

MARÍA ESTHER PÉREZ SALAS CANTÚ
Instituto Mora

El arte editorial en el *Álbum del ferrocarril mexicano*

ALBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO.



E. Castro pin.

Propiedad de Victor Debray, editor é impresor.

HUAMANTLA
(Tomado desde el Puente de San Lucas.)

Las vías ferroviarias fueron sinónimo de progreso y modernidad hacia 1877. México tenía su primer tendido entre la capital y el estratégico puerto de Veracruz y lo divulgaba al mundo con una obra de alta calidad artística a cargo del litógrafo francés Víctor Debray. En sus 80 páginas resume los avances artísticos, tecnológicos y editoriales de la época.



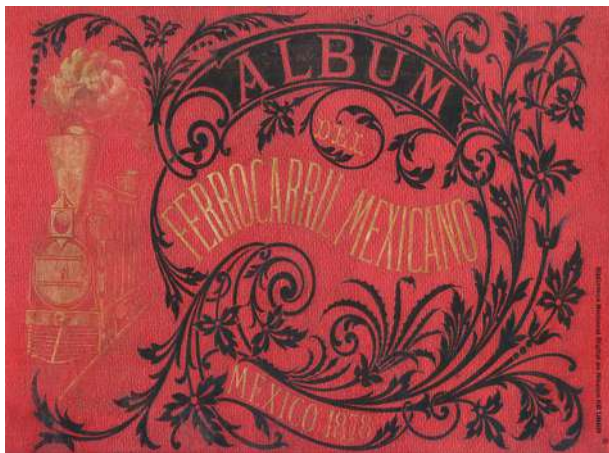
Durante la década de los años setenta del siglo XIX, en México se fomentaba enfáticamente el ideal del progreso material, de ahí que, al igual que el resto del mundo occidental, nuestro país se sumergiera en una corriente modernizadora. Dicha postura se identificaba plenamente con el tendido de vías férreas que permitirían el traslado rápido y eficiente de mercancías y pasajeros, con lo cual se aprovecharía al máximo la riqueza del territorio, además de facilitar a sus habitantes la posibilidad de un mayor acercamiento con las llamadas “naciones civilizadas”.

Una de las primeras ferrovías mexicanas fue la que conectó a la capital con Veracruz, principal puerto nacional. Durante décadas, los gobernantes y empresarios mexicanos habían soñado con realizar este proyecto, el cual se cumplió en 1873. La inauguración de lo que entonces se conoció como “El Ferrocarril Mexicano” se celebró con jubilosas fiestas, así como con la edición de publicaciones alusivas a dicho acontecimiento.

Se trataba de proyectar una imagen de México que pudiera ser captada con facilidad por mexicanos y extranjeros, mediante la producción a gran escala de mapas, fotografías, álbumes, almanaques, lienzos artísticos y otros soportes, para evidenciar los logros obtenidos por los dirigentes e inversionistas mexicanos. Asimismo, desde el punto de vista estatal, se propugnaba por participar en exposiciones internacionales para concretar dichos resultados, tal y como lo promovía la Secretaría de Fomento, al considerar que dar a conocer las riquezas del país, a la vez que favorecer la industria y el comercio, era una obra patriótica.

Pero si de captar la modernidad en su esencia se trataba, una de las publicaciones que lo logró de manera específica fue el *Álbum del ferrocarril mexicano*, publicado en 1877 por Víctor Debray, litógrafo francés establecido en la ciudad de México desde la década de los sesenta, quien entre 1865 y 1867 estuvo asociado con José Decaen, impresor litográfico que des-

i
Casimiro Castro, Huamantla (Tomada desde el Puerto de Sn. Lucas), cromolitografía en Antonio García Cubas, *Álbum del ferrocarril mexicano*, México, Víctor Debray y Cía, 1877. División de investigación general, Biblioteca Pública de Nueva York, Colección digital. Domino Público.



tacó por los álbumes de gran calidad que salieron de su taller.

