



Cristal *bruñido*

FOTOGRAFÍA HISTÓRICA





LORENZO BECERRIL, FOTÓGRAFO DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS

Fernando Aguayo*

Este texto llama la atención acerca de la singularidad del registro de imágenes de los ferrocarriles mexicanos que realizó el reconocido fotógrafo Lorenzo Becerril durante casi 20 años, a partir de 1880. Antes de pasar al tema central, y debido a que la historiografía no ha considerado a ese autor como un fotógrafo que se haya dedicado a tal campo, iniciemos con una recuperación de la “imagen” que se tenía de ese autor desde que se publicaron las primeras historias de la fotografía mexicana.

De retratista a fotógrafo del ferrocarril

El interés que investigadores e instituciones culturales han mostrado por el fotógrafo Lorenzo Becerril se debe a la gran cantidad de piezas de su autoría que están resguardadas en los principales acervos nacionales, e incluso en algunas fototecas del extranjero, pero también por lo escrito sobre él en un libro pionero acerca de la fotografía decimonónica mexicana. En efecto, desde que en *La gracia de los retratos antiguos* se incluyeron imágenes y comentarios elogiosos sobre el trabajo de Lorenzo Becerril,¹ en casi toda la bibliografía de la fotografía mexicana posterior se incorporaron sus imágenes y se reconoció la calidad del conjunto de su creación.

* Instituto Mora.

¹ Enrique Fernández Ledesma, *La gracia de los retratos antiguos*, México, Ediciones Mexicanas, 1950, pp. 92, 113 y 150. En 1985 se recuperaron únicamente las imágenes de estudio realizadas en sociedad con Unda y se reprodujo el sello de esa firma. Luis Gutiérrez (ed.), *Documentos gráficos para la historia de México*, México, Editorial del Sureste, 1985, vol. 2, pp. 32, 148, 202, 203.

Sin embargo, a pesar del interés sobre la vida y obra de Lorenzo Becerril, se conocía poco acerca de su producción fotográfica e incluso sólo había datos parciales y contradictorios de su vida misma. Se sabía que comenzó como fotógrafo alrededor de 1860 en Puebla, en la Sociedad Fotográfica formada por Eduardo Unda y Joaquín Martínez; que después instaló su propio estudio, donde inició la producción de retratos hoy tan conocida.² Después se puso atención a sus fotografías de tipos indígenas y populares, faceta que incorporó a sus actividades.³ Más tarde, gracias a las notas localizadas en la prensa de la época, también se supo que para 1874, en su estudio, ya denominado Fotografía Mexicana, Becerril producía retratos y trabajos “a domicilio” en los que registraba comercios, casas y eventos sociales. Se consideró que los anuncios para realizar trabajos fuera del estudio justificaban la existencia de varias imágenes de “exteriores” de Becerril, que mostraban diversos sucesos de Puebla y que aparecieron publicadas en el impreso *El Mundo. Semanario Ilustrado*, en 1895 y 1897.⁴

También por la prensa y por los propios objetos fotográficos se supo que Becerril participó activamente en las Exposiciones Universales del siglo XIX. Hasta allí llegaba el conocimiento sobre este reconocido personaje hasta hace unos años. La recuperación de su obra lo dejaba como un buen fotógrafo de retratos, que había salido a la calle solamente para registrar aspectos de la vida poblana en el último cuarto del siglo XIX, un fotógrafo reconocido, pero local.

Más tarde se puso atención a su fotografía de “exteriores”, sin sospechar la magnitud de este trabajo, pero cambiando ya de manera definitiva la idea que se tenía del fotógrafo.⁵ En tiempos

² Eso se indica en una publicación que recopiló la información de archivos fotográficos en México. Véase Gabriela González Reyes (coord.), *Directorio de archivos, fototecas y centros especializados en fotografía*, México, Centro de la Imagen/Conaculta, 2001, p. 24. Esa idea se adoptó en la sección “Fotógrafos en México” del The Getty Research Institute, recuperado de: http://www.getty.edu/research/tools/guides_bibliographies/photography_mexico/fotografos.html.

³ Olivier Debroise, *Fuga mexicana: un recorrido por la fotografía en México*, México, Conaculta, 1994, p. 117; Estela Treviño (ed. y comp.), *160 años de fotografía en México*, México, Conaculta / Centro de la Imagen / Océano / Fundación Televisa, 2004, p. 113.

⁴ Estela Treviño (ed. y comp.), *op. cit.*, p. 660; Lilia Martínez, “Íconos de la fotografía en Puebla. Grupos en el poder, 1886-1956”, *Elementos*, núm. 78, vol. 17, mayo-julio de 2010, p. 16.

