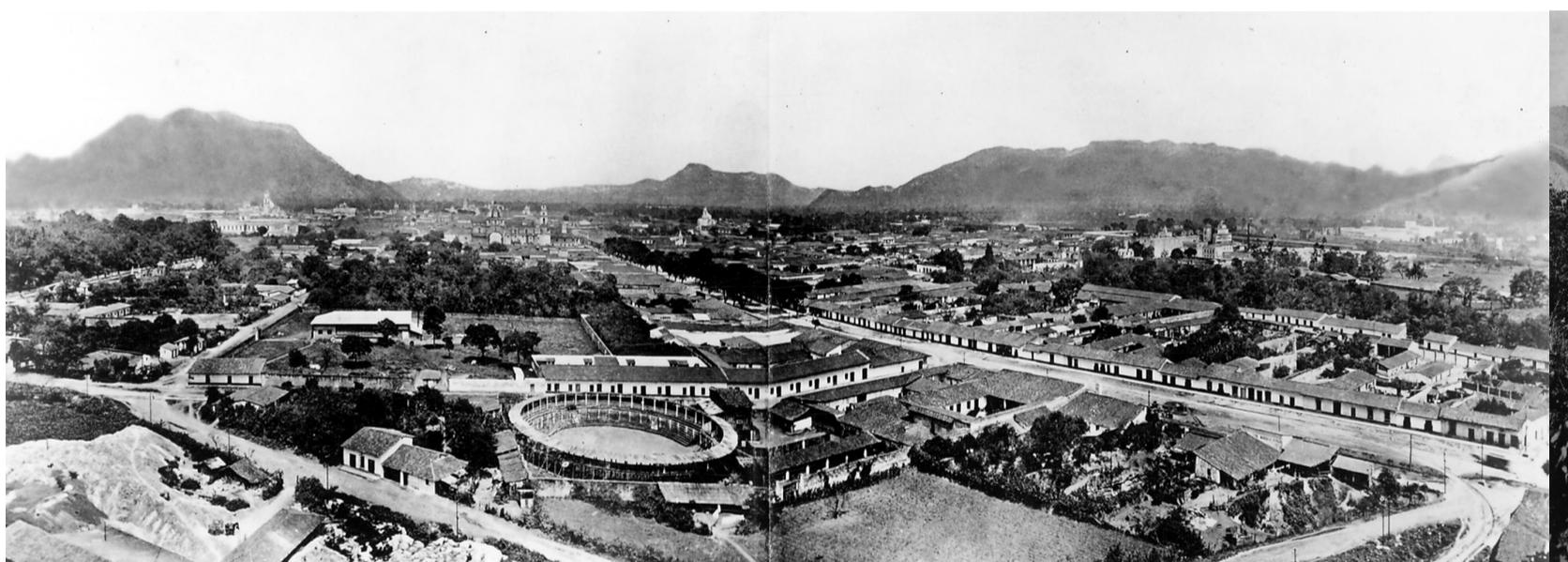


Ciudad, modernidad y fotografía Orizaba 1872-1920

Eulalia Ribera Carbó / Fernando Aguayo
Instituto de Investigaciones "Dr. José María Luis Mora

Espino Barros, Eugenio, Vista panorámica de Orizaba. Veracruz, Álbum gráfico de la República Mexicana, 1910, pp. 166-167



Durante las últimas décadas del siglo XIX y la primera del siglo XX, la ciudad de Orizaba y su valle fueron el escenario de grandes transformaciones territoriales y urbanas. El paso del ferrocarril, la construcción de grandes fábricas textiles, la instalación de plantas hidroeléctricas, la llegada de trabajadores, la diversificación económica, la innovación tecnológica y las modas impuestas por la modernidad universal cambiaron para siempre la fisonomía de la antigua ciudad cosechera de tabaco y su región. De todo ello dan cuenta numerosas imágenes que han llegado hasta nuestros días. El estudio sobre Orizaba en aquellos tiempos no puede prescindir de la fotografía como fuente de conocimientos sobre una sociedad en proceso de industrialización, en la que los contrastes entre lo viejo y lo nuevo marcaron la realidad cotidiana.

