

CRUCE DE CAMINOS

Entre arte e industria: el caso del Álbum del Ferrocarril Mexicano

Between art and industry: the case of the Álbum del Ferrocarril Mexicano

Diana Hernández Suárez¹

Resumen

El interés de este ensayo es mostrar algunos de los elementos que permiten pensar el *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, de Casimiro Castro y Antonio García Cubas, como un documento de modernización estética. Si bien este libro no presenta en sí una discusión filosófica sobre el arte, sí permite ver en su composición y edición una intención de conformar una estética de la técnica. A partir del análisis general de la relación que guarda la imagen con el texto, se argumenta que la visualidad estuvo al servicio de pensar el tren no solo como un símbolo del progreso, sino, ante todo, como un objeto estético en sí mismo.

Palabras clave: ferrocarril, visualidad, tecnoestética, écfrasis, progreso

Abstract

The main objective of this essay is to show some of the elements that allow us to think of the *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, by Casimiro Castro and Antonio García Cubas, as a document of esthetic modernization. Although this book does not itself present a philosophical discussion about art, it does allow us to see in its composition and edition an intention to create an esthetic vision of the technique. From the general analysis of the relationship between the image and the text, it is argued that visuality was at the service of thinking about the train not only as a symbol of progress, but, above all, as an esthetic object itself.

¹ UNAM, Becaria del Programa de Becas Posdoctorales en la UNAM, Instituto de Investigaciones Bibliográficas. Asesorada por el Dr. Pablo Mora Pérez-Tejada. Contacto: dianahsuarez5@gmail.com

Keywords: railway, visuality, techno-aesthetics, ekphrasis, progress

Cuando el tramo México-Veracruz del Ferrocarril Mexicano es inaugurado por Sebastián Lerdo de Tejada el 1 de enero de 1873, se pensó que había culminado el primer gran paso hacia el progreso y la transformación económica, social, moral y cultural de México, pues al conectar con un tendido de hierro de 423,7 kilómetros los espacios de impulso económico se garantizaba la prosperidad nacional dentro de la sincronía universal. De la misma forma que las prácticas de sociabilidad, las relaciones comerciales y económicas se vieron transformadas por las nuevas formas de producción y circulación de información, bienes, personas e ideas. Así, este entusiasmo ansioso que generó la idea del ferrocarril transformó de forma significativa la reflexión Estética, tanto como las manifestaciones artísticas.

El estímulo progresista que trajo consigo el ferrocarril implicó a su vez un estímulo visual que se puede rastrear en las litografías, pinturas y fotografías que se reunieron y se publicaron, tanto en la prensa como en informes técnicos, pero también en los trabajos conmemorativos a caballo entre ensayo literario, crónica de viaje e informe técnico de Gustavo Gostkowski y Gustavo Baz, *Guía del viajero de México a Veracruz: directorio de negocios, las ciudades de Veracruz, Orizaba, Huamantla, Puebla y México*, publicado por J. A. Bonilla en 1873, así como el volumen editado en 1874 por Adolfo Baz y Gustavo y Eduardo Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano*. Estas publicaciones fueron referentes de la elaborada en 1877 por el pintor Casimiro Castro y por el ingeniero y escritor Antonio García Cubas, *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, aparecido en la capital mexicana por el Establecimiento Litográfico de Víctor Debray y Ca., Editores. Estos libros ilustrados no solo posibilitaron una producción efrástica del ferrocarril y de las imágenes generadas por éste, sino que también configuraron visualmente las ciudades conectadas por los caminos de hierro, especialmente Veracruz, Puebla y Ciudad de México. El ferrocarril, específicamente en el *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, fue pensado no solo como un productor de miradas, sino incluso como un objeto estético en sí mismo, lo que podría interpretarse como un proceso de tecnoestética, al establecer cierta continuidad entre el arte y la industria: lo bello y lo útil.²

² Aunque pocos, son significativos los trabajos que se han realizado sobre el *Álbum del Ferrocarril Mexicano*. Entre ellos destaca el realizado por Fausto Ramírez, “Signos de modernización en la obra de Casimiro Castro” en *Modernización y Modernismo en el arte mexicano*, 2008, México, UNAM: 71-97. También se encuentra el trabajo de Maricela Dorantes Soria, “El ferrocarril: representación y reproducibilidad”, *Mirada ferroviaria*, 6 de nov. de 2019; Miguel Ángel Castro y Laurette Godinas, “Advertencia editorial”, *Bibliographica*, vol. 4, núm. 1, 2021: 10-14.