Cabe señalar que tres años antes de la publicación del *Álbum del ferrocarril mexicano* se había editado otro trabajo sobre el mismo tema, titulado *Historia del ferrocarril mexicano*, editado por Gallo y Compañía, el cual, a diferencia del *Álbum*, era una obra más técnica que contenía estudios históricos, científicos y estadísticos realizados por Gustavo Baz y Eduardo L. Gallo, por lo cual la parte gráfica tenía menor peso. Si bien contaba con una serie de ilustraciones, estas no eran el objetivo principal. Se trataba de una serie de imágenes reproducidas litográficamente a partir de fotografías, con lo cual se reforzaba el carácter científico de la publicación. Si a nivel textual se brindaba una serie de información estadística e histórica, a nivel gráfico se ofrecía el aspecto verídico, ya que para 1874, año de su aparición, la fotografía se consideraba lo más apegado a la realidad.

No obstante, el objetivo de ambas publicaciones sobre el recién inaugurado ferrocarril mexicano era el mismo: dejar constancia de la riqueza potencial de la zona surcada por el camino de fierro a la vez que mostrar el

grado de modernización alcanzado, con lo cual se buscaba la participación de posibles inversionistas. Pero el formato y la manera de presentar dicho avance fueron distintos. Frente a las medianas dimensiones de la *Historia del ferrocarril mexicano*, de cuyas 296 páginas la mayoría era texto, los editores del *Álbum del ferrocarril mexicano* le otorgaron un mayor protagonismo a la imagen. Era una publicación de mayores dimensiones, con 56 páginas de texto y 24 ilustraciones a color y a toda página.

El trabajo gráfico corrió a cargo del dibujante-litógrafo Casimiro Castro, quien había trabajado con Decaen desde 1840, autor de la mayoría de las estampas de *México y sus alrededores*, un álbum de gran éxito a mediados del siglo XIX. Por lo que, juntando la experiencia de Castro como dibujante y la de Debray como impresor, el éxito de la publicación estaba asegurado. Si a lo anterior añadimos que los textos fueron de la autoría de Antonio García Cubas, eminente ingeniero y geógrafo que gozaba de gran prestigio dentro del ámbito cultural y científico, el *Álbum* se convirtió en uno de los más representativos del progreso alcanzado por la nación en la década de 1870 en cuanto a vías de comunicación se refiere.

Frente a las medianas dimensiones de la Historia del ferrocarril mexicano, de cuyas 296 páginas la mayoría era texto, los editores del Álbum del ferrocarril mexicano le otorgaron un mayor protagonismo a la imagen.

ii

Antonio García Cubas, *Álbum del ferrocarril mexicano*, cubierta, México, Víctor Debray y Cía, 1877. Biblioteca Nacional de México: UNAM, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, en <<http://www.bnm.unam.mx/>> [Consulta: 1 de junio de 2022.]

iii

Casimiro Castro, *Portada*, cromolitografía en Antonio García Cubas, *Álbum del ferrocarril mexicano*, México, Víctor Debray y Cía, 1877. Biblioteca Nacional de México: UNAM, Investigaciones Bibliográficas, en <<http://www.bnm.unam.mx/>> [Consulta: 1 de junio de 2022.]

iv

Casimiro Castro, *Barranca de Metlac*, cromolitografía en Antonio García Cubas, *Álbum del ferrocarril mexicano*, México, Víctor Debray y Cía, 1877. Biblioteca Nacional de México: UNAM, Investigaciones Bibliográficas, en <<http://www.bnm.unam.mx/>> [Consulta: 1 de junio de 2022.]

EXUBERANCIA Y COLORIDO

A través de las imágenes, se daba idea no sólo de la diversidad del paisaje mexicano cruzado por el camino de fierro, sino que también se evidenciaban los obstáculos topográficos que tuvieron que sortear los ingenieros y obreros para llevar a buen término su cometido. Vistas de puentes, cañadas y túneles ejemplificaban los avances logrados por el país a la vez que quedaba registrado el cambio que empezaba a tener el paisaje nacional, en la medida en que algunas poblaciones modificarían su fisonomía al establecerse en ellas talleres y estaciones ferroviarias. Se trata de un registro gráfico del cambio vertiginoso que estaba sufriendo México en su tránsito hacia la modernidad.