⁵ Rosa Casanova y Adriana Konzevik, *Lucas sobre México*, México, RM/Conaculta / INAH, 2006, entrada sobre Becerril en el recurso electrónico.

recientes, gracias a un trabajo colectivo, en especial debido a la labor de la investigadora Lilia Martínez, se han recuperado facetas peculiares de su vida. Por ejemplo, entre otros aspectos encontramos que el fotógrafo “poblano” Lorenzo Becerril Sánchez Barquera nació en Tula, Hidalgo, en 1839, y que la menor calidad de las fotografías más tardías se debe a que después de su muerte, acaecida en Veracruz el 21 de noviembre de 1899, otros siguieron usando su nombre para firmar registros fotográficos.⁶ Pero lo más importante es que surgió una veta totalmente inexplorada en lo referente a la variada producción fotográfica, lo que incrementa la relevancia de este autor decimonónico.

Aunque no se sabe cuándo comenzó a producir las llamadas “vistas” fotográficas,⁷ a partir de 1880 Becerril Sánchez diseñó un gigantesco proyecto para promover sus ventas: la conformación de lo que denominó el *Álbum mexicano: un registro de la arquitectura civil y religiosa, de los ferrocarriles, del paisaje y la industria*. Esa producción de fotografías de “vistas” de distintas partes del país fue una tarea de largo aliento, pues las primeras 74 imágenes que lo conformaban aumentaron a 600 cuatro años después y, hacia 1898, ya contaba con una “extensa colección de 3000 Vistas de monumentos históricos, edificios notables, panoramas, paisajes, cascadas y tipos de habitantes, de los más importantes estados”.⁸

Sobra señalar que esas fotografías son documentos invaluable para ayudar a la investigación de diversos aspectos de la estructura social, cultural, económica y política del México en un momento muy preciso de su desarrollo.⁹ Como se indica en el proyecto que recuperó varias centenas de fotografías que dan ya

⁶ Para profundizar en la biografía de Lorenzo Becerril véase Lilia Martínez, “Los ojos detrás del *Álbum mexicano*”, *Cuartoscuro, Revista de Fotografos*, núm. 128, octubre-noviembre de 2014, pp. 58-67.

⁷ La afirmación de que Becerril realizó un registro amplio del género llamado “vistas” y que organizó un catálogo *ex professo* se hizo en el marco del proyecto colectivo coordinado por quien esto escribe. Ahí también se explica la razón de referirse a ese género fotográfico con el nombre de “vistas” y no denominarlo fotografía de exteriores o fotografía de paisaje, término usado comúnmente para denominar su trabajo y el de otros fotógrafos; véase Fernando Aguayo (coord.), “Proyecto de investigación: la fotografía del Distrito Federal, 1880-1885”, inédito.

⁸ Lilia Martínez, “Los ojos detrás del *Álbum...*”, *op. cit.*

⁹ Uno de las primeras publicaciones que buscaba recuperar la fotografía para el análisis histórico y social incorporó con entusiasmo imágenes de Lorenzo Becerril sin otorgarle ni reconocer su autoría. Véase Luis Gutiérrez (ed.), *op. cit.*, vol. 2, p. 34.

otra idea del trabajo del fotógrafo, se requiere de una labor en conjunto y dar a conocer los resultados de las investigaciones para avanzar con mayor firmeza. Y aunque aquí se ha mencionado el trabajo en archivos fotográficos, también es importante la investigación en bibliotecas.

Sabemos que, desde que surgió la fotografía, la única forma de que aparecieran este tipo de imágenes en publicaciones era pegando las copias positivas en hojas apartadas para tal fin dentro de los libros, o recurriendo al grabado. Si bien hacia 1884 ya se habían realizado algunas experiencias en las que se imprimió texto e imagen en una misma hoja de las publicaciones con las técnicas de fotograbado, durante mucho tiempo los editores insistieron en “trasladar” las imágenes fotográficas a las páginas de los libros por medio de diversas técnicas de grabado. Varias fotografías de los ferrocarriles mexicanos que aparecían en esas publicaciones con grabados se conocían y reproducían desde tiempo atrás; hoy sabemos que la base de esas piezas fueron las fotografías de Lorenzo Becerril.

Una búsqueda de esas imágenes de “vistas” publicadas en libros de la época reforzó la idea que se tenía acerca de la difusión e importancia de las fotografías de Becerril, pues se incluyen en diversos títulos y muestran la necesidad de realizar una investigación en las diversas bibliotecas que cuenten con fondos reservados que resguardan material publicado en el siglo XIX.¹⁰ Uno de los temas que abordaban esas fotografías de “vistas” era, por supuesto, el de los ferrocarriles, en gran medida porque la década de 1880 fue uno de los periodos con mayor crecimiento en nuestra historia.

