

Quirec Chantraine

“Viajes transatlánticos  
y tarjetas postales de Veracruz”

p. 365-406

*El mar: percepciones, lectura y contextos  
Una mirada cultural a los entornos  
marítimos*

Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera  
(coordinadoras)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,  
Instituto de Investigaciones Históricas/  
Instituto Nacional de Antropología e Historia

2015

412 p.

Cuadros, ilustraciones y gráficas

(Serie Historia General, 31)

ISBN UNAM: 978-607-02-6484-9

ISBN INAH: 978-607-484-652-2

Formato: PDF

Publicado: 23 de mayo de 2016

Disponible en:

[http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el\\_mar/percepciones.html](http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el_mar/percepciones.html)



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS

DR © 2016, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, Ciudad de México

## VIAJES TRANSATLÁNTICOS Y TARJETAS POSTALES DE VERACRUZ

QUIREC CHANTRAINE  
Universidad Veracruzana

Fueron sucesivamente mensajes grabados en la memoria —redactados sobre cualquier tipo de soporte, a pluma, con tinta colorada o invisible—, sellados con cera, disimulados tras las alas de palomas mensajeras u ocultos en ingeniosos objetos flotantes impermeables deslizados en la corriente del agua, en el cauce de los ríos y el oleaje del mar; cargados a espaldas de hombres y mulas, carruajes, diligencias o aerostatos, hasta que el advenimiento de la era de la marina a vapor ensanchó las posibilidades de traslado del correo alrededor del mundo, al mismo tiempo que nacía el más venerable medio de comunicación ilustrado de todos los tiempos llamado tarjeta postal.

Este artículo tiene por objeto de estudio un fondo de 300 tarjetas postales antiguas de Veracruz. Fueron adquiridas entre los años 2006 y 2009 a través de dos sitios de referencia para los coleccionistas del mundo en internet: <[www.delcampe.com](http://www.delcampe.com)> y <[www.ebay.com](http://www.ebay.com)>. El fondo reúne un alto porcentaje de ejemplares que circularon realmente por medio del correo postal hasta llegar a su destino. Más allá de las marcas postales —timbres, sellos, matasellos, estampillas—, el tipo de imágenes que las ilustran, y desde luego de los textos que sus autores les agregaron, nos permite una reflexión bajo diferentes perspectivas que evidencian, a partir de sus múltiples facetas, el carácter propio y los rasgos comunes de este nuevo medio de correspondencia para llegar al estudio de su manifestación iconográfica, en el caso concreto de Veracruz.

El límite cronológico referencial abarca desde el nacimiento de este objeto postal en Europa —Viena, 1869—, sigue por pasos sucesivos y a veces retrospectivos su prolongación en México, explorando las vías de la creación y las distintas etapas de evolución de la primera tarjeta postal de México, entre 1890 y los años treinta del siglo XX.



Figura 1. Vera Cruz La Bahia, 1905. Dupleix LM. Colección Loic Ménanteau

La apertura de Veracruz hacia el Atlántico se debió a un armónico concurso de circunstancias internacionales que se tradujo, primero, en el auge del transporte marítimo a vapor y, en segundo lugar, en la creación de la Unión Postal Universal en 1874. Será necesario medir el impacto del hallazgo de la fotografía para el nacimiento de la tarjeta postal ilustrada, así como su implicación en su popularización a través de la red mundial de correo como lugar de turismo nacional e internacional, porque con ella se inauguró la primera difusión masiva del rostro iconográfico de Veracruz en el extranjero. El caso particular de la comunicación marítima entre Francia y México —a través de la *Compagnie Générale Transatlantique*— nos interesará particularmente en la medida en que marca el inicio de una intensa relación postal bilateral, además de una era de sostenida comunicación postal entre México y Europa.

\*\*\*

El deslumbrante despegue de la aeropostal en los años veinte, con los memorables vuelos de pilotos legendarios como Antoine de Saint-Exupéry o Jean Mermoz, en la ruta atlántica entre Europa,

Francia y América Latina, no sabrían disipar tan fácilmente la fascinante odisea que conoció el correo marítimo a vapor que le precedió y hasta le sobrevivió durante varios decenios, época en que desplazarse sobre el mar era todavía más rápido que hacerlo en la tierra.

La navegación a vapor no sólo dominó durante más de medio siglo el universo internacionalizado del transporte marítimo de las mercancías sino también el del correo postal y de pasajeros. Así, conjugadas a la comunicación marítima, las relaciones humanas y comerciales ensancharon el horizonte de las posibilidades de contacto entre los pueblos ribereños del océano e impulsaron, a la vez, la construcción de flotas de comercio técnicamente cada vez más veloces, que permitieron reactivar el antecedente de fuertes vínculos entre diferentes puertos del océano. Esta relación fue particularmente fecunda entre América y Europa. La abigarrada mezcla de civilizaciones que produjo este encuentro hace que yazcan en la sangre costumbres y patrimonio de muchos pueblos, una muy entrañable conciencia de compartir una herencia común cuya genealogía empezó a mezclarse en medio del océano Atlántico, ese eslabón de yodo donde se fue derramando el vital fluido de un ininterrumpido e irreversible encuentro cultural iniciado a bordo de galeras medievales, carabelas, fragatas, bergantines, goletas y corbetas.

El primer efecto de la revolución en los medios de transporte marítimo, y no de los menores, se tradujo en una actividad industrial sin precedente en los astilleros del norte de Europa y Estados Unidos. Uno de los principales atractivos era el control y la regulación económica de los mercados marítimos creados para satisfacer una demanda internacional en constante aumento, con estándares cada vez más exigentes, sobre todo en cuanto a distancias a recorrer, regularidad, puntualidad, capacidad y solidez de los medios de transporte.

El auge del vapor en el Atlántico suscitó de repente una extraordinaria derrama de empleos en el sector industrial y Veracruz se benefició, junto a otros puertos de América Latina, con un gran flujo de capitales de inversión, así como con préstamos de origen europeo —Gran Bretaña, Francia, Alemania y Bélgica— y norteamericano —Estados Unidos y Canadá—, particularmente entre 1880 y 1914.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Carlos Marichal, *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930*, El Colegio de México/Fideicomiso Historia de Las Américas/Fondo de Cultura Económica, México, 1995, p. 13.

Valdría recordar, que Gran Bretaña fue pionera no sólo en la fabricación de los primeros ferrocarriles sino también en la creación de los primeros buques comerciales postales a vapor del mundo, hacia 1839. Abrió ese año la primera línea marítima internacional regular del orbe con mercancías, correspondencia postal y pasajeros. Otra contribución británica al mundo moderno, capital para el porvenir de la regulación de la comunicación postal, fue la creación del primer timbre del mundo, el denominado “penique negro” emitido en Londres el 1 de mayo de 1840<sup>2</sup> con la efigie de la reina Victoria en blanco y negro en su centro. La adopción unánime de este sistema como medio de franqueo internacional aceleró de inmediato la interrelación de las administraciones fiscales del mundo entero. México adoptó muy pronto su primer timbre postal con valor de medio real, el “Hidalgo” en 1856. El arquetipo nacional representaba una estampilla hecha a partir de un grabado con tinta azul del busto de Miguel Hidalgo y Costilla, tallado sobre una placa de cobre —en huecograbado— por José Villegas, por cargo de la Oficina del Sello de Estampas e Impresos del Gobierno. El “Hidalgo” entró en circulación el 1 de agosto de 1856 durante el corto mandato del presidente Ignacio Comonfort.<sup>3</sup> Para ese entonces Veracruz no había dejado de ser el primer puerto de México y lo era desde principios del siglo XVI como lo sostuvo recientemente Fernando Serrano Mangas, al afirmar que

[...] su deslumbrante papel en la navegación y en el comercio mundial, al erigirse en el puerto terminal de la flota de la Nueva España durante dos siglos y medio y la conexión de la metrópoli [la capital México] con Extremo Oriente a través del filtro de San Juan de Ulúa, no admite crítica alguna.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> “Timeline of Key Dates”, en el portal The British Postal Museum and Archive. disponible en: <<http://postalheritage.org.uk/page/timeline?decade=1840>>. Fecha de consulta: junio de 2012.

<sup>3</sup> Davy Caballero López, “Primer estampilla postal mexicana” en portal el Museo de Filatelia de Oaxaca. Disponible en

<[http://www.mufi.org.mx/es/perma\\_det.php?cat=2&ep=17&im=2&ia=10](http://www.mufi.org.mx/es/perma_det.php?cat=2&ep=17&im=2&ia=10)>. Fecha de consulta: junio de 2012.

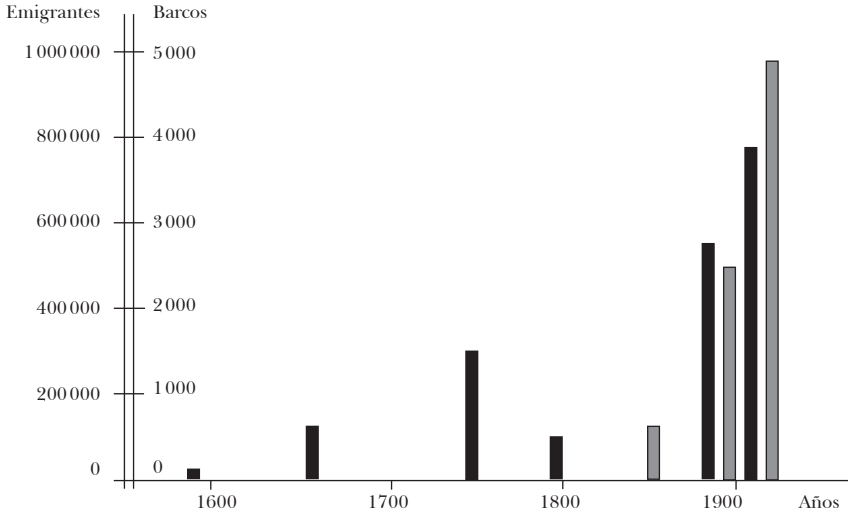
<sup>4</sup> Fernando Serrano, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal. Ensayo sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la flota de Nueva España de 1631*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 2012, p. 54. Disponible en British Postal Museum & Archive, <<http://postalheritage.org.uk/page/timeline?decade=1840>>. Fecha de consulta: junio de 2012.

La próspera época de los vapores-correos de finales del siglo XIX y principios del siglo XX produjo por lo tanto en el país, un cambio capital dentro de la historia de la comunicación al propulsar simultáneamente la relación comercial y postal en beneficio de un instrumento vuelto tan necesario para su proyección e influencia. En consecuencia, el volumen de buques de mercancías y pasajeros transcontinentales crecía acorde a la universalización de los flujos transatlánticos, impactando directamente en el futuro desarrollo de compañías navieras extranjeras que se repartieron este novedoso y jugoso mercado. Veracruz fue uno de los puertos de México que más conservó las marcas sociales de ese fértil encuentro cultural, reflejado en admirables reminiscencias de mutuas influencias en diversos dominios como la arquitectura, la gastronomía, las costumbres, las artes, las tradiciones y los modos de vida.

Además de una gran diversidad de nacionalidades extranjeras embarcadas a bordo de los vapores transatlánticos, los inmigrantes y viajeros transportaron cantidades de objetos, obras de arte, inventos, libros de todo género, metales, joyas, telas, piedras, tejas, esencias, plantas, frutas, colorantes naturales, maderas, cerámicas, así como técnicas surgidas en diferentes partes del mundo pero susceptibles de penetrar libre y perennemente en todos los espacios de la sociedad del México de finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Así, también, olores y sabores de México viajaron a regiones cada vez más alejadas, y revelaron ultramar el perfume y el gusto por productos tan exóticos e insólitos como el chocolate o la vainilla, especie endémica de la región de Papantla, Veracruz.