Este trabajo es un avance de una investigación en curso en el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, que explora las posibilidades de las imágenes gráficas para analizar las transformaciones del espacio en la Orizaba porfiriana, a la vez que se interesa por el tipo de imágenes que se generaron en aquella sociedad que vivía el proceso de transformación. Y hablaremos aquí en concreto de la mirada sobre Orizaba a través de una primera serie fotográfica que hemos llamado *Vistas de la ciudad*.

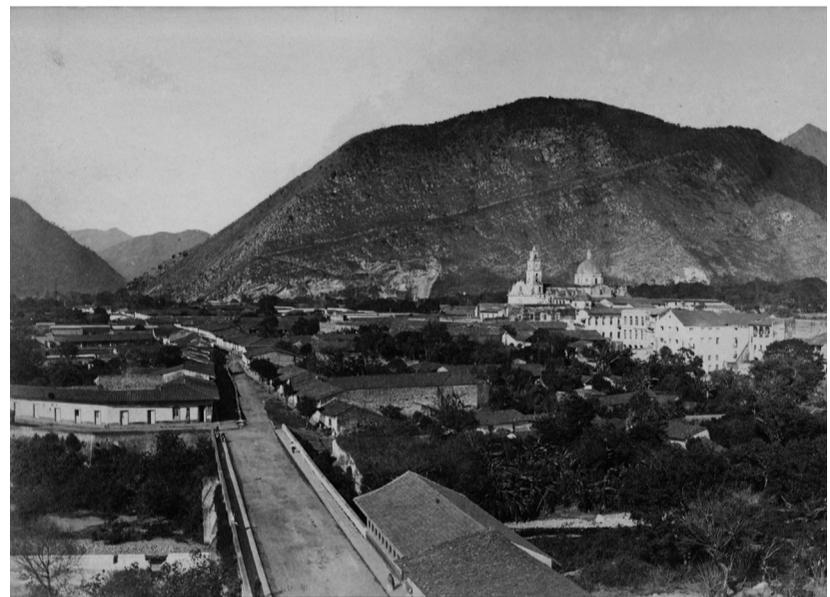
La conformación del cuerpo documental y la serie *Vistas de la ciudad*

Las investigaciones que se realizan sobre diversos procesos sociales usan cada vez más las imágenes en la construcción de sus explicaciones, aunque, como se puede demostrar fácilmente, aquéllas no siempre son incorporadas de la mejor manera, pues el uso mayoritario que se les da es el que se corresponde con la tradición arraigada en las prácticas académicas y editoriales de la historia conocida como "ilustracionismo".¹ Para establecer otra relación con este tipo de vestigios, se debe convertir a las imágenes en fuentes confiables de la investigación, es decir, contextualizarlas, analizarlas e in-

Este trabajo es un avance de una investigación en curso en el Instituto de Investigaciones "Dr. José María Luis Mora", que explora las posibilidades de las imágenes gráficas para analizar las transformaciones del espacio en la Orizaba porfiriana



Alfred Briquet, Puente de San Juan de Dios en Orizaba, 1874, Colección particular Ildefonso Acevedo



Alfred Briquet, 2124. Orizaba Vista panorámica, ca. 1883, Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Álbum 1073, 2124

corporarlas de una manera razonada, además de citarlas con precisión para posibilitar el acceso a la información y así contribuir a extender el conocimiento.²

Para ello, además de analizar lo que "vemos" en las imágenes, es necesario investigar la forma en que éstas fueron construidas, indagar sobre los soportes que las contienen y, además, construir un cuerpo de fuentes documentales gráficas que pueda dar sustento a las hipótesis de trabajo.