Las fotografías del ferrocarril

Al consultar la bibliografía especializada que aborda de manera simultánea los temas de la fotografía y el ferrocarril, comprobamos

¹⁰ Algunos de los títulos en los que aparecen imágenes de este autor son: Antonio García Cubas, *Atlas pintoresco e histórico de los Estados Unidos Mexicanos*, México, Debray y Sucs., 1885; Francisco Prida, *Méjico contemporáneo*, Madrid, Fortanet, 1889; Manuel Rivera y Cambas, *México artístico, pintoresco y monumental*, Imprenta de la Reforma, 1880-1883; Marie Wright Robinson, *Picturesque Mexico*, Filadelfia, J.B. Lippincott, 1897.

que se atribuyen a tres firmas fotográficas la mayoría de los registros de la década de 1880: Alfred Briquet, Gove y North, y William Henry Jackson. Aunque no se han llevado a cabo estudios concluyentes, se ha difundido la idea de que los fotógrafos mexicanos que trabajaron en este campo (Octaviano de la Mora, Valletto y Compañía, Ignacio Molina, Francisco C. Palencia, entre otros) solamente realizaron en esa época registros en su localidad, pues existe escepticismo sobre las propuestas de los autores mexicanos que anunciaron la elaboración de álbumes o colecciones de vistas en el ámbito nacional, debido a las pocas imágenes de su autoría localizadas hasta el momento.¹¹ Lorenzo Becerril viene a romper esta idea.

Como ya se mencionó, nuestro autor inició los registros del ferrocarril hacia 1880 y a finales del siglo tenía un catálogo de 3000 fotografías de vistas. Se ha realizado una búsqueda en los principales archivos nacionales, consultando los materiales originales, y como producto de esa investigación se han recopilado 391 imágenes de vistas diferentes, entre las cuales figuran 62 registros de ferrocarriles, la mayoría de los cuales se pueden fechar en la década de 1880. Hasta el momento no se han encontrado negativos de Lorenzo Becerril; el análisis de los objetos fotográficos consultados nos indica que hacia 1880 imprimió sus fotografías de vistas en tamaño aproximado de 15 × 10 cm, y una década después en 24 × 19 cm, todas ellas en papel a la albúmina.

A partir del material localizado, sabemos que Becerril retrató las líneas férreas más importantes que se construyeron en México, como el famoso Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Nacional Mexicano, el Ferrocarril Interoceánico, el Ferrocarril Mexicano del Sur y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. También tomó fotografías de vehículos e instalaciones de los ferrocarriles estatales, como los del Distrito Federal, o netamente urbanos, como el Ferrocarril Urbano de Puebla y los Tranvías de León. Además, hizo registros de pequeños ferrocarriles que entonces no eran valorados por tener líneas de pequeñas dimensiones o por que usaban la tracción animal, como el Ferrocarril de San Marcos, en un caso,

¹¹ Tan sólo en 1883 la fotógrafa Guadalupe Suárez anunció la venta del “Álbum fotográfico de México. Colección de vistas, monumentos, tipos, antigüedades, etc. etc....”, y la familia Munguía promovió un catálogo de “vistas fotográficas de la República Mexicana” (Filomeno Mata, *Anuario universal, 1883 año VI*, México, Tip. y Lit. de Filomeno Mata, 1883, sección avisos.

y el Ferrocarril de Santa Ana, en el otro. Por último, también nos enteramos de que hizo fotografías de ferrocarriles “provisionales” o de instalaciones ferroviarias construidas para permanecer emplazados en minas, haciendas y establecimientos productivos de diverso tipo.

Para tener una valoración del material documentado, se decidió organizar las fotografías de Lorenzo Becerril de acuerdo con varios temas del ámbito ferroviario; de esta manera tendremos una primera opinión acerca de su trabajo, para luego compararla con las imágenes, de los mismos temas, creadas por las firmas fotográficas más importantes de la época.

En los siguientes párrafos se abordan aspectos del registro que hizo Becerril de los diversos ferrocarriles, clasificados de acuerdo con el modo en que se analizaban esos medios de transporte en los manuales de ingeniería de la época; cierra este texto las conclusiones a las que se llega al comparar las fotografías del ferrocarril del autor con las realizadas por otras firmas de la época. Antes es preciso hacer explícitos algunos aspectos de las prácticas fotográficas de ese periodo, y con ello se inicia la sección de imágenes.