Es de particular relevancia para nuestro estudio recordar el origen y alcance de la inaudita conjugación entre el servicio postal marítimo y el comercio transatlántico, porque al mismo tiempo hubo una espectacular transición iconográfica: se pasó de la pintura al grabado y de la iconografía moderna —daguerrotipia, fotografía y fototipia— a la tarjeta postal. Antes de profundizar en las circunstancias que condujeron a la creación de la tarjeta postal debemos definir el público que la usaría: los viajeros y los inmigrantes. Se calcula que entre 1820 y 1920 más de 72 000 000 de emigrantes abandonaron su patria por razones profesionales, políticas, religiosas, económicas, ideológicas, familiares o simplemente personales, para pasar de Europa al continente americano. La gráfica que proponemos a continuación nos permite proyectar, a partir de dos fenóme-

GRÁFICA 1  
VOLUMEN DE BARCOS Y CANTIDAD DE EMIGRANTES



Fuente: Jean-Pierre Berthe y Thomas Calvo (ed.), *Administración e imperio. El peso de la monarquía hispana en sus Indias (1631-1648)*, México, El Colegio de Michoacán/Fideicomiso Felipe Teixidor y Monserrat Alfau de Teixidor, 2011, p. 387-388. En gris se muestra el número total de inmigrantes, sin distinción de país de procedencia. En negro se representa el volumen total de barcos que llegaron a México, sin distinción sobre la nacionalidad de las navieras. Basado en Fanny Pineda, “Planeación del transporte marítimo en México”, *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, n. 65, año XXII, mayo-agosto, 1989, p. 529-530. Disponible en Biblioteca Jurídica Virtual, <<http://biblio.juridicas.unam.mx/revista/pdf/DerechoComparado/65/art/art5.pdf>>; Carmen Blázquez, “Compañías navieras en el puerto de Veracruz en tiempos del régimen porfirista”, *Sotavento*, Universidad Veracruzana, 1999, p. 39-60. Disponible en <<http://cdigital.uv.mx/bitstream/123456789/8848/1/sotav11-Pag39-60.pdf>>. Fecha de consulta: junio de 2012.

nos coincidentes: el aumento del volumen de barcos y el creciente número de emigrantes, con las consecuencias histórico-sociales sin precedentes que representó la inmigración hacia México.

Las grandes olas de inmigración que afluyen desde Europa hacia América se sitúan entre los años 1850 y 1930. Podemos observar que las navieras con mayor presencia en México fueron históricamente inglesas, americanas, españolas, noruegas y francesas. Las navieras extranjeras compitieron a nivel internacional para extender

su influencia en el mundo al establecer líneas de vapores regulares hacia diferentes continentes. México fue desde el principio un destino privilegiado.

Es la naviera británica Peninsular Steam Navigation Company<sup>5</sup> la que inaugura el 22 de agosto de 1837 el primer servicio hebdomadario postal, de mercancías y pasajeros del mundo entre los puertos ingleses y españoles de Falmouth y Gibraltar. A partir de los años 1839-1840, otras importantes navieras —también británicas— abrieron líneas regulares como la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company —hacia las Indias Orientales y China, que llegaban hasta el puerto de Adén— y las no menos famosas Cunard y Mala Real Inglesa. También crearon las primeras líneas hacia Veracruz desde el puerto de Southampton, con escalas en Madera, Jamaica y La Habana —en el viaje de ida— y Tampico, Nassau y las Bermudas —en el de regreso—. Ésas fueron realmente las primeras líneas internacionales en vincular de forma regular a Europa con América.

Podríamos mencionar adicionalmente que existió un proyecto de enlace postal entre Francia y México. Así lo confirman unos legajos conservados en el Centro de los Archivos Diplomáticos de Nantes. En ellos se localiza un documento manuscrito, fechado el 17 de noviembre de 1829, procedente del Vice-Consulado de Francia en Veracruz y firmado por el Félicien Carrère, en calidad de vicescánsul de Francia en Veracruz. El mencionado legajo resguarda, por ejemplo, una correspondencia entre el encargado de Asuntos de Francia y el ministerio mexicano sobre un proyecto de la Maison Balguérie de Bordeaux. Jean Isaac Balguérie (1771-1855) era un armador de barcos radicado en el puerto de Bordeaux durante el controvertido periodo de la Restauración en Francia —los últimos años del monarca de la Casa Borbón, Carlos X, rey de Francia y Navarra, hermano de Luis XVI y Luis XVII— pocos años antes del estallido de la revolución de julio de 1830. Balguérie había asumido el cargo de presidente de la Cámara de Comercio y de diputado de la región de la Gironde, en 1827 y 1830. Su hijo, Pierre Jules Balguérie (1802-1848), también negociante, estaba arraigado al norte de

<sup>5</sup> José Chanivet, “La Línea Peninsular”, artículo publicado en el *Boletín Expofil’06* de la sección de Coleccionismo de la Fundación Alcalde Zoilo Ruiz-Mateos, en Federación de Sociedades Filatélicas de Andalucía, Ceuta y Melilla. Disponible en <http://www.fefian.es/articulos/LineaPeninsular/Linea.htm> Fecha de consulta: junio de 2012.



Francia en el puerto de Le Havre. Las condiciones para abrir una línea comercial postal entre Bordeaux o Le Havre y Veracruz eran, por lo tanto, ideales. Se trataba de un contrato comercial a concluir con el administrador de Correos en México. Se proponía abrir un enlace marítimo mensual entre Francia y México con navíos de, al menos, 160 toneladas. El enlace tenía por interés común la correspondencia entre ambas naciones, por lo que proponía cumplir con la regularidad que exigía todo servicio postal al proyectar la apertura de una línea directa entre los puertos de Bordeaux (o Le Havre) y Veracruz —con escalas en Haití y La Habana—. A pesar de esta voluntad, el proyecto no prosperó. Cabe mencionar que para ese entonces Francia aún no poseía un paquebote transatlántico propio. Años más tarde, en 1855, la *Compagnie Générale Transatlantique* (en adelante CGT) —sociedad francesa fundada por los hermanos Isaac y Emile Pereire, amigos de Napoleón III— ocupó un papel significativo en las relaciones marítimas transoceánicas porque alcanzaría, a principios del siglo XX, el quinto lugar internacional con respecto al volumen total de emigrantes transportados entre Europa y América.<sup>6</sup>

La expedición-intervención de Maximiliano de Habsburgo en México no fue absolutamente ajena al arranque de la actividad comercial de la CGT, pues coincidió precisamente con la inauguración de una fructuosa época de relaciones transatlánticas, para cubrir una red de itinerarios marítimos imperiales entre Europa, las Antillas y México.

Desde el principio la relación comercial entre Francia y México se anunciaba bajo los mejores auspicios como eje mayor a desarrollar. Se establecieron viajes directos con escalas comerciales y técnicas en diferentes puertos como Santander, la Coruña y en las Antillas, La Habana, antes de tomar rumbo hacia el Golfo de México y su destino final Veracruz, mayor puerto de altura mercantil del país.

La razón principal que condujo a la creación de la primera línea comercial de la CGT —Saint-Nazaire-Veracruz— fue, por lo tanto, motivada por la firma de la convención postal entre el estado francés y México, en 1861. En dicho convenio la CGT se comprometía a co-

<sup>6</sup> Beñat ÇuburuIthorotz, “El diario de Jean Baptiste Lissarrague o las posibilidades exploratorias de un relato de viaje”, *Revista electrónica de la Asociación Española de Americanistas*, Universidad de Murcia, 2010. Disponible en <<http://revistas.um.es/navegame-rica/article/view/99811>>, Fecha de consulta: junio de 2012.

municar, por un período de 20 años —y el correspondiente subsidio gubernamental de 9 300 000 francos anuales—,<sup>7</sup> los puertos Le Havre y Nueva-York con escalas en Brest y Saint-Nazaire-Istmo de Panamá, así como a establecer tres servicios anexos para la Guadalupe, Cayena y Veracruz. Al recibir del gobierno tan importante subsidio, la CGT prometía a cambio dotarse de una flota segura y eficiente para garantizar el transporte marítimo, postal y de mercancías entre Europa, el archipiélago de las Antillas y el Golfo de México.

Para la historia de las circulaciones culturales y postales de ambas naciones resulta de singular importancia el hecho de que hace más de 150 años la CGT haya inaugurado su primera travesía como línea marítima internacional en la ruta Saint-Nazaire-Veracruz. Saint-Nazaire es aún hoy la única ciudad francesa en poseer una avenida que lleva el nombre de Vera Cruz, clara evidencia de la marca de una herencia histórica bilateral en las conciencias. Se crearon, en realidad, tres tipos de itinerarios mensuales: Le Havre-Bordeaux-Colon, Saint-Nazaire-Colón y Saint-Nazaire-Veracruz.

Todo el pueblo de Saint-Nazaire esperaba con invitados especiales y banquete la llegada del vapor *La Louisiane*, por el río Loire, procedente del famoso astillero escocés de Greenock<sup>8</sup>, el cual era el primero que compraba la CGT. Con sus más de 100 metros contaba con un amplio *spardeck* —término que designa al entre-puente superior— que permitía, tanto en primera como en segunda clase, para 100 y 200 pasajeros, respectivamente, gozar libremente de aire y luz distribuidos suficientemente en las cabinas, por intervalos de dos metros, con ojos de buey, que podían permanecer abiertos du-

<sup>7</sup> Ernest Merson, *Les paquebots transatlantiques des Antilles. Fêtes d'inauguration les 12, 13 et 14 avril 1862*, notas y documentos compilados por Ernest Merson, Paris, Dentu, Bibliothèque Nationale de France, 1862 p. 10. Disponible en el portal Bibliothèque Nationale de France, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k29156f/f7.image> Fecha de consulta: junio de 2012.

<sup>8</sup> Michel Mahé, Association de Recherche et d'Études sur le Mouvement Ouvrier dans la Région de Saint-Nazaire, *John Scott, de la marine en bois aux bateaux en fer*, 2011. Disponible en <<http://www.marineenboisdubrivet.fr/wp-content/uploads/2011/01/john-scott.pdf>> Fecha de consulta: junio de 2012. Los ingenieros Scott de Greenock, estudiantes cercanos al inventor James Watt, contribuyeron activamente en el desarrollo de la construcción de barcos de vapor en Greenock en beneficio de la supremacía británica que desde las embarcaciones el “Charlotte Dundas” en 1801 y el “Comet” del ingeniero Henry Bell inauguraron el primer servicio de barco de vapor para pasajeros de Europa entre Glasgow y Greenock sobre el río Clyde.

rante toda la travesía. Además contaba con un amplio salón lujosamente decorado, que ocupaba la parte trasera, y otro, en la parte delantera, para los pasajeros de segunda clase. Había también un *boudoir* —gabinete o camarín— para uso de las damas, cuartos de baño, etcétera.<sup>9</sup>

Tantos cuidados en el lujoso acondicionamiento del vapor *Louisiane* permitían cubrir las expectativas de la clientela más exigente, sin dejar de velar por la seguridad y comodidad de todos los pasajeros. Esta memorable embarcación estelarizó, el 14 de abril de 1862, la inauguración de la primera línea de la CGT y efectuó en ese año 18 viajes en la ruta: fue el primer servicio marítimo regular de la compañía en poner un primer enlace directo entre Saint-Nazaire y Veracruz, primer puerto de México.<sup>10</sup> Había que recorrer concretamente una distancia de 1 881 leguas marinas, a una velocidad promedio oficial de 9 nudos. El barco hizo primero escala en La Martinica y después en la Isla de Cuba, tocando respectivamente el puerto de Fort de France, el 30 de abril, el de Santiago de Cuba, el 5 de mayo, y el día 10 de mayo llegó a su destino final: Veracruz. El regreso de este memorable viaje se efectuó el 15 de mayo al zarpar de Veracruz por la mañana, para alcanzar Santiago de Cuba el 20 de mayo, Fort de France el 25 y regresando a Saint-Nazaire el 12 de junio. Los vapores de la CGT asignados a la ruta de México salían de los puertos de Le Havre, en el canal de La Mancha, y Saint-Nazaire, el antepuerto de Nantes, en la desembocadura del río Loire, y hacían una primera escala en los puertos de Santander —de cinco a seis horas— y en La Coruña, en Galicia —de seis a ocho horas—. Comenzaba entonces la larga travesía del Atlántico, que duraba al menos entre nueve y diez días, hasta tocar con el norte de las costas de Cuba. Ahí era preciso hacer una nueva escala para surtirse de carbón y una larga escala técnica, de 18 a 20 horas, en el puerto de La Habana. Quedaban aún unas 50 horas de navegación para franquear el Golfo de México y ganar Veracruz. Los primeros navíos asignados a este servicio eran paquebotes de aspas, de 3 200 toneladas de ca-

<sup>9</sup> Véase Ernest Merson, “Les paquebots...”