Las imágenes de Orizaba se encuentran en diversos archivos fotográficos así como en libros publicados en el siglo XIX, tanto en México como fuera.³ Por esta razón, recopilar un cuerpo documental *suficiente* es un proceso que presenta una serie de problemas. En primer lugar, apenas se conserva una parte de los documentos, y esa pequeña parte de imágenes que sobrevivió al tiempo, a la falta de valoración, a la negligencia y a un largo etcétera, se halla dispersa en distintos acervos alejados geográficamente entre sí y, además, esos

acervos muchas veces desconocen el contenido preciso y los contextos de producción de las fotografías que resguardan.

En este trabajo denominamos *Colección fotográfica Orizaba del Instituto Mora* al grupo de imágenes recopiladas en diversos acervos. Para documentar las fotografías de la colección se procedió en varios frentes: primero se reunieron todas las piezas en grupos documentales, luego se catalogaron estos grupos y las unidades fotográficas individuales siguiendo la norma internacional de descripción archivística ISAD-G.

Ahora bien, toda fotografía tiene una biografía, fue creada por un autor, en un momento preciso, en un lugar, y se encuentra hoy resguardada en una institución. Esos datos son los que en términos de la norma ISAD-G conforman el *área de identificación* de los documentos, es decir, el área que contiene la información esencial para identificar la unidad de descripción. Las fotografías más antiguas que hemos recopilado son del año 1872 y cerramos con las creadas alrededor de



Alfred Briquet, Orizaba, ca. 1896, Fototeca Constantino Reyes-Valerio

1910. Los autores identificados hasta el momento son Alfred Briquet, Julio Michaud, William Henry Jackson, la firma Gove & North, Winfield Scott, C. B. Waite, Juan Vasallo y La Rochester, además de las fotografías publicadas en libros y de las que no tenemos más autor que el del propio libro que las contiene.

Para reestablecer de mejor manera las relaciones que existen entre las fotografías desde el momento de su manufactura, se organizaron grupos documentales llamados *series*, que agrupan a las que fueron realizadas con el mismo contenido temático, y a partir de ahí grupos de imágenes llamados subseries, que reflejan el trabajo de cada fotógrafo. Al realizar esta investigación, nos percatamos de que existían imágenes idénticas que eran portadas por objetos fotográficos distintos y también de que existían imágenes que, siendo distintas, mostraban formas repetidas de hacer los encuadres fotográficos.

La evidencia de que una misma imagen se encuentra en distintos objetos nos condujo a lo que se conoce como trabajo de edición de la fotografía. De esta forma, hemos comprobado que las fotografías más tempranas de Alfred Saint Ange Briquet en Orizaba (1872-1874) fueron litografiadas por Baz y Gallo, y editadas y distribuidas por Claudio Pellandini, Julio Michaud, D. S. Spaulding Suc, y posteriormente por el mismo Briquet, quien se encargó directamente de la impresión y comercialización; es decir, imágenes idénticas plasmadas en objetos diferentes.

Un fenómeno parecido lo tenemos en la persistencia en el tiempo de imágenes casi iguales, tomadas con encuadre similar en distintos momentos. Es importante señalar que la función más importante y casi única de estas fotografías fue la de servir al disfrute estético —pues se editaban y vendían por su naturaleza de imágenes “artísticas”—, y que nunca tuvieron la intención de documentar los cambios en lo registrado; sin embargo, en la medida en que hacían registros del mismo espacio en momentos diferentes, una de las principales consecuencias de estas series fotográficas “comerciales” fue, precisamente, el haber captado esas transformaciones del espacio.



Autor no conocido, *Vista antigua de la casa de máquinas y talleres de Orizaba*, 1873, publicada en *Ferrocarril Mexicano. Conmemoración del 50o. aniversario de la inauguración del tráfico directo entre México y Veracruz, 1873-1923*, México, La Helvetia, 1923, p. 80

La serie que hemos llamado *Vistas de la ciudad* está conformada por 43 fotografías, la mayoría con un encuadre de gran plano general y un par de panorámicas, agrupadas en subseries definidas por los autores o por las firmas fotográficas de las imágenes.