Uno de los elementos en que Lorenzo Becerril es perfectamente comparable con todos los fotógrafos decimonónicos importantes es que todos trabajaban con un grupo de personas bajo su mando, quienes hacían posible la producción fotográfica. Existen casos bien documentados en los que el fotógrafo se podría más bien identificar como el director de una firma fotográfica, más que como un artista solitario. Tal es el caso de William Henry Jackson, quien tenía bajo su batuta a más de una docena de trabajadores entre operadores de cámara, limpiadores, impresores, montadores, retocadores y otros asistentes más que se encargaban de la impresionante producción de ese autor.¹² Conceptualizar a Lorenzo Becerril como la cabeza de un equipo de una firma fotográfica y no solamente como el fotógrafo nos permite entender por qué en varias de las imágenes asociadas a su autoría aparece él mismo entre los personajes que posan para el registro. Lo mismo hicieron Jackson y otros fotógrafos al participar como buenos actores en fotografías en las que aparecen ascendiendo una cuesta con

¹² Peter Hales, *William Henry Jackson and the Transformation of the American Landscape*, Filadelfia, Temple University Press, 1988, p. 157.

la cámara al hombro. De la misma forma, nuestro personaje principal posa cómodamente en muchas de las imágenes que hizo del ferrocarril y de otros temas (**1**, **13**, **14** y **16**).¹³

Lorenzo Becerril realizó sus tomas fotográficas con la técnica del colodión húmedo. Para producir este tipo de fotografías era necesario preparar los negativos de cristal casi al momento de la toma, lo que implicaba transportar al lugar donde se hacían los registros un cuarto oscuro en el que se emulsionaban las placas de vidrio. Ese cuarto oscuro puede verse en la imagen 1 y en el lado derecho de la imagen 82. *Chapultepec calzada de Dolores* (**2**). Después de realizada la toma, el fotógrafo regresaba a su cuarto oscuro para continuar con el proceso fotográfico y, ya en la comodidad de su estudio, Becerril y sus ayudantes editaban los negativos, haciéndoles inscripciones para que todas las copias que de ahí se reprodujeran contuvieran los datos con los que el autor singularizaba su producción. Posteriormente se imprimían por contacto los positivos a la albúmina, los cuales se pegaban a un cartón (como el que se aprecia en **11**, amarillo en el original) para que tuvieran mayor consistencia y así evitar que el delgado papel albuminado se doblase. El proceso finalizaba singularizando también el soporte secundario en su reverso y, a veces, también en el anverso, con el título de la serie a la que pertenecía la imagen, la firma, la dirección y los premios obtenidos por el autor como garantía de la originalidad del producto (**3**). Pasemos a ver qué tipo de imágenes generó este autor con el tema del ferrocarril.

Obras de arte

Un ferrocarril es un camino especial, uno de dos rieles paralelos sobre el que pueden circular vehículos con mayor facilidad que sobre un camino común. Ésa es su esencia. Para que un ferrocarril sea una línea sin interrupciones entre sus dos estaciones terminales es preciso superar diversos obstáculos que presenta la ruta por seguir. Cuando hay masas de tierra o piedra que obstruyen el camino, se decide rodearlos o partarlos, realizando un tajo para que la vía pueda atravesarlos, como el Tajo del Fresno (**4**).

¹³ El mérito de localizar a Lorenzo Becerril en estas y otras fotografías corresponde a Lilia Martínez.

En cambio, cuando existen oquedades en la línea o cursos de agua que la pretendan interrumpir, se construyen viaductos o puentes, instalaciones que en la industria ferroviaria tienen el nombre genérico de “obras de arte”. Aunque empresarios y funcionarios gubernamentales ponían énfasis en las instalaciones que se construían con hierro y mampostería, como el Puente de Río Hondo (5), los trabajadores ferroviarios levantaban estas grandes obras de arte con materiales diversos, en especial madera, como los puentes de Jajalpa y del Fresno (6 y 7).

Material rodante y locomoción

Desde el siglo XVIII estaba firmemente establecida una red ferroviaria de más de 1 000 km alrededor de los distritos mineros de Inglaterra, país que se considera el origen de este medio de transporte. Los caminos de rieles tenían más de dos siglos de existencia antes de que se construyera una locomotora para circular sobre ellos, o se inaugurara la primera línea para servicio de pasajeros con cualquier tipo de tracción. Ésta es la prehistoria del ferrocarril, el ferrocarril antes de la locomotora de vapor, como afirmó Fernand Braudel.¹⁴ Posteriormente se diseñaron diversas formas para hacer circular más y más vehículos grandes que transportaban objetos y personas.