Casimiro Castro, [Portada] en Antonio García Cubas y Casimiro Castro, “Efeméride”, *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, México, Establecimiento Litográfico de Victor Debray y C. Editores, 1877.

El estudio de la representación del ferrocarril en la producción plástica es un tema frecuente en la historia del arte. Sin embargo, no se discute el impacto que éste tuvo sobre las manifestaciones filosóficas estéticas. Tampoco se han analizado las implicaciones de producción artística como consecuencia del ferrocarril, más allá de su representación. Lo cierto es que el tren trajo consigo transformaciones en las posibilidades estéticas en general, tanto visuales –principalmente– como literarias y musicales. Estudiar los procesos de percepción que introdujo una nueva forma de viajar, de sentir el traslado, de asimilar el tiempo y, sobre todo, de reconocer el paisaje, al otro y a uno mismo –en sí, la construcción de nuestra modernidad– tiene que ver con la idea de visualidad, lo que además permite legitimar mucho mejor el estudio de la traslación técnica de lo visual-ilustrado en relación con la reflexión filológica.

Dado que ni la fotografía ni las narrativas del cine irrumpieron sin más, una revisión de la producción entrecruzada entre la visualidad y la literatura, a partir del ferrocarril, permite iniciar una arqueología de los medios,³ es decir, un análisis plástico, bibliográfico y hemerográ-

³ Cf. S. Zielinski, *Arqueología de los medios. Hacia el tiempo profundo de la visión y la audición técnica*,

fico en busca de los cambios en la percepción y la sensibilidad literarias, como consecuencia del impacto que supuso la velocidad de los trenes y la perspectiva óptica y acústica con base en las posibilidades literarias. El estudio de la tecnología y el impacto que esta tiene sobre la percepción, y, por lo tanto, en los procesos de producción de imaginarios permite analizar las transformaciones sobre la reflexión estética y los alcances de producción artística. Así pues, el interés de este ensayo es mostrar algunas transformaciones en la discusión y planteamientos estéticos plasmados, concretados e insinuados en el Álbum del ferrocarril. Si bien este documento no aborda a profundidad una discusión filosófica sobre las representaciones artísticas del ferrocarril, sí deja ver que tal transformación se está dando en torno a este artefacto tecnológico. O bien, en otras palabras, el Álbum revela un proceso de transformación estética.

Las representaciones visuales del ferrocarril gozaron de un gran impulso en el arte como símbolo del progreso que orquestaba y legitimaba la concreción del viejo dogma decimonónico: “civilizar es poblar”. Las referencias al ferrocarril gozaron de un constante entrecruzamiento entre lo técnico, lo visual, el arte y, particularmente, la literatura. Es posible identificar una propuesta literaria a caballo entre el informe técnico, la crónica de viaje y el artificio poético. En buena medida este tipo de textos, que hoy podemos identificar como “híbridos”, son consecuencia del gran entusiasmo que la idea de “máquina” generó en el imaginario, tanto individual como colectivo, para generar y concretar el progreso: el paso y dominio de la máquina frente a la naturaleza. El ferrocarril fue no solo motivo de representación plástica y literaria, entonces, sino que ante todo permitió –de forma conjunta con otras tecnologías– transformar los elementos del objeto estético e incluso vincular la idea de la máquina con el *Zeitgeist* decimonónico, lo cual se pone en evidencia en la búsqueda por conformar la imagen del tren como un objeto artístico.