<sup>10</sup> En la época de la que hablamos, Saint-Nazaire era el “Liverpool francés” por el espectacular auge de sus astilleros. Además de puerto energético —por el carbón— era uno de los principales centros de construcción naval con la dársena más grande de Europa. En el puerto contaba con la presencia de consulados de más de 20 países.

pacidad bruta y 850 caballos. Se llamaban *Washington* (1864), *Lafayette* (1864), *Impératrice Eugénie* (Ligne du Mexique, 1865), rebautizado *Atlantique* en 1870 —después de la caída de Napoleón III—, *France* (1865), *Nouveau Monde* (1865), *Panamá* (1866), *Saint-Laurent* (1866).<sup>11</sup>

Ante la caída mundial de la plata frente al oro a partir de 1870 se diversificaron los tipos de exportaciones desde América. En México, al igual que en otras naciones de América Latina, se optó por la exportación de bienes esencialmente primarios.<sup>12</sup> En efecto, si la minería constituía al principio lo esencial en la relación comercial, se consideró muy conveniente, con los favores de la Administración de Aduanas, adoptar la concesión de franquicias para ofrecer importantes ventajas a empresarios, gerentes, comerciantes, accionistas y banqueros a quienes, además, se ofrecieron sustanciosas facilidades para rebajar el costo de los fletes. Por ello, las importaciones rebasaron pronto las exportaciones de mercancías extranjeras en México, y así fue como se importó de Europa toda clase de productos que difundieron en México las últimas modas de renombradas casas de confección europeas, entre ellas varias francesas dedicadas a la venta de artículos de mercería y ropa de lujo. Destaca, en efecto, la presencia de abundantes productos de la industria textil como:

[...] encajes, granadinas y todos los pequeños adornos que en aquellos años de 1865 a 1867 acompañaban a los vestidos de las damas: escarabajos, mariposas, gotas de agua, campanitas, todos adornados de lentejuelas, de madre perlas e incluso, entre las más ricas, pequeños diamantes. Y, por supuesto, la más rica variedad de flores y plumas para los tocados que se usaban en el cabello.<sup>13</sup>

En este sentido el comercio de importación favoreció en México la influencia de costumbres y presencia de productos originarios de diferentes naciones, que se difundieron en múltiples espacios de la vida social local, primero, en los puertos mexicanos del Atlántico y, desde luego, en la capital. Este tema constituye un eje de lectura e

<sup>11</sup> Véase Ernest Merson, “Les paquebots...”

<sup>12</sup> Javier Pérez, *Una contribución a la modernidad, la comunidad francesa en la ciudad de México*, México, Babel, 1999. Disponible en <[mexicofrancia.org/articulos/p7.pdf](http://mexicofrancia.org/articulos/p7.pdf)>. Fecha de consulta: junio de 2012.

<sup>13</sup> Anilú Elías, *150 años de costumbres, modas y Liverpool*, México, El Puerto de Liverpool, 1997, p. 56.

investigación capital para conocer la identidad y el interés de los inmigrantes que llegaron al país. Porque esas poblaciones de viajeros-inmigrantes se fundieron progresivamente a la población y mantuvieron una sostenida correspondencia con sus familiares quedados en su patria, usando las vías del correo postal marítimo para enviar cartas o tarjetas postales. Imaginemos el aspecto que tenía la ciudad de México con sus elegantes tiendas, vitrinas iluminadas, ricamente decoradas, peluquerías, farmacias, boutiques con todo tipo de artículos de lujo, fábricas de aceites, artículos de farmacias, esencias para perfumería; ésas son huellas tangibles de establecimientos que florecieron en todo el país. El pensamiento de ultramar fluyó en parte a través de la literatura, pero también se crearon instituciones educativas para su difusión y, al mismo tiempo, surgieron diversas gamas de tiendas o *boutiques* de gran renombre como:

[...] las hermanas Elisa y Virginia Fortoul, quienes abrieron una tienda de modas en la primera calle de Plateros; Jaubert, Pascal, Aubert, Gabriel Derbez, Edouard Gassier, quien funda en 1842 Fábricas de Francia; J. Labadie con la droguería de la Profesa; La Tintorería Francesa y las sombrererías de los hermanos Zolly, de Charles Borel y Théophile Pelletier; las mudanzas de los hermanos Caire; la pastelería El Refugio de Charles Plaisant y las librerías Maillefert.<sup>14</sup>

A pesar de una presencia eminentemente urbana de casas comerciales extranjeras en la capital y en las grandes ciudades, una parte de los artículos extranjeros se podía conseguir desde el momento de su arribo al puerto de llegada. En este auge, cabe avanzar que Inglaterra dominaba un 65% en proporción del comercio total desde 1842. Francia sólo concentraba 13% del total, casi igual que Estados Unidos. A mitad del siglo XIX los franceses sólo representaban el tercer grupo extranjero en México, el cuarto a finales del siglo XIX, el sexto al inicio de la Revolución y después incluso fueron

<sup>14</sup> Javier Pérez Siller, “De mitos y realidades: la emigración barcelonnette a México, 1845-1891”, en Leticia Gamboa Ojea (coord.), *Los barcelonnettes en México. Miradas regionales, siglos XIX-XX*, México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla/Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades/Universidad Juárez del Estado de Durango, 2009, p. 103-137.

superados por los españoles, norteamericanos, chinos e ingleses a principios del XX.<sup>15</sup>

Un peculiar hallazgo fascinante para el viajero, el arqueólogo o el naturalista permitió que un mineral común, la sal, adquiriera de pronto propiedades insospechadas que fueron determinantes por sus propiedades fijadoras en el proceso del revelado de las primeras imágenes: los daguerrotipos de Louis-Daguerre, presentados por François Arago en la Academia de las Ciencias de París el 7 de enero de 1839,<sup>16</sup> fueron efectivamente revelados con sal de mar. Y la fotografía, hija del daguerrotipo, engendró posteriormente el medio de comunicación más apreciado de la *Belle Époque*: la tarjeta postal universal.

Todo empezó cuando llegó el primer daguerrotipo a México, en 1839, a bordo de un velero transatlántico que zarpó del puerto de Le Havre con destino a Veracruz. Lo trajo Louis Préliet, fotógrafo francés establecido en la ciudad de México. La primera imagen que plasmó del fuerte de San Juan de Ulúa en Veracruz, en 1840, es el arquetipo más antiguo de la fotografía nacional.<sup>17</sup> De la misma época se conserva también una vista de la parroquia del lugar. La daguerrotipia se perfeccionaba poco a poco con la fototipia, otro proceso con técnicas mixtas que combinaban la litografía —trabajo en relieve— y el heliogravado —trabajo en hueco—, y así se abría la posibilidad de reproducir fielmente una fotografía original, a partir de una mezcla de bicromato con una capa de gelatina aplicada sobre una superficie de cristal o de cobre, colocado en un soporte de papel acartonado llamado tarjeta postal.<sup>18</sup> Éstas fueron las primeras tarjetas postales en serie del mundo.

El proceso de la fototipia acababa de otorgar perennemente a la tarjeta postal sus cartas de nobleza al conjugar de manera armónica

<sup>15</sup> Brígida Von Mentz, “La Historia Económica de México en el siglo XIX y los empresarios alemanes”, en *Diccionario temático CIESAS*, CD 306.43 D382D, 2000. Disponible en: <[www.ciesas.edu.mx/Publicaciones/diccionario%20CIESAS/TEMAS%20PDF/MENZ%2077g.PDF](http://www.ciesas.edu.mx/Publicaciones/diccionario%20CIESAS/TEMAS%20PDF/MENZ%2077g.PDF)> Fecha de consulta: junio de 2012.

<sup>16</sup> Museo de la Fotografía, “Extractos del informe del político François Arago, durante la sesión del 7 de enero 1839 ante la Academia de las Ciencias de París”. Disponible en <[http://www.museedelaphoto.fr/mod\\_webcms/content.php?CID=LQ1671C](http://www.museedelaphoto.fr/mod_webcms/content.php?CID=LQ1671C)> Fecha de consulta: junio de 2012.

<sup>17</sup> Colección Gabriel Cromer, George Eastman House.

<sup>18</sup> Sobre la cuestión del origen de la tarjeta postal fotográfica remitimos a la obra Jean Contrucci, *Dominique Piazza, Un destin marseillais. De l'invention de la carte postale photographique à la construction du théâtre Saint Sylvain*, Paris, HC Editions, 2008.

en un bristol<sup>19</sup> rectangular de dimensiones codificadas, por lo regular de 9 × 14 cm, un exitoso matrimonio estético entre la imprenta y la fotografía que se concluyó en el nacimiento de la primera tarjeta postal ilustrada por una fotografía.

La diversidad de sujetos representados durante la primera fase de la tarjeta postal obedeció sensiblemente a la tendencia que predominó con anterioridad tanto en la pintura como en el grabado, helio o fotograbado, daguerrotipo y naturalmente en la fotografía. Predominaron los retratos, las fotos de familia, de gobernantes y militares, los paisajes, los objetos, las ruinas arqueológicas, así como vistas de las principales ciudades. La postal no sólo se volvió útil e indispensable por su carácter insustituible, sino porque prometía tener una brillante existencia al servicio de una clientela tanto pública como privada. Tan prodigioso encuentro técnico la convirtió en un objeto universal. Además, a partir de 1875, con el avance de la técnica, en teoría toda persona equipada con el instrumental adecuado podía ya producir, a costo razonable, sus propias fotografías y editar sus propias tarjetas postales.

Ocurrió en 1876 otro hecho capital: México se adhirió a la Unión Postal Universal (en adelante, UPU), organización internacional originalmente fundada en Berna, Suiza, el 9 de octubre de 1874. Al ingresar a esta institución se dio un paso decisivo, de consecuencias inmediatas para la historia de la comunicación del país y particularmente para el porvenir del Servicio Postal Mexicano. El profesor Gabino Barreda, intelectual y diplomático mexicano del siglo XIX, introductor de las doctrinas del positivismo de Auguste Comte en México —Guanajuato—, es el protagonista más notable de la adhesión de México a la UPU. Fue nombrado por el presidente Benito Juárez, en mayo de 1869, al concluir la intervención francesa, para representar a México en Prusia, donde cumplió una destacada misión diplomática que lo llevó a residir en forma permanente en Europa donde recorrió muchos países. Lo encontramos como dele-

<sup>19</sup> La palabra “*Bristol*” proviene del primer elemento inglés “Bristol board”, que significa literalmente “cartón de Bristol” (del nombre de una ciudad portuaria de Inglaterra donde se fabricaba papel y cartón). Designa un cartón de calidad superior empleado para el dibujo y las tarjetas de presentación. El sentido metonímico de “tarjeta” (de visita o profesional) es arcaico o bien evoca los usos mundanos de la “Belle Époque”. Disponible en *Dictionnaire historique de la langue française*, <<http://www.lerobert-historique.com>>. Fecha de consulta: junio de 2012.

gado de México en Berlín, durante el Congreso de la Unión General de Correos, reunido en París del 15 de mayo al 14 de junio de 1878.<sup>20</sup> La adhesión a la UPU fue acordada formalmente en 1877 por el ministro de Gobernación, don Trinidad García, acuerdo llevado a efecto en 1878. Este acontecimiento vino a modificar de manera radical la administración del servicio de correos, lo que contribuyó eficazmente a su progresiva incorporación al sistema internacional:

[...] pues necesitábase, en verdad, una valerosa resolución para obligar a la República por pacto internacional a desempeñar, conforme a las reglas adoptadas en las naciones más cultas y ricas de la tierra, un servicio que estaba aquí en pañales y para el que no teníamos ni buenas vías de comunicación, ni empleados bien instruidos y casi ni los recursos pecuniarios ni los medios de acción más indispensables.<sup>21</sup>

Las condiciones de transporte y de las travesías nunca fueron las mismas, pero las vías privilegiadas del primer correo postal universal fueron marítimas y el transporte evolucionó junto con la técnica y la ingeniería. Viajar por mar en 1886 entre Saint-Nazaire y Veracruz era posible después de una larga travesía de alrededor de 17 días y 21 horas —viaje de ida— y de 18 días y 13 horas —en sentido contrario—. La velocidad efectiva era entonces de 13 nudos náuticos, cuando la reglamentaria era de 11. Una vez en Veracruz, la mayoría de los pasajeros tomaba inmediatamente el Ferrocarril Mexicano —en 1873 circuló el primer tren regular en México, entre Veracruz y la capital— para alcanzar rápidamente la ciudad de México, evitando, de ser posible, pernoctar en el puerto y evitar enfermedades atestiguadas desde tiempos inmemoriales en la región, como el vómito negro —la fiebre amarilla— que hacía tantas víctimas. No era el único peligro. Vale la pena recordar también que

<sup>20</sup> Josephine Schulte, “Gabino Barreda y su misión diplomática en Alemania, 1878-1879”, *Historia Mexicana*, v. 24, n. 2 (94), octubre-diciembre, 1974, p. 230-252. Disponible en: <[http://biblio-codex.colmex.mx/exlibris/aleph/a21\\_1/apache\\_media/UHDUAER-94CLL7P6RC1C2D6J16DMBS2.pdf](http://biblio-codex.colmex.mx/exlibris/aleph/a21_1/apache_media/UHDUAER-94CLL7P6RC1C2D6J16DMBS2.pdf)>. Fecha de consulta: junio de 2012.