Como sucedía en diversas latitudes, se tienen imágenes de estas diversas formas de locomoción. En una fotografía de Lorenzo Becerril vemos a varios trabajadores de vía empujando su armón (8); en otra se ven sufridas mulas que arrastran vagones repletos de personas (9). La fuerza de personas y diversos equinos, la llamada tracción de sangre, fue la primera forma de mover vehículos sobre vías. Después se construyeron locomotoras, que seducen nuestra imaginación y se vuelven casi lo único que apreciamos de un ferrocarril.

Estas máquinas son diferentes, porque deben responder a distintas necesidades de servicio. Ya vimos en la imagen 7 cómo una locomotora posa para nosotros al frente de un tren de pasajeros sobre un puente de madera; al fotógrafo le pareció conveniente

¹⁴ Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, Madrid, Alianza, 1984, vol. 3, pp. 466-467.

hacer un acercamiento a otra máquina para mostrarnos sus ocho ruedas acopladas (10). Mientras, en otra fotografía de Becerril podemos ver una locomotora tipo Fairlie (11), especial para ascender por pendientes pronunciadas de la línea de Veracruz, y en una más, contemplar sobre las vías de la estación de Buenavista, en la Ciudad de México, una variedad de coches de pasajeros que aguardan la formación de los trenes (12).

Estaciones ferroviarias

Un elemento fundamental para el funcionamiento del ferrocarril lo constituyen sus estaciones. Se trata de los puntos elegidos a lo largo de la vía para recoger pasajeros y carga, pero también de sitios donde los trenes que circulan sobre la vía se proveen de cuanto pueden necesitar (sobre todo, agua y combustible). Todas las estaciones son peculiares. Atendiendo al tipo de mercancías que confluyen en ella, a la cantidad de pasajeros y a su función e importancia dentro de cada línea, las estaciones se estructuraban, organizaban y construían para cumplir el objetivo del ferrocarril: “El transporte rápido y seguro de las personas y las cosas”.¹⁵

Pueden ser una simple señal en la vía o un complejo de edificios e instalaciones que ocupe varios kilómetros cuadrados, las estaciones ferroviarias desempeñan su función dividiendo sus instalaciones en tres secciones bien delimitadas: el servicio de pasajeros, las instalaciones para el transporte de carga y un espacio destinado a organizar los trenes y mantener el conjunto del sistema. En esta sección se cuenta con edificios en donde se guardan y cuidan los vehículos, los patios en los que se forman los trenes, los depósitos de combustible y agua, así como los depósitos y talleres en donde se acondiciona, repara y construye todo lo que el ferrocarril necesita. Su singularidad y diversidad son parte de las riquezas de nuestra historia. En la imagen 12 vemos la parte posterior de la estación de Buenavista; en otras tres imágenes, las estaciones de Salamanca, Panzacola y Río Hondo (13, 14, 15).

¹⁵ Santiago Méndez, *Nociones prácticas sobre caminos de hierro*, México, Imprenta de Agustín Masse, 1864.

Una de las estaciones más importantes de nuestro actual patrimonio es, sin duda, la estación de Puebla del Ferrocarril Mexicano, no sólo porque fue de las primeras en construirse, sino porque subsiste hasta nuestros días y es sede de la institución que colabora en la preservación de parte de los vestigios de esta industria. En la fotografía “Puebla. Tren de Veracruz” (16) se reúnen varios temas que se han mencionado; además de la estación, vemos una imponente locomotora Rogers al frente de un tren, así como lo que constituye el alma del ferrocarril: sus trabajadores. No son todos los presentes, pues además aparecen algunos viajeros, curiosos y arribistas, que quieren salir en la foto, incluido el director de la firma fotográfica, el propio Lorenzo Becerril con sombrero, encima del vagón del correo y equipaje.

En otras imágenes de Becerril aparecen los trabajadores que construyeron la vía y sus implementos. Este autor también hizo una fotografía del campamento ferroviario del Ferrocarril Nacional (17). Sin embargo, lo más singular en estas fotografías de Lorenzo Becerril es que hacen visibles a las constructoras del ferrocarril que, sin ser parte de las nóminas de las compañías, contribuyeron a la instalación de todos los ferrocarriles en el país. Nos referimos a las numerosas mujeres responsables de diversas tareas, en especial de reproducir la fuerza de trabajo ferroviaria (18, sobre el puente, a la derecha), como lo señalan puntualmente los informes redactados por los ingenieros inspectores de la época.