Con la ampliación de vías se aumentó de forma significativa el número de viajeros, lo que generó evidentemente un incremento entre las representaciones y la necesidad de representar el espectáculo tecnológico que revelaba e implicaba en sí mismo el ferrocarril.⁴ Muchas de estas crónicas de viajes aparecieron en guías de caminos y estuvieron redactadas por ingenieros, lo que extendía la condición de “escritor” a no escritores o literatos, es decir, incluso a constructores de ferrocarriles. Por ejemplo, el ingeniero civil Manuel Rivera Cambas escribió *México Pintoresco, Artístico y Monumental* (1880), un libro en el que es posible encontrar variadas muestras de estética literaria y gráfica. Esto se opone a la excesiva formalidad de la disciplina Estética, que pretendió en un inicio reducir la poesía a una cuestión de percepción acústica, de declamación y en oposición a las artes útiles.⁵ Sin embargo, el espacio en el que estas producciones –a caballo entre el artificio poético y el informe técnico, muy cercano al ensayo– se difundieron fue sobre todo en la prensa, lo que permitió, de forma paulatina, cierta transformación en el ejercicio literario como una consecuencia del ferrocarril.

Cabe reiterar que, de forma concreta, un ejemplo paradigmático que conjuga diversos elementos literarios y pictóricos para homenajear los progresos alcanzados por la ciencia y

trad. Álvaro Moreno-Hoffman, Bogotá, Universidad de los Andes, 2001.

4 Cf. Dirk Büler, “La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1873). Arte e ingeniería”, en *Boletín de Monumentos Históricos*, Tercera Época, Núm. 18, enero-abril, 2010.

5 Cf. Raymund Bayer, *Historia de la estética* [1961], trad. Jasmin Reuter, México, FCE, 2017, p. 141.

la tecnología en México es el *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, dado que incluso presenta al ferrocarril como un objeto estético.

La introducción de la discusión Estética en el ámbito hispánico fue tardía. Y si bien, algunos autores consideran que en el mundo anglosajón y germánico la Estética es consecuencia del impulso comercial y productivo de la Revolución Industrial,⁶ es posible pensar que el desarrollo de la Estética en el siglo XIX, tanto en España como en México, pudo haber sido una reacción frente a la tecnología. De acuerdo con cierta particularidad nacional, la sensación espacio-temporal modificó la percepción y la representación de la experiencia diaria, ya fuera en relación con la aceleración del progreso y la aspiración por vivir el futuro, o bien, como atraso material y temporal ante los avances vertiginosos de la tecnología del mundo “moderno”. En la medida en que los relojes de las “naciones modernas” se sincronizaron y obligaron a otras a adecuar sus formas de temporalidad, gracias a la expansión del telégrafo y, sobre todo, de los caminos de hierro –cuyo itinerario no podía operar, sino por medio de horarios rigurosamente establecidos–, se generó una suerte de celebración y ansiedad por mantenerse en la *aceleración del futuro*. En otras palabras, la noción del tiempo se *aceleró* porque se *expandió* la idea del espacio.⁷

6 Martha Woodensee, *The Author, Art, and the Market: Rereading the History of Aesthetics*, Columbia University Press, 1994.

7 Cf. Alejandro Semo, *El ferrocarril en México (1880-1900). Tiempo, espacio y percepción*, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura (Colección Horizonte Ferroviario), 2020.



Casimiro Castro, “Puente de Metlac” en Antonio García Cubas y Casimiro Castro, “Efeméride”, *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, México, Establecimiento Litográfico de Victor Debray y C. Editores, 1877.

Para Alejandro Semo el ferrocarril implica una forma diferente de viajar. Lo que supone una nueva forma de percibir y de reflexionar sobre el tiempo y la concepción historiográfica –lo que evidentemente impacta en la producción de narrativas artísticas y sociales.⁸ Es “un medio de orientación social” que “generó la noción del control del tiempo asociado a las actividades de trabajo, al ligarse no solo a la puntualidad, sino también a la seguridad, así como a situaciones impredecibles”. Esto motivó diversas situaciones que pronto constituyeron el imaginario social del ferrocarril: obreros, tiempo, relojes, asaltos, accidentes, impacto en la opinión pública.