<sup>21</sup> Pablo Macedo, *La evolución mercantil. Comunicaciones y obras públicas y la Hacienda Pública. Tres monografías que dan idea de una parte de la evolución económica de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía, 1989 [primera edición: 1905], originalmente incluido en la obra de Justo Sierra, *México, su evolución social*, México, José Ballester, 1900-1902, p. 267-268.



antes de que existiera el primer enlace directo ferroviario entre Veracruz y la capital mediante el Ferrocarril Mexicano, había que considerar, después de la travesía del Atlántico, otros diez días adicionales de difícil carretera a lomo de caballos, muleteros y arrieros con el peligro latente de ser atacado antes de alcanzar su destino. Es decir, había que considerar un traslado de cerca de cinco semanas entre el puerto francés de embarque, Saint-Nazaire, y la capital de México.

A partir de finales del siglo XIX, dos vapores de la flota de la CGT marcaron especialmente la memoria de la Ligne du Mexique, abierta entre la bahía del Sena —Le Havre—, el canal de la Mancha —Saint-Nazaire y Brest—, incluyendo sus escalas comerciales en el golfo de Vizcaya, mar Cantábrico, Galicia, Cuba y Veracruz. Esos vapores fueron, respectivamente, *La Navarre* y *Espagne*. *La Navarre* contaba con una maciza estructura de acero y sistema de propulsión a hélice. Construido en 1892 en los famosos astilleros de Penhoët —Saint-Nazaire—, adquirió su máxima popularidad en la ruta hacia Veracruz. Su velocidad de 17 nudos ya le permitía atravesar el Atlántico en diez días y medio, en lugar de los catorce días que se ocupaban con anterioridad. A bordo contaba con máquinas para fabricar hielo —a razón de una tonelada por día—, lo cual aseguraba tanto la conservación de alimentos como la preparación de las frescas bebidas que se servían en los restaurantes y salones.<sup>22</sup> Planos y folletos confirman una capacidad total para 975 pasajeros repartidos de la forma siguiente: 250 pasajeros en primera clase, 54 en segunda, 74 en tercera clase y 597 en cuarta.

El vapor *Espagne* fue otra famosa embarcación designada para cubrir la ruta postal entre Francia y México uniendo los puertos de Saint-Nazaire y Veracruz. Al principio, el buque enlazaba las Antillas y América Central. Inició la conexión entre Europa y México a partir de octubre de 1910. Era el vapor más grande de la compañía, construido en los astilleros de Port-de-Bouc, cerca del puerto de Marseille en Francia, y fue además el primero y único buque del género entre 1910 y 1911. Medía 164.38 metros de largo por 18.57 de ancho y su capacidad de propulsión, con sus dos hélices, le permitía alcanzar cómodamente la velocidad de 18 nudos marinos. Al término

<sup>22</sup> Beñat Çuburu Ithorotz, *El diario de Jean Baptiste*, p. 17.



Figura 2. La Rada y el vapor "La Navarre". Colección Quirec Chantraine

de una ausencia de diez años en la región por una requisición, el vapor *Espagne* volvió a unir Francia y México sin interrupción entre 1920 y 1934. Posteriormente fue requerido para cubrir la ruta entre Le Havre y Nueva York y Bordeaux-Nueva-York.

Documentos como los libros de a bordo que llevaban las tripulaciones, crónicas de viajes y diarios, son fuentes primarias de gran interés para seguir con precisión los tiempos, los itinerarios y a veces para conocer algunas circunstancias inéditas originadas durante las travesías. Es instructivo consultarlas ya que pueden revelar ciertos hechos y anécdotas marginales o individuales que, sin embargo, por su singularidad forman parte íntegra del destino común de millones de niños, mujeres y hombres, viajeros, comerciantes o científicos, diplomáticos u oficiales de correos, embarcados durante el tiempo de un enlace marítimo. En medio de este extenso corpus textual aflora algo de la identidad, sentimientos y sueños de aquellos emigrantes, por lo que su estudio permite abordar nuevos ejes de lectura. Todos estos elementos se sintetizan al poner en paralelo la aventura humana que representaba cruzar el Atlántico cuando el destino de los pasajeros se vio iluminado por el surgimiento simultáneo de un medio

de comunicación revolucionario directamente vinculado con el viaje y los viajeros: la tarjeta postal.

Para hacernos una idea más precisa de las circunstancias y experiencias comunes a todo pasajero embarcado a bordo de un vapor transatlántico —más allá de la poética, absorbente o incesante omnipresencia del mar por doquier hacia el horizonte—, exploraremos algunas líneas de la crónica de viaje de un joven inmigrante de 15 años que viajó precisamente de Saint-Nazaire a Veracruz en 1902, a bordo del vapor *La Navarre*. La crónica fue descubierta por el profesor Ithortz Beñat Çuburu. Consiste en el diario del inmigrante francés Jean-Baptiste Lissarague, testimonio particularmente cautivante del que nos proponemos descubrir algunos selectos fragmentos. El adolescente es un emigrante originario del País Vasco que transcribe sus emociones y muchos sucesos acaecidos durante la travesía hacia México. Se embarcó el 21 de septiembre de 1902 en el puerto de Saint-Nazaire, con destino a Veracruz. Hijo de un curtidor de Hasparren, viajaba con el propósito de reunirse con su tío Saint-Martin afincado en Guanajuato, donde desde 1880 mantenía un afamado negocio de telas llamado La Bufa. Envío su diario a sus familiares describiendo las peripecias de su viaje con el fin de que:

[...] su familia y sus amigos lo leyeran [...] Escrito con humor y genio, este diario de adolescente contiene numerosas informaciones sobre el buque, las condiciones de la travesía, el origen de los pasajeros emigrantes, las relaciones entre ellos, la comida a bordo, las escalas, etc. [...] La matanza del ganado era también un verdadero espectáculo a bordo y numerosos inmigrantes asistían al evento para salir de la rutina durante la travesía. Puesto que, fuera de las comidas servidas a horarios fijos, había que matar el tiempo como uno podía.<sup>23</sup>

En su texto Jean-Baptiste describe, etapa por etapa, momentos claves o insólitos del viaje: las diversiones a bordo, el aspecto y la personalidad de los emigrantes en las distintas clases. También relata las escalas técnicas como aquéllas para la recarga de combustible. En el sentido Europa-América, la CGT, propietaria de *La Navarre* había situado la etapa de abastecimiento de carbón en la isla de Fort-de-France —actual isla de la Martinica—, para la línea de las Antillas, y en La Habana, para la de México. El espectáculo visual

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 18.

de la carga de carbón al vapor; anclado frente al Morro de La Habana y con la Calzada del Malecón en telón de fondo, con los carboneros chinos en el puerto de La Habana, le inspiró esta interesante descripción:

He aquí barcas llenas de carbón que llegan con sus carboneros chinos. Instalan una escalera desde su barca hasta un hoyo de nuestro navío. Un chino se coloca en cada uno de los escalones. Ahora se pasan cestos de carbón que el que está más arriba arroja en el navío por el hoyo. Ya lleva más de dos horas trabajando sin parar. Cuando empezaron, dijéramos que no habrían demorado más que dos minutos porque son hombres pequeños hombres flacos, secos, huesudos.<sup>24</sup>

Hacia el año 1913 la CGT se había vuelto la primera compañía en Francia: poseía ya 84 vapores que transportaban a bordo de sus embarcaciones a un promedio anual de 350 000 pasajeros, aparte de tener una capacidad de aforo para 384 000 toneladas de mercancías.<sup>25</sup>

La CGT no fue la única compañía ni tampoco la más importante, ni por el número de barcos ni por el volumen de pasajeros transportados. Figura, sin embargo, entre las únicas navieras en haber gozado, a lo largo de su actividad, del más prestigioso renombre que hizo el mito de los viajes de crucero *à la française*, símbolo de un lujo internacionalmente reconocido, con un irreprochable servicio y la oportunidad de una vasta gama de pasatiempos a bordo, juegos, actividades deportivas, prensa, entre otros. Para los más afortunados permaneció el recuerdo vivo del legendario servicio de primera clase con su música de orquesta y gastronomía altamente refinada, grandes vinos, banquetes, caviar y hielo, vajilla decorada, ricas ropas y sábanas en los camarotes.

El Correo Postal Universal procedente y con destino a Veracruz fluyó, por lo tanto, a bordo de los vapores transatlánticos y encontró circunstancias muy favorables para el tejido de fructuosos nexos atlánticos entre Estados Unidos, México, América y Europa. Los puertos constituían la primera etapa del destino de millones de inmigrantes y de correspondencias y, a la vez, el punto de embarque de millones de tarjetas postales.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 11 y 12.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 9.

Es de nuestro particular interés presentar ahora a un fotógrafo implicado en la producción de tarjetas postales, natural de la ciudad de Puebla y de ascendencia francesa: Eugenio Espino Barros y Rebouche (1883-1978). Comenzó su carrera a los 17 años cuando recorrió el estado de Veracruz, en 1900, en compañía de otro fotógrafo estadounidense. Produjo por lo esencial escenas rurales de diferentes pueblos con sus tradiciones locales. El joven fotógrafo participó en 1908 en el proyecto ilustrativo del álbum México en el Centenario de su Independencia que constaba de 391 fotografías.<sup>26</sup> Una parte importante de este acervo iconográfico fue editado en tarjetas postales; sin embargo, son fotos esencialmente industriales de la ciudad de Monterrey, así como de los puertos de Tampico y Tuxpan, las que lo hicieron famoso.<sup>27</sup>

Aunque en realidad muy pocas tarjetas postales del estado de Veracruz figuran en su producción total mencionemos, por ejemplo, *Campo de plátano y café en Fortín*, *Plantío de tabaco en Peñuela* y *Cultivo de la piña en Amatlán* (Córdoba). Eugenio Espino supo, en cambio, transmitir en sus memorias anécdotas y recuerdos muy valiosos sobre la época de su aprendizaje en tierras veracruzanas. Explica las diferentes etapas de su trabajo, desde la toma, el revelado y el retochado de los negativos hasta la impresión de sus fotografías. La minuciosa descripción de este proceso creativo nos interesa en particular porque nos introduce al universo de la concepción artesanal de la tarjeta postal:

Para hacer las postales, tenía unos sistemas de madera con cordones, en los que se colocaban las postales, que quedaban separadas entre sí por los cordones. Tenían capacidad para 100 postales cada uno. De esta

<sup>26</sup> *Álbum Gráfico de la República Mexicana 1910, México en el Centenario de su Independencia*, con fotografías de Eugenio Espino Barros, editado por Litho-Typographic Müller Brothers, México, 1910. Un ejemplar de este álbum salió a la venta en junio del 2008 en un sitio Internet americano especializado en la subasta de libros antiguos en \$450 dólares.