La singularidad del fotógrafo Lorenzo Becerril

La firma Gove y North produjo alrededor de 500 imágenes de vistas mexicanas. Se han localizado más de dos mil objetos fotográficos con 452 imágenes diferentes y, de ellas, 110 corresponden a fotografías de los ferrocarriles mexicanos.¹⁶ Becerril, según las notas que publicó, editó 3000 vistas diferentes, pero solamente hemos localizado 391. Hasta donde se sabe, fue la única firma

¹⁶ En el caso de William Henry Jackson, se han localizado 1249 objetos fotográficos y 465 imágenes distintas de —insistimos— solamente las denominadas “vistas” mexicanas. Fernando Aguayo (coord.), *op. cit.*

mexicana del siglo XIX de la que se han recuperado tantas fotografías del tipo “vistas mexicanas” y cuya producción es un volumen de imágenes comparable a las de los famosos extranjeros. Resulta evidente que falta investigar más, pues la autoría de mucha de la producción de autores mexicanos se ha atribuido en los catálogos a fotógrafos extranjeros. En este texto se insiste en comparar la producción fotográfica, porque se busca fomentar, además, la generación de preguntas ante la observación de las imágenes, antes que aceptar las visiones y puntos de vista que se nos han transmitido.

Al comparar las fotografías de Lorenzo Becerril con las de otros autores, resulta que lo peculiar de este artista es la presencia humana en sus fotografías, la cercanía entre sujetos diversos, la variedad de las compañías fotografiadas y el registro de aspectos no “convenientes” del ferrocarril. Pasemos a mencionar someramente cada una de estas singularidades.

La presencia humana en sus fotografías

En el siglo XIX, de manera general, la frase “imágenes del ferrocarril” significaba estaciones, locomotoras y, sobre todo, grandes puentes. Con esta idea en mente, algunos fotógrafos lograron tomas en las que no aparece persona alguna, otros colocaron intencionalmente a sus ayudantes para que la pequeñez de los sujetos contrastara con la grandiosidad de las obras materiales o del equipo. Otros artistas no pudieron evitar la presencia de trabajadores, curiosos o, en el caso de los grandes eventos, de la multitud que se agolpaba gozosa alrededor de los trenes. Como contraste, en las tomas que realizó Lorenzo Becerril vemos que no pretendió controlar la presencia de las personas; en sus imágenes, los sujetos no fingen trabajar para salir en la foto, sino que trabajan en el momento en que se hizo la toma; no han sido acomodados como referencia de los puentes, sino que posan gustosos en el lugar donde trabajan. En particular, las mujeres dejan de ser elementos pintorescos de las fotografías y, aunque lejos de la cámara, se disponen a aparecer en el registro.

La cercanía con sujetos diversos

México ha sido siempre un país con grandes desigualdades sociales. En las fotografías del ferrocarril esas desigualdades se pueden percibir en la forma en que los operadores ordenan a las personas al hacer sus tomas; incluso, en caso de que existan sujetos de diversos estratos sociales, en las imágenes aparecen “ordenados” por jerarquías. Podemos decir que la mayoría de las fotos insisten en la desigualdad; en cambio, las imágenes que generó Becerril, aunque no escapan totalmente de este discurso, muestran una cercanía de sujetos diversos y mezclados.

La variedad de las compañías fotografiadas

Es evidente que los fotógrafos extranjeros centraron su atención en las grandes líneas ferroviarias, mientras que podemos localizar contadas fotos de las pequeñas empresas debido a los registros que hicieron los operadores de cámara nacionales. En cambio, Lorenzo Becerril, además de hacer esos registros de las grandes empresas, incluyó diferentes ferrocarriles regionales y locales en su monumental proyecto de vistas *Álbum fotográfico mexicano*.

El registro de aspectos no “convenientes” del ferrocarril

A diferencia de otras imágenes (dibujo, pintura, grabado), la fotografía es un registro *indicial*. Lo que vemos en ellas es algo que estuvo frente a la cámara fotográfica en el momento de la toma, aparece lo que vieron los que estaban en ese momento preciso y no el producto de la imaginación de un artista. Otra característica de la foto es que vemos lo que cada fotógrafo seleccionó registrar y no todo lo que vieron sus ojos o los ojos de sus contemporáneos. Por ello, en la mayoría de las fotografías, vemos lo que los fotógrafos decidieron (o aceptaron) registrar del ferrocarril: instalaciones “modernas” en un contexto atrasado. Ésa es la razón por la que insisten en hacer tantas tomas fotográficas de los puentes de hierro, siendo que los construidos de este material eran una cantidad menor que los manufacturados de madera.