Y el punto que a mí me interesa resaltar particularmente es la importancia que el ferrocarril tuvo sobre la “forma de mirar”. La “visión” del espectador es parte fundamental de las representaciones en una dialéctica o contraposición de miradas,⁹ el que ve desde afuera y el que ve desde adentro. Además, hace consciente e imperante la sincronización, pero a la vez la diferencia. Si este proceso lleva a la construcción social de comunidades imaginarias: reconocimiento del territorio nacional, en simultaneidad con la historia y acontecimientos

⁸ *Ibid.*, p. 12.

⁹ *Ibidem.*

internacionales, pero a la vez particular, implica entender las regiones y sus particularidades dentro de un marco “republicano”, lo que propicia la construcción de cierta identidad –culturalmente diversa– y trae consigo también modificaciones en la percepción de la configuración artística, tanto plástica como literaria, en relación con las narrativas históricas y ficticias. La idea del progreso se estableció como una forma de anhelo por el progreso.

La modificación sobre la percepción de la historia va de la mano con la sincronización de diversos espacios y tiempos, y la superposición de narraciones y/o vistas que se funden en la experiencia del viaje. Tal aspecto encuentra un correlato con la simultaneidad de la prensa y los diferentes materiales que en ella se articulan, de forma que la percepción en la configuración artística posibilita y legitima el entrecruzamiento artístico, así como la representación y configuración visual del relato más allá de las alusiones plásticas. Por otro lado, la temporalidad de la narración –de la historia– se vio importantemente afectada, pues la sensación de movimiento implicó las formas de representación del traslado del cuerpo o del sujeto según la sensación de aceleración, freno, regularidad y constancia.

A partir de estas propuestas es posible entender el ferrocarril como un productor de formas de percepción y, por lo tanto, de representación, que impactó en la manera de producción de imaginarios y narrativas, pero aún más, que modificó los alcances y las posibilidades de producción estética. Si se acepta este supuesto, es factible ampliar la noción de “tecnologías de la mirada”¹⁰ e incorporar el mecanismo acelerado, dirigido, sincronizado y en una sola dirección que implicó el tren como elemento de cambio fundamental en la percepción visual y epistemológica y, por lo tanto, en el ejercicio estético, particularmente literario.

El ferrocarril, tanto en la experiencia del viaje como en su configuración tecnológica, conlleva la “visión” como parte fundamental de las representaciones del paisaje, pero también en la construcción de la dialéctica de contraposición de miradas¹¹ y de la construcción de un “otro” que mira, y de un “yo” que mira y es mirado. Otro aspecto que se vuelve evidente en la experiencia del viaje en ferrocarril es el rasgo trepidante. La percepción de sensaciones en el cuerpo por la máquina. La posibilidad de reproducir una imagen no solo exacerba el subjetivismo y la experimentación estética del yo, sino que además da una clara configuración corporal.¹² Para Kati Caetano, la relación entre el cuerpo y su construcción visual-sensorial imaginativa implica a la vez un distanciamiento y una posibilidad de representación, lo que conlleva a una “tecnoestética”, es decir, a la posibilidad de problematizar epistemológicamente los sentidos en relación con la máquina y su representación.¹³ El concepto “tecno-e-

¹⁰ Cf. Conway, “Tecnologías de la mirada: Ignacio Manuel Altamirano, la novela nacional y el realismo literario”, *Decimonónica*, 10.1, 2013, p. 33.

¹¹ Cf. Semo, *op. cit.*

¹² Beatriz González-Stephan, “Cuerpos in/a-propiados: carte-de-visite y las nuevas ciudadanía en la pardo-cracia venezolana postindependentista”, *Memoria y Sociedad*, 17(34), 2014, pp. 14–32.

