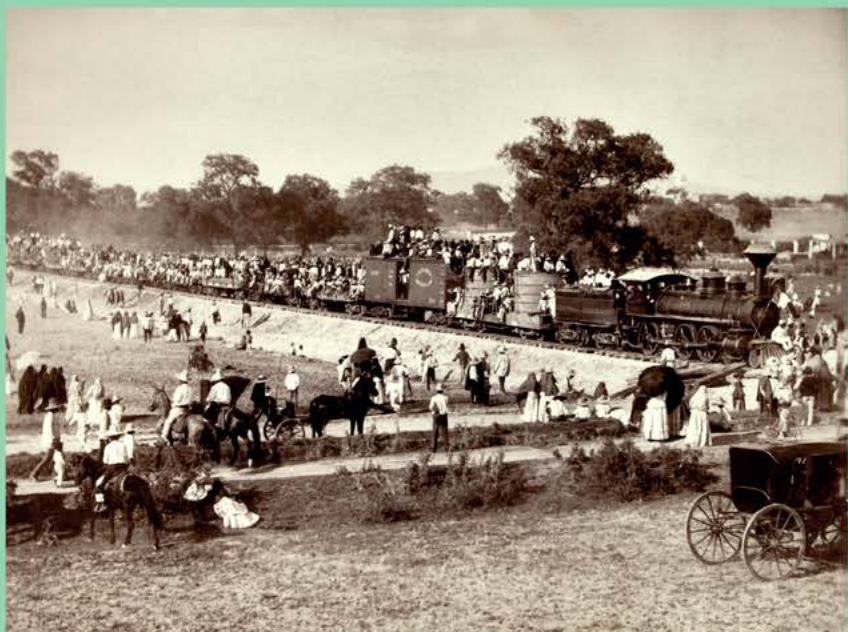
SINAFO
Fototeca Nacional del INAH

Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa.

www.gob.mx/cultura

www.gob.mx/mexicoescultura

www.gob.mx/cultura/inah



CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA



SINAEQ
FEDERACIÓN NACIONAL DEL EQUINO