En el *Álbum del ferrocarril mexicano* las ilustraciones reproducían la exuberancia, el colorido y la amplitud del territorio nacional, gracias a las capacidades compositivas de Casimiro Castro y la destreza técnica de la imprenta litográfica de Debray. El encargado del trabajo cromolitográfico, Achille Sigogne, desempeñó de manera limpia e impecable dicho proceso, el cual requiere del empleo de varias placas de impresión de acuerdo con el número de tintas que se empleen en cada imagen.

Mediante las composiciones de Castro y las explicaciones de García Cubas, el espectador es llevado por la amplia geografía mexicana, que además de ofrecer bellezas



A la manera de un viajero que va reseñando su recorrido del puerto de Veracruz a la ciudad de México, tanto García Cubas como Casimiro Castro estructuraron la obra.

78

y contrastes de impacto, ofrecía posibilidades de explotación en el territorio nacional, con lo cual se auguraba un futuro promisorio para el país, al contar con lo necesario para ofrecer al exterior oportunidades de inversión y migración.

El carácter artístico de esta obra se centra en el hecho de que las vistas fueron tomadas del natural, tal y como se señala en la portada del álbum. De esta manera, nos enfrentamos a la visión del dibujante-litógrafo quien, si bien trató de captar lo agreste de la geografía y los logros de carácter ingenieril, también pudo transmitir su interpretación de los objetivos modernistas que perseguía la nación. De ahí que, en sus composiciones, explotara todos los recursos gráficos y visuales para comunicar distintos aspectos.

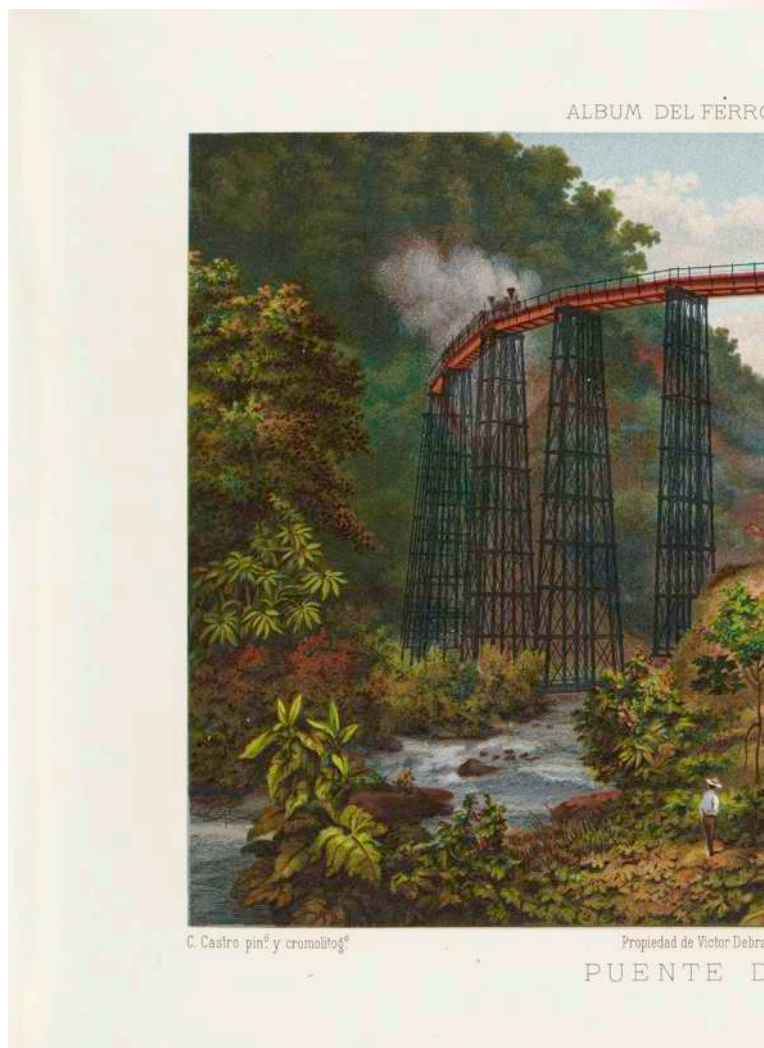
A partir de la cuidadosa reproducción de la flora, Casimiro Castro propagó las peculiaridades locales de la geografía por la que atraviesa el camino de fierro. De igual manera, seleccionó algunas escenas de carácter pintoresco, con lo cual, además de dar escala a las escenas, evidencia los grandes contrastes del país, en la medida en que varias aldeas y sus habitantes, con la llegada del ferrocarril, quedaron integrados a la modernidad, que era el objetivo que se buscaba con este tipo de vías férreas.