<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoysoiedad/article/view/8302>

¹³ Para esta autora hay una impregnación de la técnica en la estética gracias a la fotografía, exacerbada en las redes sociales, por medio de un “inconsciente óptico”; es decir, se trata de las características de la “memoria” común filtrada y ordenada por medios de información de una sociedad informatizada, la cual se desborda y alimenta de un torrente de imágenes y textos que organiza por medio de una dialéctica confusa y difusa, que bien podría presentarse como “ruido de fondo” o ruido blanco: “[n]o hay flujo de información sin ruido blanco, pues los propios canales de información los emiten a modo de distribución de interferencia al

stética” fue documentado por Gilbert Simondon como el resultado de la apreciación artística en los procedimientos artesanales, técnicos y tecnológicos, tales como la Torre Eiffel, o bien, en la ejecución de un mecanismo: locomotora, automóvil, bicicleta, herramienta, etc.: “La estética no es únicamente ni primeramente la sensación del ‘consumidor’ de la obra de arte. Es también, y más originalmente todavía, el haz sensorial más o menos rico [sic] del artista mismo: un cierto contacto con la materia que está siendo manipulada. Se siente una afección estética haciendo una soldadura, haciendo un tirafondo”,¹⁴ por lo tanto, la estética de la mecánica y la industria permite transformar la fuerza en *virtud* y *voluntad*, lo que además guarda una fuerte relación con los ideales liberales, el positivismo y la política progresista.

La fuerza que representa el ferrocarril implica un cambio de percepción visual, en la medida en que posibilita apreciar y aprehender nuevos paisajes a partir de diversos momentos de velocidad, lo que disocia tanto al espectador como a los elementos observados. Mientras que los objetos más inmediatos se difuminan, los objetos más lejanos parecieran inmóviles o, por lo menos, más lentos. Sin embargo, todos los elementos naturales, a la vez que se conjugan con la impronta de la maquinaria y la modificación tecnológica, también se vulneran y resignifican las posibilidades de la ciencia: no hay pues sino las posibilidades del yo. Para Klaus Theweliet esta exaltación del yo permite que el ferroviario, el ingeniero o el viajero represente el ferrocarril como si de él mismo se tratara: la unión del yo con la máquina. El ferroviario se integra al tren en cuerpo y alma a través del dinamismo y la fantasía de dominio sobre toda la naturaleza.¹⁵

La discusión estética de la época posibilitó, a partir del ideal de la libertad artística y de la continuidad, que la misma disciplina legitimara entre las artes la posibilidad de trasladar la experiencia de la ejecución poética o plástica a la experimentación de la fuerza mecanizada. Todos estos elementos se configuran en el *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, documento que no solo está rindiendo tributo al progreso tecnológico y científico de México, sino que además pretende mostrar que el espíritu y la moral de los mexicanos ha alcanzado un alto grado de desarrollo entre las civilizaciones modernas; o bien, dicho en otras palabras, está coadyuvando a configurar la ideal del yo moderno en su particularidad mexicana. Al unir el arte con el desarrollo industrial, la naturaleza con la tecnología, y al relacionar dos medios: la escritura y la pintura, el *Álbum* pone en entredicho la discusión estética de carácter preceptivista de la época y da la pauta para alcanzar la libertad artística. Por medio de la configuración de imaginarios visuales y literarios se establece también la relación cuerpo-máquina a través del “ideal”:

azar”, Caetano, “Impregnações tecnoestéticas na vida cotidiana: inconsciente óptico, filosofia da caixa preta, artealização e everywhere”, *Em Questão*, vol. 18, núm. 1, enero-abril, Universidade Federal do Rio Grande do Sul Porto Alegre, Brasil, 2012, p. 250 <https://www.redalyc.org/pdf/4656/465645974015.pdf>

14 Gilbert Simondon, *Sobre la técnica*, Buenos Aires, Cactus, 2017, p. 371.

15 Cf. Klaus Theweliet, *Male Fantasies. Woman Floods Bodies History*, vol. 1, University of Minnesota Press, 1987.



Casimiro Castro, “Veracruz” en Antonio García Cubas y Casimiro Castro, “Efeméride”, *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, México, Establecimiento Litográfico de Victor Debray y C. Editores, 1877

Al aproximarse á la rada veracruzana, las rompientes espumosas que por todas partes interrumpen la uniforme superficie del mar tranquilo, indican otros tantos escollos, entre los cuales se advierten, por el oscurecido color de las aguas, los canales que pueden surcar las embarcaciones para arribar al puerto. Limpio, y con una profundidad de nueve metros, el canal del Norte se halla limitado al Este por los arrecifes de la Gallega y Galleguilla, y al Oeste por las rompientes de la Caleta. Siguiendo el alineamiento de la torre de San Francisco, ó sea el faro Juárez y el campanario de la parroquia, se penetra á la habia or el centro del canal, encontrándose un buen fondeadero de más de diez metros de profundidad, muy cerca de la cortina sur de la fortaleza de Ulúa, que se levanta en el arrecife de la Gallega.