El análisis de la serie fue posible mediante la sistematización del material, empezando por describir detalladamente cada una de las unidades documentales simples.

Para poder hacer el trabajo de descripción, incluida la información sobre los lugares y las orientaciones de las tomas, así como los nombres de los accidentes geográficos o las calles y los edificios reconocibles, fue necesario echar mano de otros documentos, básicamente mapas antiguos y modernos, bibliografía de historia urbana local, y alguna litografía de la época de las fotografías. Se ubicaron los elementos arquitectónicos, de infraestructura y los espacios más sobresalientes de Orizaba en el periodo estudiado, que fueron fundamentales para reconocer lo que aparece en los paisajes retratados: iglesias, molinos, puentes, obras hidráulicas, fábricas, cementerios, instalaciones ferroviarias, teatros, plazas de toros, plazas públicas, jardines, solares, etcétera.

Una vez descritas las 43 fotografías había que reflexionar sobre los ángulos escogidos por los fotógrafos para hacer sus placas, porque ello podía arrojar luces sobre el interés y la predilección de motivos de los artistas de la lente; para ello hicimos una representación gráfica y espacial de las tomas

Ahora bien, toda fotografía tiene una biografía, fue creada por un autor, en un momento preciso, en un lugar, y se encuentra hoy resguardada en una institución

fotográficas, dibujando un mapa base que muestra el trazado urbano en el periodo de 1872 a 1910, lo más aproximadamente posible. En él vertimos la información de las fotografías de cada subserie, marcando los puntos en los que habían sido colocadas las cámaras, y los ángulos de toma de las 43 fotografías. Con ello nos fue posible, por último, realizar un trabajo de campo para verificar *in situ* los ángulos de toma de las fotografías.

La ciudad a finales del siglo XIX y su imagen en las fotografías
¿Qué ciudad era aquella retratada por los fotógrafos del último tercio del siglo XIX y primera década del XX?

Orizaba había nacido en el siglo XVI sin una traza dibujada en un plano de fundación formal. Sus construcciones se habían ido acomodando sobre el Camino Real entre el puerto de Veracruz y la ciudad de México, para dar descanso y servicio a recuas y viajeros. Con su república de indios y su pueblo de españoles, Orizaba creció paulatinamente hasta que en el siglo XVIII el cultivo del tabaco, la creación del Estanco Real y el nombramiento de "villa cosechera" enriquecieron a unas poderosas élites locales, y la riqueza se tradujo en esplendor urbano.