Al mismo tiempo, se ofrecía a los espectadores otro elemento que, paulatinamente, sería distintivo de la nación mexicana: se trata del paisaje, elemento a partir del cual se otorgaba gran especificidad al país. La campaña era lo que lo distinguía frente a otros, por lo que las “vistas pintadas del natural” por Casimiro Castro se integraban al proceso artístico nacional, a partir del cual se buscaba encontrar motivos emblemáticos. Si los temas históricos aun presentaban ciertas reticencias para ser representados plásticamente, los paisajes mexicanos encontraron con rapidez un espacio, tanto gráfica como pictóricamente.

Uno de los grandes aciertos de esta obra, desde el punto de vista gráfico, fue el empleo de diversos puntos de fuga y vistas escalonadas que Castro utilizó en sus composiciones y que dan una idea de amplitud a partir de la cual se evidencia la magnitud de la naturaleza en la que queda inmersa la moderna ingeniería ferroviaria. Visión que

v

Casimiro Castro, *Puente de Metlac*, cromolitografía en Antonio García Cubas, *Álbum del ferrocarril mexicano*, México, Víctor Debray y Cía, 1877. División de investigación general, Biblioteca Pública de Nueva York, Colecciones digitales. Dominio público.



sólo se pudo llevar a cabo mediante el dibujo, ya que las ilustraciones hechas a partir de fotografías, como fue el caso de la *Historia del ferrocarril mexicano*, difícilmente podían dar la sensación de vastas extensiones de tierra. Son estas ilustraciones de gran amplitud angular y enfoques panorámicos las que mejor traducen, en términos visuales, el interés de apropiación y dominio de territorios y recursos naturales que permeaba el discurso del progreso asociado con el ferrocarril.

Otro punto que vale la pena destacar es la manera en que el *Álbum del ferrocarril mexicano* atrapa, desde sus inicios, al receptor. Como se establece en el subtítulo, se trata de una colección de vistas pintadas del natural, por lo que de manera inmediata lo invita a centrar su atención en las ilustraciones. A la manera de un viajero que va reseñando su recorrido del puerto de Veracruz a la ciudad de México, tanto García Cubas como Castro estructura-

ron la obra. Siguiendo la descripción del primero que, dicho sea de paso, está en español e inglés, las imágenes van presentando los puntos más relevantes por los que pasa el ferrocarril, así como aquellos parajes en los que se evidencian de manera clara las proezas y desafíos que se tuvieron que sortear. Así, se aprecia gran concordancia entre las ilustraciones y los diversos apartados en que está dividida la descripción.

TÉCNICA Y CALIDAD

Cabe destacar que este álbum celebratorio de conclusión de la línea ferroviaria no era un caso aislado, sino que se unía a una tradición de obras similares, publicadas en Europa y Estados Unidos. En este sentido, México no solamente se equiparaba a las naciones modernas por la inauguración de una importante vía férrea, sino que utilizaba los mismos medios de divulgación y reproducción de la imagen que el resto de los llamados países civilizados.

