



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ACATLÁN

“Del arribo del ferrocarril a México y su declive. (1876-1915). Análisis comparativo con el cortometraje *Runaway* (Tren en fuga)”

Seminario Taller Extracurricular
“Interdiscursividad: Cine, Literatura, Historia”

Que para obtener el grado de
Licenciada en Historia

Presenta
Marisol García Rosas

Asesora
Dra. Laura Edith Bonilla de León

Santa Cruz Acatlán, Naucalpan, Estado de México
Mayo 2022



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos:

Gracias a mi padre Emigdio García y a mi madre Cristina Rosas por ser parte fundamental de mi formación personal, por apoyarme en mi carrera y mis sueños en todo momento, sin descanso. Los amo y este trabajo está dedicado a ustedes.

Agradezco a mis hermanos Alonso, Israel y Fernando. Por sus palabras de ánimo durante mi vida como estudiante, por compartir experiencias, tiempo y alegrías que me ayudan a obtener fuerza para seguir adelante.

A mi Ángel maravilloso que ha sido la inspiración para el desarrollo de este tema, tu pasión por los transportes me motivo a conocer y ver desde otra perspectiva este campo de estudio “el tren”. Te amo hijo, nunca abandones tus sueños.

A mi compañero de vida, M. Pérez por sus palabras que me dieron confianza para obtener mi título a pesar del tiempo y habilidades que parecen haberse perdido, pero que resurgieron al regresar a las clases en el seminario.

A mis compañeras y amigas con las que conviví en el aula compartiendo experiencias de vida y conocimientos de la carrera, amigas del trabajo y de vida entrañables: Irasa Zapata, Paola Aguilar, Cecilia Méndez, Ana Silvia Ruiz, Celia Cervantes, gracias por siempre estar.

A la doctora Laura Edith Bonilla por su entusiasmo, su paciencia y conocimientos que me brindó en todo momento para culminar este trabajo, mi respeto y admiración siempre.

A mi querida UNAM, te llevo en mi corazón con orgullo.



INTRODUCCIÓN	1
Capítulo 1 Del arribo del ferrocarril a México	6
1.1 Primeras concesiones.....	11
1.2 Creación de una compañía nacional.....	19
1.3 El ferrocarril, un ente social.....	25
1.4 El ferrocarril, vehículo de la Revolución.....	33
1.5 El declive.....	39
Capítulo 2 El cine para contar Historia	42
2.1 El cine viajó en ferrocarril.....	42
2.2 Cortometraje, animación y sátira.....	48
2.3 El cortometraje animado <i>Runaway</i>	54
Capítulo 3 Runaway e interpretación histórica a través del cine	57
3.1 El cine como fuente de estudio histórico.....	57
3.2 <i>Runaway</i> y sus alegorías del ferrocarril.....	62
Conclusiones	73
Referencias bibliográficas	77
Bibliografía	80

INTRODUCCIÓN

La historia del ferrocarril es muy extensa y está relacionada con importantes acontecimientos históricos, sus inicios se vinculan con la Revolución Industrial, conocida como la gran escisión que modificó para siempre la vida cotidiana del ser humano por los adelantos tecnológicos que se desarrollaron en esta etapa.

El siglo XIX fue una época de apogeo en la construcción de líneas férreas en distintas partes del mundo, por un lado, existía la necesidad de transportarse más ágilmente de un lugar a otro superando los transportes terrestres de tracción animal. El ferrocarril fue perfeccionándose a través de los años, pero en definitiva su desarrollo y auge ocurrieron a partir de la implementación del vapor, ya que este sistema le concedió la velocidad de la que carecían todos los demás transportes.

La definición de ferrocarril ha variado con el tiempo, al principio se conocía como el camino de rieles, cuya elaboración precisamente era de hierro, de ahí que en el siglo XIX se le denominará como “el camino de fierro”, esta expresión también se debe al origen etimológico de la palabra compuesta por el vocablo ferro y carril provenientes del latín *ferrum* hierro y *carrum* relativo a carro. Actualmente y en el pasado, como se demuestra en el capítulo uno, se nombra así al vehículo constituido por varios vagones arrastrados por una locomotora, que circula sobre raíles y se utiliza para el transporte de personas o de mercancías.

Desde su aparición en México el ferrocarril fue sinónimo de prosperidad en la sociedad del siglo XIX, pues permitió la conexión de regiones antes remotas y de difícil acceso. En aras del progreso fue el medio ideal para abrir nuevos mercados y agilizar el flujo de mercancías hacia los asentamientos poblacionales que comenzaban a formarse en torno a las zonas industriales y de comercio.

Asimismo, transformó la forma de viajar de las personas que, acostumbradas al uso de animales de carga para su traslado o bestias de tiro para el arrastre de los carros y carretas, apreciaron los beneficios de la comodidad y la rapidez, a

diferencia de transitar por una red de caminos conocidos como “de herradura”, cuyas condiciones eran muy precarias e inseguras.