<sup>27</sup> Eugenio Espino fue fotógrafo oficial de las industrias más importantes de México de los años treinta, cuarenta y cincuenta, como la Fundidora de Monterrey, la Cervecería Cuauhtémoc, la Vidriera Monterrey y Altos Hornos, entre otras. Otra vertiente de su trabajo fue la elaboración de tarjetas postales de la ciudad y sus alrededores, llamando a su empresa “Los Panoramas de México”, Esther Angélica Villareal Espino Barros, nieta del fotógrafo, en la Introducción a la publicación de la exposición del catálogo “México en el Centenario de su Independencia.” Esther Angélica Villareal Espino Barros. Disponible en <<http://www.zonezero.com/exposiciones/fotografos/espino/index.html>> Fecha de consulta: junio de 2012.

manera se podían fijar y lavar casi solas ya que se metían cuatro de estos aparatos en unos tanques de madera de sabino que había diseñado para este propósito. Estos sistemas separadores los tenía también para formatos  $5 \times 7$  y  $8 \times 10$ . Para el secado de las postales, diseñé bastidores con tela, en donde se colocaban 100 postales en cada uno. Sobre el primer bastidor colocaba un poste en cada esquina y sobre éstos otro bastidor donde se tendían 100 postales más y así hasta formar a veces una pila de 10 bastidores, con 1,000 postales en total.<sup>28</sup>

La aplicación del color era una etapa posterior a la del revelado en la primera fotografía. Se realizaba a mano por medio de una técnica parecida a la del estarcido. Los resultados obtenidos eran de una irreprochable nitidez gráfica, tanto por el extremo cuidado y esmero en la selección de un papel de grano muy fino, como por la calidad del soporte de impresión —tipo brístol o cartulina— para ofrecer una óptima resolución pictográfica. Generalizado posteriormente, el papel fotográfico presentaba, en cambio, un inconveniente mayor, al volverse muy sensible al efecto del calor, de la luz y por tender a cuartearse, pegarse o ponerse amarillo con el paso de los años. Las posibilidades de conservación que ofreció el proceso de la fototipia, propio de las primeras tarjetas postales ilustradas del mundo, entre las que Veracruz cuenta con sus mejores ejemplares, no se compara —en efecto— con la fragilidad y poca resistencia del papel fotográfico de los años veinte. Y fue necesario esperar hasta el 17 de diciembre de 1903<sup>29</sup> para que los hermanos Lumière revelaran la técnica del autocromo, la que se comercializó posteriormente y abrió simultáneamente la era del color en el campo de la fotografía y de la tarjeta postal.

Es comúnmente aceptado por los historiadores que el éxito económico alcanzado durante el Porfiriato se basó en un modelo exportador, centrado en la atracción de capitales extranjeros para desarrollar masivamente la industria manufacturera y portuaria. Cabe apuntar, adicionalmente, que el dinamismo de los sectores industrial, comercial y de la comunicación tuvo la ventaja —entre otras de carácter económico— de mejorar las relaciones diplomáticas y de contribuir a la estabilidad de las naciones con las que México sostuvo

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> Fabien Charlot Frémaux, Institut Lumière de Lyon. Disponible en <<http://www.institut-lumiere.org/francais/patrimoine/autochromes.html>>. Fecha de consulta: junio de 2012.

estrechas relaciones comerciales. Nunca se olvidarán las lamentables y condenables respuestas políticas que infligió la clase dominante al pueblo fabril mexicano con la tristemente ciega e inútil violencia empleada para resolver algunos movimientos sociales surgidos en México a raíz de la industrialización, como en Cananea y Río Blanco.

Hubo, pese a ello, notables avances en la capital, en muchas ciudades y naturalmente en los puertos: Veracruz recibió, sin duda, la mayor inversión a nivel nacional. Primero, en materia de infraestructura urbana y portuaria se reestructuró el diseño del sistema de alcantarillado, lo que mejoró considerablemente la higiene de la ciudad. Después se abrió en El Tejar la primera planta de tratamiento del agua potable y todas sus redes laterales de distribución a la ciudadanía. Al mismo tiempo se edificaron plantas de energía eléctrica. La transformación del puerto fue realmente espectacular. En pocos años Veracruz cumplió con los estándares internacionales que se reflejaron en el perfil industrial de una ciudad portuaria moderna, con un impresionante haz de gigantescas grúas, muelles ferrocarrileros, dársenas, andenes ferroviarios, almacenes y hangares comerciales, que confirmaron su papel de primer puerto de México, un tema ideológico insaciablemente ilustrado en la primera tarjeta postal.

El progreso industrial, ya manifiesto desde finales del siglo XIX en varias partes del país, se reflejó igualmente en importantes proyectos urbanos y ferrocarrileros confiados a empresas extranjeras, sobre todo alemanas y británicas. En el particular caso de Veracruz, la compañía británica Pearson & Son obtuvo licencia para remodelar por completo la antigua infraestructura portuaria y para transfigurarla acorde a las nuevas exigencias del siglo XX en un tiempo muy reducido. La primera obra consistió en la profundización de canales y la construcción de tres escolleras para asegurar la protección del puerto. Se encerró una superficie de 170 hectáreas de agua que fue dragada en una profundidad mayor para permitir el atraque en Veracruz de buques mercantes de amplio calado. Al mismo tiempo, frente a los muelles operaban cuatro plataformas: el muelle fiscal junto a aquellos reservados para el embarque y desembarque directo a diversas líneas de ferrocarriles: el Mexicano, el Interoceánico y el de Alvarado.<sup>30</sup>

La unión del puerto con el islote de San Juan Ulúa también se concluyó, así como la construcción del Paseo del Malecón con 4600

<sup>30</sup> Carmen Blázquez, *Compañías navieras en el puerto de Veracruz*, p. 44.



metros de muelles: hay que imaginar a un ejército de grúas de acero, con un dédalo interminable de rieles para permitir el acceso y vaivén constante de trenes de carga al pie de los buques. El espectro metálico del modernismo en la superficie del agua, tenía por metáfora flotante un haz de gigantescos y sólidos diques flotantes de acero de fundición contruidos para la reparación de los barcos. El recinto portuario se rodeó poco a poco de portentosos rompeolas y diques erigidos en contra de los tan temidos vientos del norte. Y en medio de esta efervescente época se desarrolló, al ritmo de las inversiones nacionales y extranjeras, el comercio costanero en México desde la perspectiva de un espacio geográfico intercomunicado, fluido, con modernas infraestructuras instaladas a lo largo del litoral para contribuir a la prosperidad del comercio interior y exterior de la región y del país.

En la red comercial transatlántica interactuaban ingleses, estadounidenses, alemanes, españoles, franceses, británicos y holandeses —por citar sólo algunos—, miembros todos de esa poderosa oligarquía mercantil arraigada tanto en la capital como en el puerto de Veracruz. El extraordinario maná financiero que generaron permitió la creación de bancos y la atracción de capitales extranjeros que favorecían el surgimiento de una mano de obra calificada de contratistas, armadores, obreros, estibadores, fleteros, aduaneros y cantidad de comercios anexos, así como una gran gama de tiendas especializadas: Veracruz surtía a toda la región con servicios de transporte ferrocarrilero y de comercio costero, fluvial y de cabotaje, ya fuera a bordo de goletas, pailebotes, balandras o barcos de vapor.

Para medir concretamente el avance del desarrollo fabril en Veracruz, además del auge marítimo, podemos referirnos al censo que Southworth levantó en 1900 sobre el estado de Veracruz: apreciamos la presencia de una industria manufacturera que confirma el dinamismo económico de la región. Hacia 1900 ya operaban en Veracruz quince fábricas de puros, quince de cigarros, dos de cerveza, una de velas y otra de chocolates, dos de escobas, una de cerillos, una de aguas gaseosas, seis de licores, tres de talabarterías, tres de camiserías, cinco sombrererías, seis zapaterías, tres alfarerías, tres estudios fotográficos y tres imprentas.<sup>31</sup>

<sup>31</sup> John Southworth, *El Estado de Veracruz-Llave. Su historia, agricultura, comercio e industrias*, 1900 (edición facsímil, Jalapa, Gobierno del Estado de Veracruz).



Una transformación tan profunda no sólo atrajo oleadas de inmigrantes sino cantidad de viajeros, entre ellos muchos fotógrafos cuyas obras fueron editadas en tarjetas postales. En ocasiones los primeros daguerrotipos y las primeras fotografías sirvieron de modelo para ejecutar grabados que se publicaban en México, Europa y Estados Unidos en torno a los años 1880. Pocos años después se generalizaría la tarjeta postal como un instrumento privilegiado de correspondencia.

La tarjeta postal nació en Prusia como un objeto experimental y alcanzó en los albores de la fotografía una gran popularidad. Su formato primitivo oficial no contemplaba todavía espacio alguno reservado para adjuntarle una ilustración; tan sólo era permitido agregar un texto libre con el nombre y la dirección del destinatario. El profesor Emmanuel Hermann (1838-1902), su inventor, creó la tarjeta postal el 1 de octubre de 1869 como una simple tarjeta de correspondencia denominada *postkarten*. Su apariencia era sencilla: el frente estaba reservado para el texto mientras que el reverso lo era para la dirección, el timbre y los matasellos. Sería hasta el año 1882 cuando las primeras tarjetas postales fueron oficialmente autorizadas para circular en México bajo el aspecto siguiente:

Un formato similar a las europeas y norteamericanas: una tarjeta sepia de aproximadamente 140 × 90 milímetros; en los bordes del lado reservado para la dirección y la tarifa están impresas en finas letras y ornamentos azules las palabras “República Mexicana” y “Unión Postal Universal-Union Postale Universelle, en español y en francés, idioma oficial de la UPU desde su creación y hasta la fecha. Al centro, aparecen dos veces las siglas “EUM” —Estados Unidos Mexicanos.<sup>32</sup>

Unas de las primeras series de tarjetas postales disponibles a la libre venta al público fue la que editaron la Compañía del Ferrocarril Mexicano y las compañías navieras, que se vendían a bordo del tren y de las embarcaciones. Desde su aparición en el mercado, las tarjetas se podían comprar a un precio muy accesible, ya fuera a bordo del tren o de los buques, en los puertos o estaciones del ferrocarril.

Al igual que el Ferrocarril Mexicano la CGT adoptó de inmediato la tarjeta postal como un objeto simbólico útil y agradable para la

<sup>32</sup> Gloria Fraser Giffords, “La postal mexicana: ecos diversos”, *Artes de México*, n. 48 *La tarjeta postal*, México, 1999, p. 10.

promoción de sus servicios. Comercializaba vistas de sus embarcaciones que aludían a ciertos aspectos circunstanciales del recorrido oceánico y otras fotos de los vapores anclados en los diferentes puertos del trayecto, así como vistas de interiores de los navíos, camarotes de primera y segunda clase, el mobiliario, las salas de juego, salones de fumadores, comedores, cocinas, salas de estancia, escaleras monumentales de nobles maderas esculpidas, etcétera.

Auténticas figuras puestas en abismo iconográfico, las escenas evocan perfectamente el momento en el que la tarjeta postal se vinculó con el universo del viaje y del turismo, a través de la comunicación marítima. A veces el mismo fotógrafo, embarcado en el tren o barco, registraba las vistas que después serían impresas y vendidas a los pasajeros para ser enviadas por correo transatlántico. Se intuye desde esta perspectiva cuán diversificado fue el complejo juego de interferencias emocionales y culturales cuando un pasajero decidía comprar alguna u otra de estas peculiares tarjetas postales que evocaban la fabulosa experiencia de su viaje en ultramar, mezcla de sentimientos de libertad, lejanía, euforia, pasión o nostalgia.

A la categoría exclusiva de tarjetas postales de embarcaciones y medios de transporte se incluyen vistas de las escenas de embarque y desembarque, llegadas y salidas de buques de los puertos, despedidas. Hubo también ediciones limitadas a ciertos eventos conmemorativos o inaugurales, como líneas ferroviarias, navieras u obras portuarias, así como reparaciones en astilleros, vistas generales de puertos con la rada, sistemas de faros, muelles, embarcaderos, hangares, oficinas de inmigración, etcétera.