Desde sus inicios, el *Álbum del ferrocarril mexicano* fue concebido como una unidad. De acuerdo con el prospecto de la publicación y los apuntes de Castro, que aún se conservan, fechados en 1873, el trabajo se tomó tres años en madurar, de ahí que no se iniciara la publicación de la primera entrega sino hasta 1876. Tanto la selección del dibujante-litógrafo, así como el hecho de que se contratara a Achille Sigogne, quien se trasladó a México especialmente desde París para la impresión de la obra, fue con la intención de ofrecer a los receptores una obra artística de la mejor calidad. De tal manera, las composiciones de uno de los mejores dibujantes con que contaba el país fueron pasadas a las planchas de cromolitografía por un impresor experimentado, lo que aseguraba al editor Víctor Debray un éxito comercial. Tan consciente estaba Debray de la buena recepción que tendría la obra que, desde un comienzo, determinó que el tiraje sería de 1 000 ejemplares.

Para llevar a cabo el conjunto de la obra, el autor del texto, los encargados de la parte gráfica y el editor se trasladaron a Veracruz, con la finalidad de hacer el recorrido desde el puerto hasta la ciudad de México, para que cada uno tomase las notas pertinentes y aportara su visión y relatos, como lo haría cualquier viajero que se internaba en tierras mexicanas. En este sentido, la exuberancia de la vegetación, la inmensidad de los parajes, lo escabroso del

FERROCARRIL MEXICANO.

Lám.^a XIII.



y y C^o editores é impresores.

DE METLAC.

vi

Casimiro Castro, *Puente de la soledad*. Tomado desde el *Hospital*, cromolitografía en Antonio García Cubas, *Álbum del ferrocarril mexicano*, México, Víctor Debray y Cía, 1877. División de investigación general, Biblioteca Pública de Nueva York, Colecciones digitales. Dominio público.