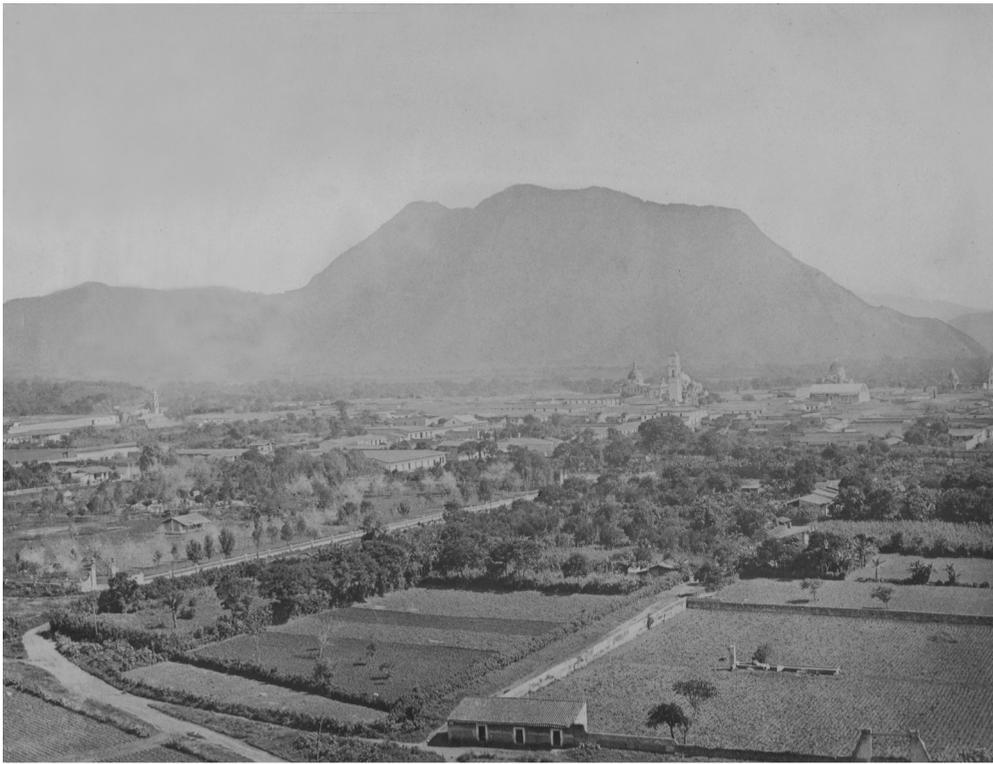
Pero la que se había convertido en rica y señorial villa de Orizaba viviría un siglo XIX desgarrándose entre la tenaz persistencia de su semblante colonial, de arquitecturas armoniosas y ritmos acompasados, y la irrupción agitada y transformadora de modernidades industriales y ferroviarias.⁴ Justamente fue el paso de la línea férrea que unió al puerto de Veracruz con la ciudad de México en 1872 el primer factor que permitió el despegue industrial de Orizaba a gran escala. El Ferrocarril Mexicano instaló en Orizaba sus talleres y bodegas más importantes, por estar el lugar a los pies del escarpado ascenso al Altiplano Central, ascenso que requería de locomotoras y tecnologías especiales. Poco después, cuando los países puntera del capitalismo orientaron su comercio a la exportación de bienes de capital, y el desarrollo tecnológico permitió la introducción de la energía eléctrica a los procesos productivos, las condiciones estuvieron dadas. Capitales franceses acumulados en el país por medio del comercio, y otros europeos canalizados a través de sociedades anónimas, fueron invertidos en nuevas e ingentes fábricas. En las décadas de 1880 y 1890, en apenas 20 años, se echaron a andar a lo largo del valle y de la ciudad de Orizaba dos grandes plantas hidroeléctricas, cinco fábricas textiles, dos cervecerías, una fábrica de hielo, dos fábricas de cigarros y tres purerías. Y estos es-

tablecimientos no eran cualquier cosa. Estamos hablando de centros de trabajo que empleaban, algunos de ellos, a cientos de trabajadores, cuando no llegaban a cerca de los dos mil, como las imponentes Río Blanco y Santa Rosa. La Compañía Industrial de Orizaba (Cidosa), que integró en un solo proceso productivo las fábricas de San Lorenzo, Cerritos, Río Blanco y Cocolapan, fue el complejo textilero más moderno e importante del país. Estaban además el Departamento de Fuerza Motriz y los talleres mecánicos de la estación de ferrocarril con más de 800 trabajadores de riel, y todos los talleres que se multiplicaron de la mano de las industrias mayores: fundiciones, carpinterías, tenerías, tejerías, curtidurías, panaderías, zapaterías, sastrerías, tejerías, camiserías, un aserradero de mármol, y los beneficios de café con cientos de desmanchadoras trabajando en ellos.⁵

La ciudad crecía y se reformaba. Un ferrocarril urbano tirado por mulitas recorría sus calles y conectaba a Orizaba con los pueblos fabriles del cantón. Las hidroeléctricas que servían a las industrias hicieron contratos con el ayuntamiento para iluminar las calles con luces de arco; se construyeron casas, un nuevo cementerio municipal y un manicomio; se inauguraron elegantes hoteles, estatuas, monumentos y kioscos, así como un palacio belga construido a base de una estructura de hierro en plena plaza de armas; se fundaron sociedades científicas, artísticas, una academia de música; se abrieron escuelas y se hicieron reformas educativas, se creó el equipo de fútbol Orizaba, A. C.⁶ Era la modernidad. También de ello hay registros en otras series de la colección que no son las de *Vistas de la ciudad*.