Para poner un ejemplo concreto, diremos que en 1873 el Ferrocarril de Veracruz tenía 158 puentes de diversas dimensiones en su línea, la mayoría de madera, y la empresa informó sobre el cambio de esas instalaciones por otras de hierro a lo largo de quince años, por lo menos. A pesar de la presencia de esos puentes de madera, Alfred Briquet nunca registró ninguno de ellos, aunque se hizo famoso por sus fotografías de los puentes de ese ferrocarril. En ocho archivos fotográficos, dos estadounidenses y seis nacionales, se han localizado 83 fotografías distintas de estos puentes realizadas por Briquet. Todos los puentes del ferrocarril de Veracruz registrados son los que fueron manufacturados de hierro, ninguno de madera.

Grandes viaductos y puentes de madera, uso festivo de los ferrocarriles, presencia de mujeres en los lugares de trabajo, esos y otros temas no “convenientes” nos legó Lorenzo Becerril, imágenes que están casi ausentes en la producción de otros fotógrafos. Ésa es una buena razón para publicar sus imágenes y, sobre todo, para insistir en la necesidad de profundizar en su estudio y sistematización. Tarea pendiente y de la que aquí solamente se ofrece un adelanto de la investigación en curso.



1. Lorenzo Becerril, 10. *Santuario de Guadalupe* (detalle), Celaya, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1051, 10 E, Secretaría de Cultura-INAH.



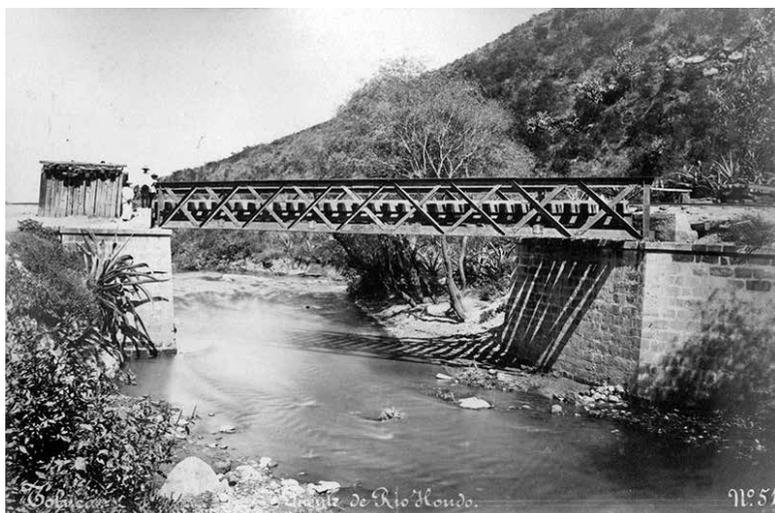
2. Lorenzo Becerril, 82. *Chapultepec calzada de Dolores*, Distrito Federal, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1058, foja 11, 82 M, Secretaría de Cultura-INAH.



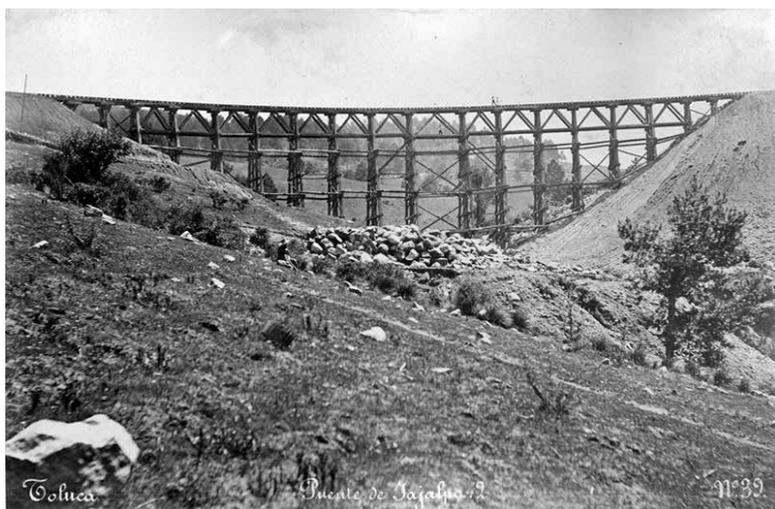
3. Lorenzo Becerril [reverso de soporte secundario]. Fototeca Nacional Sinafo / Secretaría de Cultura-INAH, 465746.



4. Lorenzo Becerril, 42. Toluca, Tajo del Fresno, Estado de México, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1051, foja 2, 42 T, Secretaría de Cultura-INAH.



5. Lorenzo Becerril, 51. *Toluca, Puente de Río Hondo*, Estado de México, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1051, foja 3, 51 T, Secretaría de Cultura-INAH.