Fascinante el universo de la primera tarjeta postal ilustrada y considerable su papel desde la perspectiva iconográfica de las posibilidades de comunicación y promoción. En ocasiones eran sentimientos exacerbados los que provocaban que los sujetos más inclinados a sucumbir al encanto inmediato cayeran a veces en la pasión adictiva y contagiosa del coleccionismo. En efecto, los adeptos a la cartofilia —colección de tarjetas postales— figuran en tercer lugar mundial después de los de la filatelia —colección de timbres— y numismática —colección de monedas.

Gloria Fraser Giford centró su atención sobre la función propiamente propagandística de la primera tarjeta postal de México, tendencia a la que obedeció y a la que de hecho ninguna nación extranjera pudo sustraerse. Acaso porque imperaba el deseo universal de

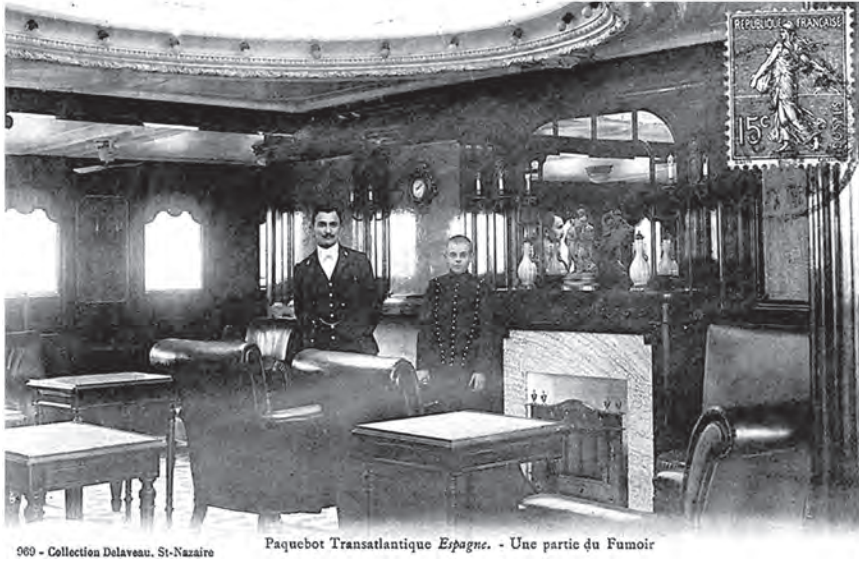


Figura 3. Paquebot transatlantique *Espagne*. Une partie du fumoir. Colección Ecomusee Saint Nazaire

enseñar al mundo, a través de las tarjetas postales, los edificios más elegantes y emblemáticos de cada ciudad. Las tarjetas postales de Veracruz fueron naturalmente concebidas para despertar el interés de extranjeros por lo que, en efecto, se aprecia una atención desmesurada hacia las modernas obras erigidas durante la administración del presidente Porfirio Díaz, porque:

[...] glorificaban y alababan el progreso del país bajo su mandato, su propósito era impresionar: industrias, ciudades modelo, edificios imponentes, paisajes bucólicos y escenas aldeanas, todas ellas retratos encantadores de trabajadores e indígenas. Para atenuar la fama de intranquilidad que se difundía sobre México, las estampas mostraban escenas de estabilidad y calma.<sup>33</sup>

Los fotografías de todo el mundo se lanzaron con entusiasmo y dedicación a la muy noble misión que consistió en capturar con su

<sup>33</sup> Gloria Fraser Giffords, "La postal mexicana...", p. 11.

lente al México que el mundo entero descubriría posteriormente, a través de sus tarjetas postales. Entre los temas más abundantemente representados figuran, en primer lugar, los de la arquitectura civil, pública, militar y religiosa. Ocupan naturalmente un lugar sobresaliente los jardines, parques, mercados, plazas, residencias particulares, carreteras, muelles, faros, ferrocarriles, telégrafos, correos, puertos, tantas facetas como sean necesarias para transformarse en las más selectas tarjetas de presentación del país ante el mundo.

Referirse a la tarjeta postal de Veracruz, más allá de toda consideración temática o estética, nos lleva a celebrar la audacia y el genio artístico de generaciones de fotógrafos, reporteros, viajeros, tanto mexicanos como extranjeros, quienes osaron aventurarse a surcar los mares, tomar las redes camineras y arrostrar los múltiples peligros derivados de las condiciones de viaje en esa época. La presencia de estos testigos oculares en el estado de Veracruz permitió la circulación de un extenso material iconográfico que de pronto constituyó la materia prima de la actividad cotidiana de estudios y casas editoriales.

No debe extrañar en absoluto que Veracruz figure, a nivel nacional, en el segundo lugar de importancia editorial entre las ciudades del país después de la capital, lugar de confluencia de viajeros extranjeros en tránsito en el primer puerto del país. La modernidad en Veracruz se confirmó entre finales del siglo XIX y principios del XX, inaugurada en presencia del presidente Porfirio Díaz, de los ministros de Comunicaciones y Obras Públicas, los generales Manuel González Cosío y Francisco Z. Mena, el ministro de Hacienda, José Yves Limantour, y el gobernador de Veracruz, Teodoro A. Dehesa. Los edificios emblemáticos corroboraban la interconexión de Veracruz con el resto del país y con los puertos internacionales del mar Atlántico: los más representativos eran el edificio de Correos y Telégrafos, la Aduana Marítima, la Estación Terminal de Ferrocarriles o el edificio de Faros —alzado sobre planos de los ingenieros militares Salvador Echegaray y Lattine Dehesa—. Una multitud de tarjetas postales celebraron iconográficamente la moderna metamorfosis de Veracruz.

Un análisis más detallado de la temática ilustrativa de las tarjetas postales de Veracruz revela, en efecto, la huella de cierta ideología imperante que favorecía la primacía de vistas de construcciones simbólicas, escenarios más importantes del acontecer público de la ciudad y el puerto: edificios civiles, marítimos, militares, religiosos, parques, comercios, avenidas, calles, diques, dársenas, paseos, andenes, igle-

sias, fuertes, muelles, faros, catedrales, pero —con respecto al conjunto— relativamente pocas vistas generales. Jérôme Monnet asoció esta primera iconografía a una verdadera “revolución higienista y funcionalista”,<sup>34</sup> donde percibió la voluntad de las autoridades de imponer “la idea de que el espacio público debe reflejar el orden público”.<sup>35</sup> Este hecho no resta, sin embargo, interés alguno a estas imágenes bien determinadas ya que después las tarjetas postales se diversificaron libremente.

Las tarjetas postales de mejor calidad fueron procesadas en imprentas de Austria, Baviera o Sajonia, donde existían los mejores talleres y materiales. Sin embargo, en todas las latitudes el público se entregó inmediatamente al gusto de editar, adquirir, enviar, coleccionar o atesorar tarjetas postales. Francisco Montellano, especialista de la tarjeta postal mexicana, sostiene al respecto que:

En México, al igual que en el resto del mundo, las tarjetas postales tuvieron muy buena acogida y pronto proliferaron las tiendas donde se vendían estos productos. La Sonora News Co., en las calles de Gan-te 4 y Las Estaciones 12; la Iturbide Curious Store en San Francisco 12; la Casa Miret en Plateros 4; la W. G. Walz Co. (Souvenir House) dirigida por T. G. Weston y localizada en San Francisco 3; la American Stamps Works en la segunda de San Francisco y la Aztec Store, entre otras, ofrecían al público gran variedad de tarjetas en diferentes presentaciones.<sup>36</sup>

Si el servicio de correos estuvo regido de 1870 a 1883 por las antiguas ordenanzas españolas, a partir de enero de 1895 entró en vigor un nuevo código que reformó el Código Postal Mexicano. Cabe precisar, por lo que respecta a las condiciones y legislación sobre el transporte de la tarjeta postal, que:

Hasta el 31 de diciembre de 1883 los portes se pagaban en efectivo, y los empleados de correos estaban encargados de adherir a cada envío

<sup>34</sup> Jérôme Monnet, “The Geopolitics of Visibility: Urban Icons in Contemporary Mexico City”, en Philip J. Ethington y Vanessa R. Schwartz (ed.), *Atlas of Urban Icons: Studies in Urban Visual History. Multimedia Companion to Special Issue of Urban History*, Cambridge University Press, mayo, 2006, v. 33, n. 1. Disponible en <[http://journals.cambridge.org/fulltext\\_content/supplementary/Urban\\_Icons/atlas/monnet.htm](http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/Urban_Icons/atlas/monnet.htm)>.

<sup>35</sup> Jérôme Monnet, “The Geopolitics of Visibility...”

<sup>36</sup> Francisco Montellano, “Editores de ingenio y audacia”, *Artes de México*, n. 48, *La tarjeta postal*, México, 1999, p. 27.

los timbres correspondientes” [...] Desde el 1º de enero de 1884, conforme al Código Postal, los objetos admisibles para su transporte por el correo se dividieron en 4 clases: 1ª, cartas, y tarjetas-cartas, comunicaciones oficiales y tarjetas postales; 2ª, impresos de publicaciones periódicas; 3ª, impresos de todas clases y papeles de negocios; 4ª, muestras sin valor mercantil.<sup>37</sup>

Hacia enero de 1899, la suma estadística del movimiento de las correspondencias del servicio internacional de cartas y tarjetas postales recibidas en México y procedentes del extranjero refleja la cifra de 4 266 810 unidades, mientras que las que fueron enviadas desde México hacia el extranjero ascienden a 3 056 220.<sup>38</sup> La industria floreciente de la tarjeta postal estaba en plena expansión. En vísperas de la Primera Guerra Mundial, la Unión Postal Universal evaluaba ya un total de siete mil millones de unidades editadas para el solo año de 1913.

El carácter esencial de lo mexicano fue en ocasiones evocado a través de una clase inconfundible de imágenes denominadas “tipos regionales” o “tipos mexicanos”. Aunque el fenómeno se manifestó de manera muy escasa en México, surgieron en la primera tarjeta postal algunos ejemplares que ilustran el carácter rural, tradicional y caribeño de Veracruz como “Cabaña, Estado de Veracruz” o “Sacando leche de coco”, por citar las más frecuentes. Estos rasgos afrocaribeños surgieron al mismo tiempo en Cartagena, Veracruz y La Habana, en diferentes tipos de soportes iconográficos, prácticamente de acuerdo con una temática que ya había sido explorada por la pintura, el dibujo, el grabado y sus derivados, así como la daguerrotipia y fotografía. El público extranjero, por no decir el norteamericano y europeo, cultivaba particularmente el gusto por sabores y ambientes “exóticos” con la constante y subyacente voluntad de sentirse *dépaysé*, es decir, sentirse transportado fuera de su tierra original —cuanto más apasionante si más lejana y extraña—, una oportunidad de cambiar sus costumbres y modos de vida al llegar a un ambiente inhabitual, sentir el gusto de ser temporalmente desorientado, desarraigado de su entorno común: en el Caribe mexicano, “cabeza de playa de la música cubana”, según Bernardo García, aso-

<sup>37</sup> Pablo Macedo, “La evolución mercantil...”, p. 272.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 279.

ciado a la imagen la selva, al cultivo del plátano, café o tabaco son temas que, sin embargo, figuraron de manera muy esporádica en la tarjeta postal. A pesar de todo, aun sin ser directamente evocada como un tema en sí, siempre emerge, sutil cuando no implícita, la impronta afro-caribeña de Veracruz. Tal vez se haya manifestado más tenazmente en la prensa o en libros extranjeros —espacio vital por esencia para el desarrollo de una visión estereotipada aunque, es preciso recordarlo ahora, también aparecían en múltiples espacios culturales y editoriales nacionales afirmando la plena vigencia temática de ciertos estereotipos mexicanos como el charro, el indito, la “china”, el payo, el “boschito”, el huasteco, el norteño, el jarocho: “tanto en la prensa popular como en la aristocrática, en el teatro, en la radio y en el incipiente cine, estos estereotipos se fueron armando a través de los elementos y los afanes sintetizadores.”<sup>39</sup>

Las vistas dominantes son, sin embargo, las construcciones más emblemáticas de la ciudad y puerto de Veracruz, empezando por el edificio de la terminal de ferrocarriles, con su elegante fachada y hotel para pasajeros en tránsito a un costado del edificio de Correos. Construido en la misma época, en el mismo estilo de reminiscencias neoclásicas francesas, recibía en sus departamentos a los pasajeros en tránsito que esperaban para abordar el Ferrocarril Mexicano. La terminal era una hermosa construcción; contaba con el más lujoso hotel, restaurante y hospital aunque, por lo general, los pasajeros preferían viajar directamente tierra adentro para evitar pernoctar en Veracruz. El edificio de la escuela naval, otro edificio regularmente representado en la primera tarjeta postal de Veracruz, corrobora la presencia imprescindible de las fuerzas armadas en la defensa de la soberanía nacional.