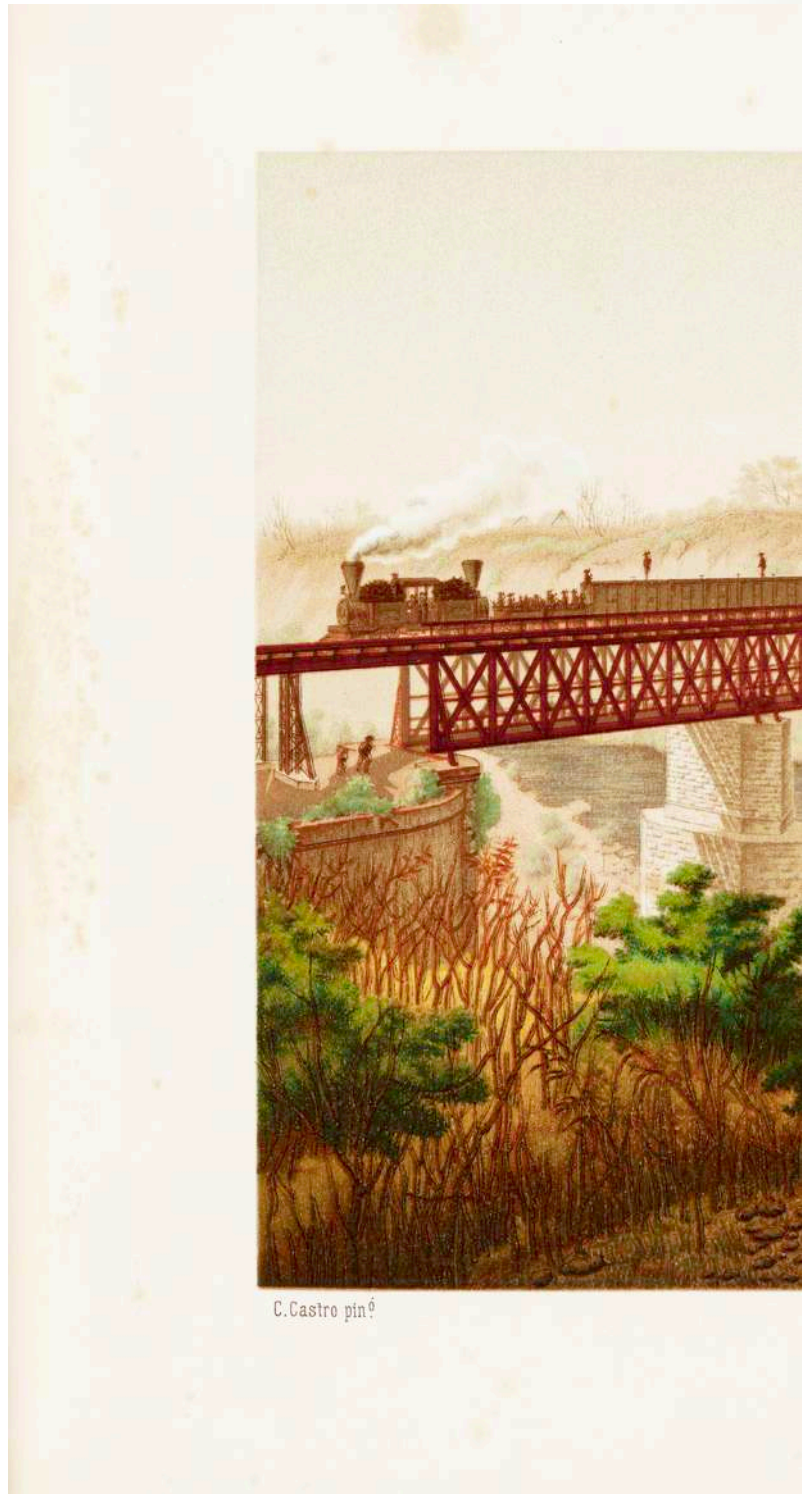
80

terreno, así como las tonalidades del paisaje, la luz y demás detalles de la flora y fauna, fueron consignados por Castro y Sigogne.

Por su parte, García Cubas se encargó del aspecto técnico, con el fin de detectar los retos ingenieriles sorteados en la construcción de la vía férrea, y Debray dio unidad a la obra, la cual, desde la segunda entrega, obtuvo del Ministerio de Justicia el derecho de propiedad artística de las 24 láminas que constituyen el *Álbum del ferrocarril mexicano*. A partir de esos elementos se advierte claramente que la obra fue concebida como una obra de arte. Si a esto añadimos que, cuando se hizo publicidad al sistema de compra, se manejó el concepto de obra única o edición limitada, tal y como se hace dentro del mercado del arte, aclarándose que, después de haberse impreso cada lámina, se borrarían las piedras, por lo cual no habría una segunda edición.

ARTE Y ÉXITO

Dado el alto costo que el editor había desembolsado para dar arranque al *Álbum*, que se calculaba en unos 12 000 pesos, la venta fue por entregas, para poder recuperar desde el principio parte de lo invertido. Cada entrega tenía un costo de tres pesos. Este sistema fue muy socorrido en esta clase de empresas editoriales, ya que tanto el editor como el comprador se veían beneficiados: el editor contaba con liquidez antes de concluirse y el cliente podía hacerse de una obra artística mediante cuotas poco onerosas. En este caso concreto, el precio total fue de 50 pesos, cantidad que pocos podían desembolsar en un solo pago.



C. Castro pin.º

ALBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO.

Lám^a III.



Propiedad de Victor Debray, editor é impresor.

Cromolitog^o por A. Sigogne.

PUENTE DE LA SOLEDAD
Tomado desde el Hospital.

El éxito de esta publicación fue tal que formó parte de los objetos expuestos en la Exposición Industrial que se llevó a cabo en la ciudad de Puebla en 1880.

ALBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO.

Lám. VI



C. Castro pint.

Propiedad de Victor Debray, editor e impresor.

Cromolitografía por A. Sigoda

PUENTE DEL CHIQUIHUITE.

Biblioteca Nacional Digital de México IIB UNAM

ALBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO.

Lám. IX.



C. Castro pint.

Propiedad de Victor Debray, editor e impresor.