Autor no conocido, *Orizaba*, 1874, publicado en Geiger, John Lewis, *A peep at Mexico*, Londres, Trüber y Co, 1874



Alfred Briquet, Vista General de Orizaba, ca. 1874, Colección particular Julio Romo Michaud

La población urbana, que en 1877 se calculaba en unos 14 000 habitantes, rebasó los 35 000 en 1910. El trasiego de personas recién llegadas, el ajetreo industrial, el movimiento ferrocarrilero y la presencia de novedades arquitectónicas que empezaban por los edificios de las fábricas, cambiaban la apariencia de la Orizaba del antiguo régimen, la cosechera de tabaco, la de verdes entornos, la de perfiles y ritmos de provincia.

Lo primero que se percibe al estudiar las 43 fotografías de la serie analizada es que en unos años de reformas y modernidad urbana, la imagen que dan los registros fotográficos de la ciudad y su entorno es provinciana y tradicional, casi diríamos, en algunos casos, conventual. Parece, en efecto, que nuestros fotógrafos —todos visitantes extranjeros— buscaban en esas tomas de grandes planos generales, lograr vistas pintorescas más que captar los cambios de aquellos tiempos innovadores. Esta impresión no es tan paradójica como parece. Para empezar, bástenos recordar que Orizaba, desde mediados del siglo XIX, era descrita por los visitantes de fuera en sus relatos de viaje como un lugar excepcional por sus paisajes. Desde la mitad de la centuria los viajeros de Veracruz a México habían preferido la ruta de Orizaba sobre la de Jalapa.⁷ Todos contaban de lo extraordinario de un clima atemperado que se combinaba con la presencia de una vegetación tropical exuberante de sierra templada. La ciudad parecía un gran jardín, cuyos alrededores agrícolas de caña, tabaco y plátano entretejían su espesura con el verde de las calles y los patios orizabeños. Mencionaban los viajeros el proceso fabril emergente, pero también resaltaban el aspecto colonial de la ciudad, dominado por cúpulas, torres y techos de teja. Alababan su aspecto colonial, con edificios de adobe y mampostería blanqueada, y la estética de sus techumbres rojas. El peso de esta imagen forjada desde años atrás es quizá el que explica que en muchas de las vistas de grandes planos generales hechas por los fotógrafos extranjeros, lo que aparentemente se quiere mostrar se corresponde con la idea de una ciudad típicamente provinciana, de perfiles bajos y homogéneos, techos inclinados de teja y alero, con corrientes de agua que surcan sus calles, y cerros espectaculares que ciñen sus contornos.

Sin embargo, una observación más acuciosa nos descubre después qué elementos de la modernidad se van colando en los registros fotográficos de grandes planos generales: las vías

del ferrocarril, las construcciones de su estación, el nuevo y flamante Teatro Ignacio de la Llave frente a una plaza recientemente ajardinada, amueblada y con fanales de iluminación pública, las vías del ferrocarril urbano y la fábrica de Cocolapan con todo y su chimenea. En dos fotografías de autores desconocidos, Orizaba aparece en una sola impresión fotográfica, en su extensión casi completa; se trata de una ciudad de la que sólo con detenimiento se aprecian los detalles urbanos, pero que a golpe de vista da la sensación de una urbe extensa, importante, bien estructurada sobre el territorio.

Un ejemplo concreto a partir de una fotografía de Briquet
Entre 1872 y 1874 el francés Alfred Saint Ange Briquet subió a las elevaciones del Cerro del Borrego para colocar su cámara y, desde ahí, tomar una placa fotográfica de Orizaba con un gran plano general; volvió a hacerlo en 1883 y en 1896.

Nunca podremos saber qué pasaba por la mente de Briquet en el instante en que disparó su cámara en el cerro del Borrego, pero lo que es evidente es que quiso aprovechar aquellas alturas para lograr una magnífica vista de la ciudad.