[...]

Los datos anteriores revelan que los trabajos emprendidos por la construcción del Ferrocarril Mexicano, adquirieron su gran impulso desde la época en que la empresa pasó al dominio del Sr. Escandon. La realizacion de este pensamiento de tan benéficos y trascendentales resultados para el país, era *el bello ideal de un hombre dotado de una*

fuerza de voluntad superior, cuyo nombre debe pasar á la prosperidad, como el de todo aquel que se afana por la consecución de algún bien para la humanidad [las cursivas son mías].¹⁶

La cita anterior permite comprobar la transformación de la reflexión estética en el siglo XIX. El ferrocarril se presenta en sí mismo como un objeto estético producto de un “bello ideal”, producto de una mente –o un hombre– dotado de genio: “fuerza y voluntad superior”, que además une lo útil con lo bello y neutraliza la discusión religiosa en el arte. Dichos conceptos fueron ampliamente discutidos en relación con las características del creador, a partir de los paradigmas estéticos propuestos por Hegel y llegados a México por medio de las traducciones francesas y los manuales españoles de literatura.

A saber, en el siglo XIX la introducción de la Estética en México estuvo acompañada y justificada por aspiraciones políticas en el complejo proceso de consolidación de la nación. La confrontación política, impulsada en buena medida por el radicalismo de las Leyes de Reforma y la implantación del proyecto liberal, llevó a que se establecieran dos propuestas de reflexión estética. Francisco Pimentel quizás sea de los pocos letrados de la segunda mitad del siglo XIX que, sin lograrlo a cabalidad, buscó establecer una neutralidad ideológica que garantizara el desarrollo de la estética como reflexión filosófica, de forma autónoma y en función del arte por sí mismo, con el fin de superar la preceptiva. Tal como Pimentel lo advirtió, esto no sería posible sin instituciones sólidas que respaldaran el ejercicio reflexivo, que se consolidaran en medio de la paz política. Si bien no se logró a cabalidad la estabilidad política, el ferrocarril encarnó en sí mismo el ideal político de desarrollo moral, social y económico, por lo que no resulta una rareza la aparición del *Álbum*, menos como una confirmación y conmemoración del progreso alcanzado en 1873, tras la inauguración del tramo México-Veracruz, trayecto que, por lo demás, documenta y conmemora este libro.

¹⁶ Antonio García Cubas y Casimiro Castro, “Efeméride”, *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, México, Establecimiento Litográfico de Víctor Debray y C. Editores, 1877, p. 10.



Casimiro Castro, “La Peñuela”, Portada en Antonio García Cubas y Casimiro Castro, “Efeméride”, *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, México, Establecimiento Litográfico de Victor Debray y C. Editores, 1877

La fascinación que despertó el ferrocarril estuvo en función del progreso económico, industrial y “social” que éste simbolizaba, pero también, muy probablemente hubo cierto gusto por la realización científica y del raciocinio técnico en la ejecución mecánica y el dominio de las leyes naturales, no solo en relación con la dominación del paisaje, sino también frente a los desafíos de infraestructura que implicaba la geografía mexicana. Por esa razón, Antonio García Cubas exalta estos aspectos del tren, mientras que Casimiro Castro se concentra en crear una visualidad idealizada y estetizada de los espacios “desafiantes”, así como de la grandeza de las ciudades interconectadas por los caminos de hierro:

Tales son, en general, las impresiones que el viajero recibe durante su rápido trayecto de Veracruz a México. [...] La locomotora, con su irresistible fuerza impulsiva, en unas cuantas horas de movimiento traspone las sabanas de las cosas, llega á las primeras alturas, escala la cordillera y encumbra la mesa central, sin que le sirva de obstáculo ni barreras, las barrancas y precipicios, las cumbres y desfiladeros de las montañas: un leve apoyo le sirve para sustentarse en los aires.¹⁷

¹⁷ Antonio García Cubas y Casimiro Castro, *op. cit.*, p. 8.