Cromolitografía por A. Sigoda

LA PEÑUELA
(Caminos para Veracruz y Alvarado)

Biblioteca Nacional Digital de México IIB UNAM

vii

Casimiro Castro, *Puente del Chiquihuite*, cromolitografía en Antonio García Cubas, *Álbum del ferrocarril mexicano*, México, Víctor Debray y Cía, 1877. Biblioteca Nacional de México: UNAM, Investigaciones Bibliográficas, en <<http://www.bnm.unam.mx/>> [Consulta: 1 de junio de 2022.]

viii

Casimiro Castro, *La Peñuela (caminos para Veracruz y Alvarado)*, cromolitografía en Antonio García Cubas, *Álbum del ferrocarril mexicano*, México, Víctor Debray y Cía, 1877. Biblioteca Nacional de México: UNAM, Investigaciones Bibliográficas, en <<http://www.bnm.unam.mx/>> [Consulta: 1 de junio de 2022.]

83

Dentro de la historia editorial mexicana del siglo XIX, así como de la litografía, el *Álbum del ferrocarril mexicano* es uno de los máximos ejemplos de los avances artísticos, tecnológicos y editoriales de la nación. Presenta la visión de un artista que, con asombro y maestría, reproduce fielmente las bellezas naturales de su tierra, haciendo gala de sus recursos compositivos, de dibujo y de color, para transmitir en términos visuales el discurso de progreso que significaba el ferrocarril, en la medida en que permitía la apropiación de los recursos naturales del país.

Casimiro Castro, el artista, se convierte en un guía que lleva de la mano al espectador a través de distintas láminas en las que se aprecia la integración de la modernidad –representada por el ferrocarril– la geografía y el paisaje mexicano. En sus composiciones no hay rivalidad entre naturaleza y máquina, al contrario, se da una simbiosis en la que ambos elementos conviven sin tensión.

El laborioso trabajo de cromolitografía desarrollado por el francés Sigogne resultó decisivo en la realización del *Álbum*. No sólo llevó a cabo impresiones de gran calidad, sino que, lo más importante para una obra de arte,

supo captar la riqueza cromática que Castro había vertido en las acuarelas preparatorias. En este sentido, la asociación entre dibujante e impresor dio los mejores resultados, al grado que la imprenta litográfica de Debray fue premiada en la Exposición Internacional de París de 1878 con una medalla de plata por la calidad de sus trabajos cromolitografiados, en particular por el *Álbum del ferrocarril mexicano*. El éxito de esta publicación fue tal que formó parte de los objetos expuestos en la Exposición Industrial que se llevó a cabo en la ciudad de Puebla en 1880, donde se exhibieron los avances técnicos del país.

El gran formato del *Álbum* privilegia la imagen de manera significativa. Es una obra para ver y disfrutar. A partir de las láminas se invita al espectador a recorrer parte de la geografía mexicana y maravillarse con las vistas espectaculares, que ya no se encuentran en estado salvaje, sino que, gracias a la introducción de las vías férreas, los habitantes del país empezarán a formar parte del concierto de las naciones civilizadas, a fin de cumplir con los ideales decimonónicos, encaminados a la obtención del progreso material.

PARA SABER MÁS

Álbum del ferrocarril mexicano, Biblioteca Nacional Digital de México, IIB-UNAM, en <<https://cutt.ly/sHTCa5v>>

Casimiro Castro y su taller, México, Instituto Mexiquense de Cultura/Fomento Cultural Banamex, A. C., 1996.

Visitar la estación del Ferrocarril Mexicano de la Ciudad de Puebla, donde hoy se encuentra el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 11 norte, núm. 1005, Centro Histórico, Puebla de Zaragoza, México.

Visitar la estación de la Villa de Guadalupe Hidalgo, de donde partían los ferrocarriles de la ciudad de México hacia Veracruz, actualmente Museo de los Ferrocarrileros, Cuauhtémoc Alberto Herrera, s. n., Alcaldía Gustavo A. Madero, cdmx.