Veracruz, primer puerto de México, ofrecía de inmediato a los viajeros que llegaban por vía oceánica el panorama espectacular de su extensa perspectiva abierta sobre la bahía, ritmada por un dédalo de muelles y escolleras. Se descubría un impresionante perfil alargado de aspecto blanquecino, al lado de su moderna infraestructura portuaria.

El mar y los grandes rompeolas que protegen al puerto de las desgracias e intemperies en tiempos de fuertes nortes definen a otro

<sup>39</sup> Ricardo Pérez y Bernardo García, *Veracruz y sus viajeros*, México, Gobierno del Estado de Veracruz-Llave/Grupo Sanco, 2001, p. 26.





Figura 4. La Bahía. Colección Quirec Chantraine

grupo de vistas “clásicas” de Veracruz. Éstas muestran el espectáculo húmedo de las olas que se quiebran sobre las escolleras del malecón, en un día de fuerte norte envolviendo la atmósfera costera de una nube de yodo blanco. Desde la bahía, al llegar por barco a Veracruz, se abría otra perspectiva que fugaba desde el puente hacia el centro siguiendo el eje del malecón.

Se estima que, entre 1901 y 1918, cada seis meses se duplicaba el número de postales publicadas en México. Paradójicamente la época de oro de las tarjetas postales de Veracruz coincidió con el levantamiento de la Revolución. El fotoperiodismo estaba naciendo, como bien lo dijo el profesor Paul J. Vanderwood de la San Diego State University:

La postal vivió sus momentos más intensos en la segunda década del siglo XX, en coincidencia con la Revolución mexicana. Fotógrafos de México y Estados Unidos llevaron sus convicciones y prejuicios a la línea de fuego (y a la agitada frontera norte) para librar batallas que dejarían su singular huella en la tarjeta postal de entonces.<sup>40</sup>

<sup>40</sup> Paul Vanderwood, “Imágenes desde la frontera”, *Artes de México*, n. 48, *La tarjeta postal*, México, 1999, p. 33.



Existe en este capítulo iconográfico una sección fuera de categoría que no podríamos pasar en silencio. Se tradujo a principios del siglo XX por la producción de un tipo muy peculiar de tarjetas postales de Veracruz. Si tal tendencia bien podría ser defendida por algunos, en nombre de la libertad de expresión, permanece, sin embargo, por varias razones evidentes fuera del estricto ámbito de la tarjeta postal. Nos queremos referir precisamente a un grupo de tarjetas postales, perfectamente bien identificadas, que retrataron con crudo realismo el episodio de la invasión militar norteamericana en 1914. Eran vistas de las calles del puerto de Veracruz y otras localidades cubiertas por cuerpos inánimes, mutilados, arrojados a la vía pública. Cuerpos, por lo general ensangrentados, de civiles y soldados mexicanos muertos en la defensa de la ciudad tras sostener enfrentamientos con los militares del ejército americano. Escenas desoladoras de mujeres, niños y hombres que acuden a reconocer el cuerpo de algún familiar en las banquetas y en las esquinas de las calles. Sorprende, primero, a la hora de analizar este material fotográfico, que haya sido aprovechado para ser editado no como simple fotografía, lo que podría permitir eventualmente evocar su función “periodística”, sino en formato de... tarjeta postal. De un documento originalmente creado para la correspondencia, asociado a la fotografía para transmitir un recuerdo o un mensaje iconográfico de algún sitio a algún conocido, adquirido por gusto, surge en cambio lo macabro e ignominioso. El fenómeno se agravó, a nuestro entender, cuando durante su misión en Veracruz los militares las adquirían para comunicarse con sus familias, agregándoles comentarios despectivos. Eran incluso coleccionadas por otros sujetos como “recuerdos-trofeos de guerra”. Un capítulo de bajeza humana donde, a decir verdad, no importaba tanto la identidad ni la nacionalidad del fotógrafo o del comprador de este tipo de tarjetas postales sino la ausencia de virtud y moral que llevó a unos sujetos a fotografiar y editar estas escenas. Sólo permanece para siempre una tendencia perversa, mórbida, que al derivar de esta forma perjudicó la esencia y función primera de la tarjeta postal.

Un nutrido y colorido florilegio de vistas marítimas contrasta con este último grupo, un gran abanico de vistas con amplias perspectivas panorámicas del muelle, malecón, edificio de Sanidad o muelle de la “T”. Aquellos espacios sociales de Veracruz relacionados con la vida del puerto donde abundan vistas del hermoso, desaparecido

y añorado kiosco morisco La Atlántida, instalado al final del malecón. Faltaría todavía agregar al conjunto un número considerable de vistas panorámicas del Baluarte de Santiago y del fuerte de San Juan de Ulúa, ineludibles vestigios asociados con la fisonomía de la antigua Veracruz colonial amurallada.

Otro grupo de tarjetas postales relevante para el caso de Veracruz reúne vistas de un famoso velero de la marina llamado *Yucatán*. Este buque de la escuela naval fue adquirido en Gran Bretaña en julio de 1897 y traído a Veracruz en diciembre del mismo año por el comodoro Manuel Azueta. Con sus 650 toneladas, 49 metros de eslora de largo y 8.84 metros de ancho, el velero era propulsado por un conjunto de 21 velas y podía albergar hasta 130 tripulantes. La vida de dos grandes héroes de Veracruz está estrechamente vinculada con la historia de este velero. Recordemos que entre 1897 y hasta 1900 el plan de formación de los cadetes, grumetes y guardiamarinas de la Escuela Naval Militar contemplaba una estancia de seis meses a bordo de dicho velero, para efectuar prácticas. Manuel Azueta, figura nacional del heroico pasado de Veracruz, entonces director de la Escuela Naval, se ilustró patrióticamente, junto a su hijo, el teniente de artillería José Azueta, cuando éste perdió heroicamente la vida defendiendo Veracruz de la intervención de 1914.

Los navíos de la marina mercante, compañías de vapores extranjeros, anclados en la bahía de Veracruz, constituyen asimismo otro grupo importante de postales de Veracruz relacionadas con las embarcaciones. Señalaremos entre otros las más recurrentes, como las de los vapores españoles o franceses.

En la sección de postales urbanas abundan vistas de diferentes partes de la ciudad intramuros de Veracruz, en particular el inicio de la arteria más transitada y majestuosa de la ciudad, la calle Independencia junto a la Fuente de las Sirenas, a un costado de la entrada al Parque de la Alameda.

Impresa hacia 1900 por la ingeniosa editora Latapi & Bert, esta sorprendente postal evoca una escena urbana representativa de la animación de las calles de Veracruz. El tranvía se dirige hacia el centro, está detenido en una parada, con diversos transeúntes encaminados en los alrededores y sobre las banquetas, a unas cuadradas del lugar donde está el lente del fotógrafo. La perspectiva espectacular y otras menos artísticas de otras avenidas o calles como la de Miguel



Figura 5. Veracruz. Calle Independencia. Colección Quirec Chantrain

Lerdo, Esteban Morales o el Callejón de la Campana, completan el catálogo de tarjetas postales de escenas urbanas de Veracruz.

El elegante hospital de la Beneficencia Española de estilo neoclásico ecléctico fue otro edificio constantemente retratado en la primera etapa de la tarjeta postal de Veracruz. Construido hacia finales del siglo XIX entre las calles de Manuel González —hoy 16 de Septiembre— y Los Hornos —hoy Valentín Gómez Farías—, Abasolo y Escobedo, la obra principal es atribuida al arquitecto Manuel Alvarado. Concluido en 1908, el edificio fue inaugurado en 1910 por el gobernador Teodoro A. Dehesa. Su aspecto arquitectónico híbrido confirió un sello muy peculiar al renovado paisaje urbano del Veracruz de principios del siglo XX.

El puerto de Veracruz fue también en los años veinte el protagonista estelar del inicio del turismo nacional, momento preciso en que éste se vuelve un fenómeno de masas cuando “el viaje al mar era privilegio de una élite integrada, entre otros, por la parentela de familias avecindadas en el puerto”<sup>41</sup> y recibía un público nacional

<sup>41</sup> Bernardo García, *Puerto de Veracruz. Imágenes de su historia*, México, Gobierno del Estado de Veracruz, Archivo General del Estado, 1992, p. 227.

e internacional cada vez más importante. En efecto, una multitud de foráneos afluía continuamente a Veracruz para satisfacer su curiosidad, ya fuera por motivos de negocios o de turismo. Siempre estuvieron alentados por el deseo de diversión y la perspectiva de vivir experiencias insólitas. Los atractivos lugares de esparcimiento en boga tuvieron un gran éxito durante la *Belle Époque* en Veracruz: era un verdadero placer escuchar las orquestas tocar las músicas de influencia afro caribeña en el Club de Yates o Club de Regatas.

Estos emblemáticos lugares de libertad y recreación fueron el blanco de los fotógrafos que deseaban capturar la atmósfera de diversión de la sociedad porteña. La postal del Club de Regatas, editada por la Papelería Blanco y Negro hacia 1920, presenta una imagen característica del ambiente de ocio característico asociado con el sentimiento de las vacaciones y del tiempo libre: un grupo de jóvenes bañistas en traje de la época disfruta un agradable baño de mar en las modernas instalaciones protegidas con redes para impedir accidentes con los tiburones, que en aquel entonces se acercaban peligrosamente a la orilla del mar.

Recordemos otro lugar altamente apreciado para disfrutar plenamente del tiempo libre en Veracruz en el conjunto turístico: Terrazas de Villa del Mar, fundado en 1919 y recientemente demolido (igual que una parte del mítico hotel Mocambo). La gente se reunía invariablemente sábados y domingos para conversar disfrutando un buen café o para tomar un rico baño de mar: “Además de poseer un gran salón de baile y tertulias tuvo una sección de juegos infantiles e incluso por algunos años contó con una plaza de toros”,<sup>42</sup> todo por supuesto con un ambiente musical espectacular, “amenizado por una bien afinada orquesta que podía ser la Jazz Band Moctezuma o el propio conjunto de Villa del Mar”.<sup>43</sup>

Los concurridos parques de la ciudad, famosas alamedas o paseos de triunfales y siempre verticales palmeras constituyen otra temática característica de la primera tarjeta postal de Veracruz: la representación iconográfica del perfil costero y tropical de la ciudad con abundantes vistas que evocan a la sempiterna húmeda y cálida

<sup>42</sup> Bernardo García, “Dinámica y porvenir del puerto de Veracruz. Crecimiento y transformación en el siglo XX”, en *Veracruz, primer puerto del continente*, México, Ingenieros Civiles y Asociados/Fundación Miguel Alemán, 1996, p. 91.

<sup>43</sup> Bernardo García, *Puerto de Veracruz...*, p. 227.

Veracruz, mecida por las olas del mar. Aunque fueron minoritarias en comparación con las vistas marítimas no podríamos omitir mencionar tampoco un gran número de vistas urbanas con los parques o las calles menores de Veracruz, así como sus iglesias —particularmente la del Cristo de la Luz—, sin olvidar la memorable alameda del Paseo de los Cocos.