Dejos de crítica de arte hay en la justificación que García Cubas escribe para el *Álbum*. Así pues, puede concluirse que el ferrocarril como artefacto tecnológico, si bien impactó en todos los ámbitos sociales y culturales, implicó una transformación en los alcances de reflexión filosófica en torno a la estética y la configuración del sujeto. Como se mencionó anteriormente, si bien el *Álbum del Ferrocarril Mexicano* no es un tratado filosófico, sí deja de manifiesto la posibilidad de extender la idea de lo artístico incluso fuera del marco de la estética tradicional. Aunque aún es necesario realizar múltiples reflexiones en torno al ferrocarril, resulta importante superar su estudio desde la idea de que se trata de un “artefacto aludido” o tema de la literatura y de las representaciones artísticas, para realizar un acercamiento desde el materialismo histórico en los medios y el impacto que éstos tuvieron sobre la percepción y la construcción de imaginarios y narrativas.

Bibliografía

- Bayer, Raymund, *Historia de la estética* [1961], trad. Jasmin Reuter, México, FCE, 2017.
- Büler, Dirk, “La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1873). Arte e ingeniería”, *Boletín de Monumentos Históricos*, Tercera Época, Núm. 18, enero-abril, 2010.
- Caetano, Kati, “Impregnações tecnoestéticas na vida cotidiana: inconsciente óptico, filosofia da caixa preta, artealização e everyware”, *Em Questão*, vol. 18, núm. 1, enero-abril, Universidade Federal do Rio Grande do Sul Porto Alegre, Brasil, 2012, p. 250 <https://www.redalyc.org/pdf/4656/465645974015.pdf>
- Castro, Miguel Ángel y Laurette Godinas, “Advertencia editorial”, *Bibliographica*, vol. 4, núm. 1, 2021: 10-14.
- Conway, Christopher, “Tecnologías de la mirada: Ignacio Manuel Altamirano, la novela nacional y el realismo literario”, *Decimonónica*, 10.1, 2013.
- Dorantes Soria, Maricela, “El ferrocarril: representación y reproducibilidad”, *Mirada ferroviaria*, número 30, mayo-agosto 2017. https://www.miradaferroviaria.mx/wp-content/uploads/2019/11/30El-ferrocarril_-representacio%CC%81n-y-reproductibilidad-%E2%80%93-Mirada-Ferroviaria.pdf
- García Cubas, Antonio y Casimiro Castro, “Efeméride”, *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, México, Establecimiento Litográfico de Victor Debray y C. Editores, 1877.
- González-Stephan, Beatriz, “Cuerpos in/a-propiados: carte-de-visite y las nuevas ciudadanía en la pardocracia venezolana postindependentista”, *Memoria Y Sociedad*, 17(34), 2014, pp. 14–32. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoysociedad/article/view/8302>
- Ramírez, Fausto, “Signos de modernización en la obra de Casimiro Castro” en *Modernización y Modernismo en el arte mexicano*, 2008, México, UNAM: 71-97.
- Semo, Alejandro, *El ferrocarril en México (1880-1900). Tiempo, espacio y percepción*, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura (Colección Horizonte Ferroviario), 2020.
- Simondon, Gilbert, *Sobre la técnica*, Buenos Aires, Cactus, 2017, p. 371.

Theweliet, Klaus, *Male Fantasies. Woman Floods Bodies History*, vol. 1, University of Minnesota Press, 1987.

Woodensee, Martha, *The Author, Art, and the Market: Rereading the History of Aesthetics*, Columbia University Press, 1994.

Zielinski, Siegfried, *Arqueología de los medios. Hacia el tiempo profundo de la visión y la audición técnica*, trad. Álvaro Moreno-Hoffman, Bogotá, Universidad de los Andes, 2001.