Esta vista de Orizaba con sus casas, torres, cúpulas y entorno rural capta, además, un espacio que había empezado a ser emblemático para los orizabeños: la Alameda. Desde su origen lo fue —su construcción había comenzado en 1854 con el fin explícito de acreditar para la posteridad el grado



W. H. Jackson, 5654 Orizaba, general view from the Bridge, 1884. Detroit Publishing Company Photograph Collection, Library of Congress Prints and Photographs, 4a27218r

Era por lo tanto la Alameda de Orizaba parte de la modernidad que se imponía en aquellos años, y además había sido escenario, muy pronto, de los acontecimientos políticos más importantes que sacudieron al país entero y notablemente a la ciudad

de civilización al que la independencia política del país había conducido a los mexicanos—.⁸ De hecho, la idea de crear jardines públicos se encontraba en los idearios políticos de los nuevos Estados liberales en todo el mundo desde finales del siglo XVIII. Los parques abiertos al disfrute de todos los ciudadanos eran parte de las concepciones ilustradas respecto de los servicios públicos como bienes que debían alcanzar a todos. Además, en los jardines se podía cuidar el orden ciudadano fomentando formas "decorosas" de entretenimiento y exhibiendo las "buenas costumbres".

Era por lo tanto la Alameda de Orizaba parte de la modernidad que se imponía en aquellos años, y además había sido escenario, muy pronto, de los acontecimientos políticos más importantes que sacudieron al país entero y notablemente a la ciudad. Cuando Briquet tomó su fotografía, la Alameda apenas se recuperaba de la salida de las tropas francesas de ocupación —dos lustros atrás— que acamparon en los espacios del incipiente jardín con carros, mulas y caballos durante largos meses entre 1862 y 1863, destruyendo toda la vegetación plantada para el ornato.⁹ Las obras de reconstrucción empezaron enseguida, y tenemos noticia de que en 1868 se hicieron obras de albañilería y limpieza y se sembraron más de una centena de arbolitos, matas de tabaco, café y algunas flores.¹⁰

La fotografía de Alfred Briquet gustó mucho. Lo sabemos porque hemos encontrado su imagen reproducida en dos litografías posteriores. Una, coloreada, de Santiago Hernández, y la otra, también autoría de Hernández, publicada en el libro *Historia del Ferrocarril Mexicano* de Baz y Gallo¹¹.

El análisis del conjunto de la obra de Alfred Saint Ange Briquet sugiere que, a pesar de haber registrado en su trabajo íconos importantes del paisaje industrial y ferroviario del valle de Orizaba, su mayor interés temático, estético, profesional e incluso ideológico, se decantó hacia las imágenes pintorescas de la región: escenas rurales que incluían tipos populares, calles de la ciudad, edificios importantes y, como en la imagen que nos ocupa, vistas que muestran una población de fisonomía provinciana y raigambre colonial, espectacularmente situada en un valle de exuberancia tropical y enmarcado por grandes elevaciones montañosas. Eso, a pesar de que en esos registros se filtraran elementos que, como la Alameda, nos permitan ahora leer sobre la modernidad innegable que se asentaba en Orizaba desde mediados del siglo XIX. Hace falta mucha investigación sobre la figura de Briquet y su trabajo como fotógrafo en México, pero algunos indicios sugieren que más que hacer sus registros por contrato con alguna empresa

del valle, los hacía para ser vendidos como "vistas", según la costumbre de la época.