La vista del Parque Ciriaco Vázquez, situado en el lugar donde antiguamente se encontraba el baluarte de San Juan, al límite de la ciudadela amurallada, constituye otra temática muy frecuente desde los inicios de la tarjeta postal de Veracruz. En medio de la plaza se construyó la Escuela Cantonal Francisco Javier Clavijero. La plaza estaba rodeada por calles empedradas con altos faroles de hierro forjado y sus respectivas lámparas de gas para la iluminación nocturna de la plaza pública. Hacia el sur se mantiene todavía la fachada original del famoso edificio de la fábrica de puros La Prueba, situado entre las calles de Zamora e Hidalgo, y extendiéndose por el frente en la calle de Miguel Lerdo hay otra maciza construcción de dos pisos que cubre una superficie de 275x125 pies, fundada en 1869 por el José Balsa y Río. La producción del tabaco, cultivo característico de las regiones caribeñas, al igual que el café o el plátano, ciertamente había demostrado contribuir con grandes ventajas a la prosperidad, el renombre y el desarrollo del comercio regional e internacional de exportación a partir del último cuarto del siglo XIX en Veracruz. En su máxima capacidad en La Prueba había cerca de 350 tabaqueros fabricando hasta 50 000 puros al día. La parte más fina de la producción del tabaco se empleaba exclusivamente para elaborar los puros de la marca Flor de Balsa, reservada en su mayoría al mercado estadounidense y europeo. La marca obtuvo múltiples medallas de renombre internacional a lo largo de su existencia, como la de oro entre el 6 de mayo y 31 de octubre de 1889 en el Pabellón Mexicano durante la décima Exposición Universal de París.<sup>44</sup>

El último grupo de tarjetas postales que podríamos mencionar, sería el de las tarjetas postales del centro histórico de Veracruz que concentra las clásicas vistas del zócalo y sus alrededores con la “Plaza del Cabildo” o “Plaza de la Constitución”, el lugar más céntrico

<sup>44</sup> Manuel P. García, “La Rica Hoja y el Brillante Negro”, Oaxaca Ilustrado. Disponible en <[http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1020133522/1020133522\\_017.pdf](http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1020133522/1020133522_017.pdf)> Fecha de consulta: junio de 2012.

y frecuentado de la ciudad. Cubierto por un elegante empedrado de mármol italiano, con un hermoso jardín de plantas y flores tropicales, un atractivo kiosco recibía regularmente las bandas de los regimientos o de la naval, así como numerosos músicos que venían a tocar por las tardes. A un costado del Palacio se erguía la parroquia colonial iniciada en 1621, cuya elevada fachada concluía con una gran cúpula cubierta de mosaicos de inspiración bizantina, rematada por delicados arcos de medio punto adosados sobre macizos pilares con capiteles dóricos. El campanario, coronado por un edículo octogonal de mampostería, donde se erguía una cruz, constaba de tres pisos; el conjunto estaba rematado por una discreta cúpula de gallón descansando sobre una base abierta por armoniosas ventanas gemelas donde se alojaban dos grandes campanas.

Para ser completo este estudio sobre la primera tarjeta postal de Veracruz debería haber abordado otros aspectos y contestar otras interrogantes como por ejemplo la cuestión del texto manuscrito, el contrapunto indisociable que va agregado al reverso de la tarjeta postal invitando a otros niveles de lectura que van más allá de un puro análisis iconográfico. Es curioso y sensiblemente evocador ver, en detalle, cómo a veces la imagen interactúa con la identidad y sucesos vividos por sus autores y destinatarios. Un ejemplo concreto nos permitirá apreciar por ejemplo cómo lo contextual y cotidiano se une con lo inédito y circunstancial en una postal del hermoso Teatro Dehesa de Veracruz —hoy Francisco Clavijero— enviada de Veracruz en 1903 por el señor Vivanco al señor René Goupil, residente en el N° 24 de la rue Duplessis en la ciudad de Versailles, cerca de París. Muestra perceptible de una amistad entre un veracruzano y un parisino:

Usted no piensa encontrar en México [Veracruz], mi querido amigo, hermosos teatros, magníficas casas etc.... amplios paseos pero usted encontrará en el fondo del corazón de los mexicanos la afición sincera especialmente para los extranjeros y particularmente para ustedes los franceses. Mis mejores recuerdos, Veracruz, 24 de enero de 1903.<sup>45</sup>

En otra postal se sugiere un nuevo eje de lectura, más social, sobre la historia del país y deja exaltar una interesante comparación

<sup>45</sup> Colección particular Quirec Chantraine.

entre Veracruz y otra ciudad de Estados Unidos que no está identificada:

Querida Manola: Acabo de recibir hoy su carta con fecha 29 de mayo con la vista del edificio de la Compañía Equitativa que usted ha tenido la bondad de mandarme. Nuestra calle principal [Calle Independencia] no tiene rasca-cielos, sino es bonita, animada, pintoresca, antigua. Sus edificios han presenciado combates, fiestas, piratas, reyes, héroes mexicanos, invasores extranjeros, constitución y reformas.

Luis.<sup>46</sup>

Estas referencias sobre el texto de los autores de las tarjetas postales, abren la oportunidad complementaria de indagar un nuevo campo de estudio articulado a la iconografía para abordar aspectos humanos más sensibles y subjetivos por anecdóticos, instantáneos y circunstanciales que sean.

\*\*\*

Llegando al término de este amplio recorrido iconográfico se manifiesta una primera evidencia: más allá de lo pintoresco, anecdótico o exótico, la difusión de la tarjeta postal, este exitoso medio de correspondencia nacido entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX, se debió a la armoniosa conjugación de diversos factores técnicos y artísticos que suscitaron en el público una admiración unánime.

En su primera fase se percibió a la tarjeta postal de Veracruz como la protagonista estelar del despertar del turismo nacional, al celebrar iconográficamente la victoria del avance económico con las mejores imágenes de su pleno apogeo. Las tarjetas postales fueron en efecto un extraordinario instrumento de propaganda visual considerando su carácter de “imágenes dulzotas y benevolentes que enviaba el reflejo de una realidad dominada y tranquilizadora” como lo ha referido Andrew Roberts,<sup>47</sup> pero en realidad esa propaganda ideológica operó de manera global, sin importar fronteras, usando siempre los mismos valores y códigos, en todas las regiones, es decir

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> Andrew Roberts, *Postcards of Political Icons*, Bodleian Library, Oxford, Universidad de Oxford, 2008.



magnificando los mismos sentimientos, sea cual fuera la época, país o régimen. Presidió en su conjunto la constitución de una memoria visual paisajística y urbana tan real y fiel como el reflejo del rico nivel cultural y progreso que había alcanzado el país entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Un indicio evidente de la transmisión de estos valores en el extranjero fue la circulación simultánea y permanente de creencias, esperanzas y temores que crecían ante el surgimiento inminente del nuevo orden mundial. Tal contexto suponía profundas mutaciones en medio de una efervescencia industrial sin precedente con repercusiones a nivel nacional e internacional, implicando de cerca, o lejos, a todo el pueblo mexicano y particularmente a los porteños.

Por su encanto instantáneo la tarjeta postal tuvo esta universal, innegable e inequívoca consecuencia de poder despertar naturalmente en los viajeros —principales agentes difusores de imágenes— la curiosidad por descubrir el país y suscitar al mismo tiempo vocaciones apasionadas de generaciones de fotógrafos de todas las nacionalidades. Este material sigue alimentando el fervor de coleccionistas nacionales y extranjeros de todo el mundo. Un producto algo más que “turístico” porque se unió amistosamente desde el inicio con el gusto de enviar tarjetas postales: un libre placer el de adquirir, por una módica cantidad, una tarjeta postal ya sea para enviarla, regalarla o bien atesorarla porque conjugaba iconográficamente lo útil con lo pintoresco, lo anecdótico con lo exótico y lo único con lo agradable.

La tarjeta postal de Veracruz se inscribió desde su inicio en el registro iconográfico del acontecer histórico de su extenso territorio a través de la difusión de muy peculiares imágenes que, pese a una aparente heterogeneidad por la multiplicidad de vistas, a partir de aparentes anécdotas circunstanciales y efímeras, la oportunidad de proyectar fragmentos de una visión caleidoscópica de espacios geográficos de México que nutrieron la imaginación de los grandes viajeros del siglo XIX y principios del XX.

La invasión masiva de los nuevos medios de comunicación de nuestras sociedades afectó desigualmente la sobrevivencia de este tradicional medio de comunicación. Hoy en día la tarjeta postal sigue distrayendo a su público más fervoroso. En algunos países invaden el mercado del turismo, como en Francia por ejemplo, donde actualmente cada verano circula un promedio de 300 millones de ejemplares.



Las conclusiones del sociólogo y antropólogo Nicolás Hossard son reveladoras de algunas facetas escondidas de la tarjeta postal que la convierten en un objeto muy singular, a diferencia del mensaje de texto enviado por teléfono celular (SMS) o por Internet, implica:

[...] pequeños gestos [como] —la compra, la escritura, la adhesión del timbre, la disposición voluntaria que uno demuestra para ir hacia el buzón— porque la convierten en un objeto digno de regalo, con fuerte valor sentimental. Por lo regular la elección de una tarjeta postal se hace en función de la persona a quien se remite y representa una especie de ritual. Este valor crece en nuestra sociedad tecladista donde la escritura se vuelve un acto muy íntimo: al escribir en forma manuscrita las personas entregan una parte de sí mismas.<sup>48</sup>

Como ventanas sin persianas o diminutos cuadros sin marco, regalos iconográficos enviados sin papel de envoltura, las primeras tarjetas postales del país fueron desperdigadas por todo el mundo. A más de 150 años transcurridos desde la creación de la primera línea de vapores transatlánticos que unió Francia y México, como parte de la historia de su comunicación postal marítima, recordaremos el papel unificador de la Unión Postal Universal, una prueba tangible que permite afirmar la herencia compartida de una prodigiosa memoria fotográfica entre los continentes de la que estos intactos íconos, perennes recuerdos immortalizados con sus timbres, sellos y textos, constituyen la materia prima: un legado para el patrimonio iconográfico aún poco explorado en México a pesar de su dimensión universal.

La tarjeta postal es al fin y al cabo un medio de comunicación relativamente sencillo y democrático, eficaz para influir de forma natural en la opinión pública, en los gobiernos y los viajeros, sus principales y más entusiastas agentes diseminadores, que las convierten pronto en atractivos objetos de recuerdo y de representación colectiva. Su incidencia sobre las relaciones humanas y diplomáticas se logra a partir de la simple evocación fotográfica y artística de un edificio o una plaza, realidades concretas, precisas, mucho más accesibles que lo eran las pinturas, dibujos o grabados.

<sup>48</sup> Nicolas Hossard, “Souvenirs, la carte postale toujours plébiscité”, entrevista de Yann Thomson en *Le Journal du Dimanche*, Lagardere News, 28 de agosto de 2011.

Este fondo de reserva es primordial para el conocimiento gráfico de la representación social y geográfica del país suscitó en ultramar ideales condiciones de observación entre los países por su ausencia de prejuicios:

Atraen nuestra mirada cuando callejamos en nuestras ciudades o cuando estamos en otra parte del mundo y queremos enviar un mensaje rápido lleno de las impresiones del momento a nuestro entorno. Y a veces se instalan en nuestro cotidiano: son paredes de una oficina tapizadas con tarjetas postales, las que guardamos pegadas en un álbum, colgadas de un hilo, en una caja, la que preferimos para marcar la página de un libro que queremos o que guardamos en alguna estantería: permanecerá allí algún tiempo y la sustituirá otra tarjeta postal... Sí, esta pequeña imagen, a priori trivial, atestigüa relaciones que mantenemos con los demás y mucho más todavía.<sup>49</sup>

Lo más alentador es que la tarjeta postal ignora los conflictos, respeta las ideologías y las religiones, borra las fronteras, enaltece las singularidades, celebra las diferencias y se enriquece finalmente de todo lo ajeno. Por ello desde entonces las naciones se observan, libres, con curiosidad y fraternidad, bajo la perspectiva social y pacífica de sus más hermosas tarjetas postales.

<sup>49</sup> Marie-Françoise Vignaud, "Pleins Feux sur la Carte Postale" p. 164, 2006. Disponible en <[http://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-531-90320-0\\_13?no-access=true](http://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-531-90320-0_13?no-access=true)> Fecha de consulta: junio de 2012.

UNAM - IHH