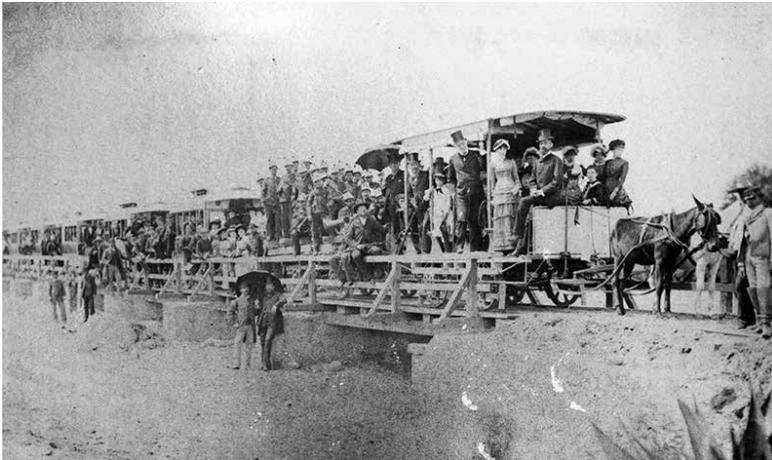
6. Lorenzo Becerril, 39. *Toluca, Puente de Jajalpa (2)*, Estado de México, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1051, foja 1r, 39 T, Secretaría de Cultura-INAH.



7. Lorenzo Becerril, 38. *Toluca, Puente del Fresno*, Estado de México, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1051, foja 1r, 38 T, Secretaría de Cultura-INAH.



8. Lorenzo Becerril, *sin título*, Oaxaca, ca. 1892. Fototeca Nacional Sinafo / Secretaría de Cultura-INAH, 609837.



9. Lorenzo Becerril, 64. *Ferrocarril de Tlaxcala*, Tlaxcala, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1058, foja 23r, 64 P, Secretaría de Cultura-INAH.



10. Lorenzo Becerril, 44. *Toluca*, Estado de México, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1051, foja 2, 44 T, Secretaría de Cultura-INAH.



11. Lorenzo Becerril, *sin título*, Veracruz, ca. 1883. Fototeca Nacional Sinafo / Secretaría de Cultura-INAH, 465563.



12. Lorenzo Becerril, *113. México, Paradero del ferrocarril de Veracruz*, Distrito Federal, ca. 1884. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1058, foja 15, 113 M, Secretaría de Cultura-INAH.



13. Lorenzo Becerril, 4. *Salamanca, Estación*, Guanajuato, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1051, foja 11, 4 D, Secretaría de Cultura-INAH.



14. Lorenzo Becerril, 53. *Estación de Panzacola*, Tlaxcala, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1058, foja 22, 53 P, Secretaría de Cultura-INAH.



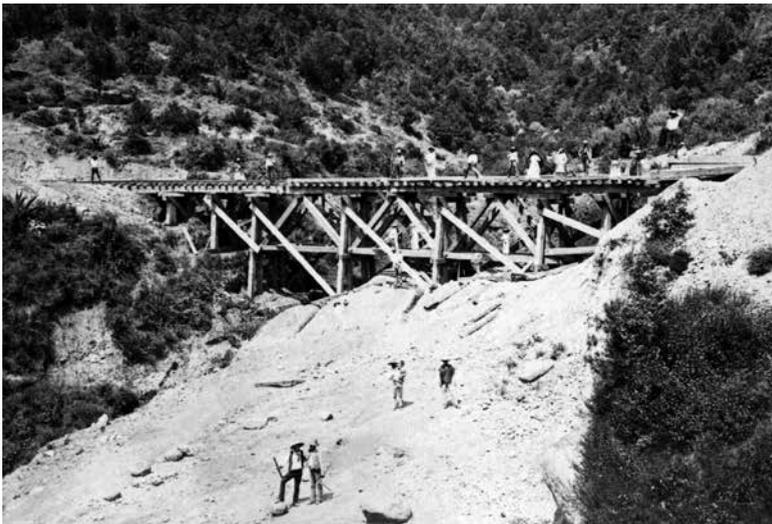
15. Lorenzo Becerril, 53. *Toluca, Río Hondo (2)*, Estado de México, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1051, foja 3, 53 T, Secretaría de Cultura-INAH.



16. Lorenzo Becerril, 9. *Puebla, Tren de Vera Cruz*, Puebla, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1058, foja 17r, 9 P, Secretaría de Cultura-INAH.



17. Lorenzo Becerril, 45. *Toluca*, Estado de México, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1051, foja 2, 45 T, Secretaría de Cultura-INAH.



18. Lorenzo Becerril, 49. *Toluca, Puente de Laureles*, Estado de México, ca. 1883. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1051, foja 2r, 49 T, Secretaría de Cultura-INAH.