Estamos empezando y muchas cosas nos quedan pendientes. Nuestro universo de trabajo no está cerrado, y el hallazgo de nuevas fotografías puede arrojar luces sobre estas primeras interpretaciones. Y, por supuesto, habrá que volver a ellas cuando comparemos lo que se capta en todas las series fotográficas en que hemos dividido la colección Orizaba. Tendremos que hacernos infinidad de preguntas todavía. Analizando los intereses temáticos, ideológicos, estéticos y profesionales que guiaron el trabajo de los fotógrafos, podremos sopesar mejor el lugar que ocuparon en sus imágenes las innovaciones y las permanencias en el ámbito urbano. Podremos además estudiar, a través de las fotografías, el contraste de la vieja fisonomía de la región con la nueva que resultó de los cambios impulsados por esos elementos clave que fueron el paso del Ferrocarril Mexicano y la llegada imperiosa de la industria y, así, reflexionar sobre lo que las imágenes gráficas pueden aportar al conocimiento de una sociedad en transformación. Descubriendo qué tipo de imágenes produce dicha sociedad, las placas fotosensibles se podrán mirar como una construcción cultural de su tiempo, como el reflejo de una forma de ver el mundo. ■

Notas

- 1 Es decir, aquella en la que las imágenes aparecen solamente como adorno en las publicaciones y no forman parte de la investigación. Mraz, John, "¿Fotohistoria o historia gráfica? El pasado mexicano en fotografía", en revista *Cuicuilco*, Escuela Nacional de Antropología e Historia, vol. 14, núm. 41, septiembre-diciembre de 2007, México, pp. 11-41.
- 2 Burke, Peter, *Visto y no visto: El uso de la imagen como documento histórico*, Crítica, Barcelona, 2001; Camarena Ocampo, Mario, y Villafuerte García Lourdes, en revista *Los andamios del historiador*, INAH/AGN, México, 2002.
- 3 Se han recopilado fotografías del Archivo General de la Nación, la Fototeca de la Coordinación Nacional de Monumentos Históricos, la Fototeca Nacional, la Biblioteca del Museo Nacional de Antropología (estas tres últimas instituciones dependientes del INAH), la Fototeca del Instituto de Investigaciones Estéticas de la UNAM, el Museo Nacional de Arte y el Museo Nacional de los Ferrocarriles, además de varias colecciones particulares (Garma Franco, Juan Coronel Rivera, Ava Vargas, Alfonso Chávez Romero, Ildefonso Acevedo); también existen fotografías del valle de Orizaba en Venezuela (Biblioteca Nacional de Venezuela), en Francia (Biblioteca Nacional, Musée du Quay Branly), Estados Unidos (Library of Congress, Degolyer Library, Getty Research Library), Inglaterra, Bélgica, y seguramente en otros países de los que no tenemos la referencia.
- 4 Ribera Carbó, Eulalia, *Herencia colonial y modernidad burguesa en un espacio urbano. El caso de Orizaba en el siglo XIX*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, 2002.
- 5 Naredo, José María, *Estudio geográfico, histórico y estadístico del cantón y la ciudad de Orizaba*, Imprenta del Hospicio, Orizaba, 1898; García Díaz, Bernardo y Zevallos Ortiz, Laura, *Orizaba. Veracruz: imágenes de su historia*, Gobierno del Estado de Veracruz/Archivo General del Estado, México, 1989.
- 6 García, Bernardo, *op. cit.*
- 7 Arreola, Daniel, "Nineteenth-century townscapes of eastern Mexico", en *The Geographical Review*, vol. 72, núm. 1, enero, 1982, pp. 1-19.
- 8 Archivo Municipal de Orizaba (AMO), caja 2, expediente 19, folio 184 b, ramo Cantón, 27 de septiembre de 1854 (según la catalogación vigente en 2005).
- 9 Ribera Carbó, Eulalia, "La construcción de un paseo mexicano en el siglo XIX. Civilidad, ornato y control social", en *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, ISSN: 1138-9788. Depósito legal: B. 21.741-98, vol. X, núm. 218 (80), 1 de agosto de 2006, <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-80.htm>>
- 10 AMO, caja 97, expediente 63, folio 13 b, mayo y junio de 1868 (según la catalogación vigente en 2005); AMO, caja 98, expediente 30, folio 13 m, septiembre de 1868 (según la catalogación vigente en 2005).
- 11 Baz, Gustavo, y Gallo, E. L., *Historia del Ferrocarril Mexicano*, Gallo y Cía., México, 1875.