El estudio de la historia del ferrocarril en nuestro país nos permite comprender como se fueron trazando las rutas económicas y políticas que dieron origen al México moderno, además de revelar su influencia en la sociedad como un ente que marcó la transformación de la vida cotidiana a partir de una nueva configuración del territorio nacional.

Considero por ello de gran trascendencia la apreciación del ferrocarril como un elemento clave en la transformación de la historia del México del siglo XIX y su influencia en la vida cotidiana en los siglos posteriores, en los cuales el cine juega un papel importante como referente y testimonio fiel de la herencia cultural que se generó alrededor de la aparición y trayectoria de este medio de transporte.

En el presente trabajo se aborda el tema de la construcción del ferrocarril en México durante los años de 1876-1915, así como las consecuencias económicas y sociales derivadas de su extensión a lo largo y ancho del territorio nacional. Por otro lado, se analizan los efectos de su aparición a través de la ficción en el cortometraje animado *Runaway* comparando las alegorías que esta producción muestra para aprovecharlas como una fuente de estudio para la Historia.

Si bien es cierto que se tratan los temas del capitalismo y el ferrocarril, éste último como producto del primero, transitando por el siglo XIX al XX a través de la comparación de un cortometraje del siglo XXI que, de forma involuntaria toca ambos temas, el presente análisis se enfoca en el momento de mayor desarrollo y auge del ferrocarril en la época del Porfiriato y a los primeros años de la Revolución Mexicana, considerando no sólo los cambios que ha presentado a través del tiempo, sino que a la vez señala los elementos que han permanecido, como es el caso del perfeccionamiento y ocaso de este medio de transporte.

De esta manera, considero que este cortometraje hace referencia a la historia de del capitalismo como una necesidad de buscar en el pasado para entender el

presente. A partir de mi formación como historiadora me di a la tarea de indagar sobre la historia que se toca en el cortometraje pero que no se expone. Pues paradójicamente, para estudiar la Historia debemos partir del presente.

Esta investigación se divide en tres capítulos, el primero de ellos es el recuento histórico de los primeros intentos en el país para la construcción del ferrocarril a través de las primeras concesiones otorgadas por el gobierno mexicano a inversionistas locales para iniciar las obras que dieron origen a las primeras rutas férreas, específicamente la ruta del Ferrocarril Mexicano.

Se presentan los aspectos económicos relacionados con dicha construcción como es el origen de la deuda ferrocarrilera, la aceleración en la construcción y extensión ferroviarias por medio del otorgamiento de concesiones a empresas extranjeras predominantemente norteamericanas y la posterior compra de acciones a empresas extranjeras para la unificación de rutas que permitieron la posterior creación de una compañía nacional denominada Ferrocarriles Nacionales de México.

Además, se exponen otros aspectos del ferrocarril en relación con su influencia en la sociedad como medio de transporte de pasajeros, vehículo de recreación que dio paso al turismo y como una fuente de trabajo que facilitó la creación de nuevos oficios y del gremio ferrocarrilero. En este apartado se retoman algunas de las distintas visiones que se crearon sobre el ferrocarril dentro de la literatura, las cuales son un reflejo del pensamiento positivista de la época y otras en cambio fueron la germinación de la ideología revolucionaria.

De igual forma se reflexiona acerca del papel que el ferrocarril desempeñó dentro de la lucha revolucionaria, donde fungió como un vehículo esencial para la transportación de las tropas de los distintos bandos y como un elemento clave para inclinar la lucha a favor de quienes mantuvieran el control del material rodante y su infraestructura.

En este punto se hace referencia a las consecuencias económicas de la Revolución en el sistema ferroviario mexicano, en cuanto al balance final de la destrucción y pérdidas económicas que sufrió como medio de transporte y de carga, los autores especializados difieren en las cifras, pero concuerdan sobre las repercusiones que a la larga contribuyeron a la desestabilización y declive del ferrocarril.

El segundo capítulo está dedicado al vínculo existente entre el ferrocarril y los comienzos del cine en México, con el fin de contextualizar el objetivo principal de este trabajo, que es análisis de las consecuencias económicas y sociales de la construcción del ferrocarril representadas a través del cortometraje *Runaway* del director canadiense Cordell Barker, que fue producido en el año 2009. Dentro de este análisis se precisan también los elementos cinematográficos más representativos en el cortometraje.

Respecto a la metodología empleada en esta investigación se hace referencia en el tercer capítulo a la interpretación histórica a través del cine y al empleo de este cortometraje en particular como una fuente indirecta para el estudio de la historia del ferrocarril en México. Uno de los pioneros en el estudio del cine como fuente de la Historia, es el francés Marc Ferro, quien además apreció el uso didáctico del cine para la enseñanza de la Historia. Por otro lado, Pierre Sorlin como sociólogo aportó a la metodología la visión social que el cine encierra en sus interpretaciones sobre el pasado. De ambos autores se retoman estas formas de análisis de las producciones cinematográficas que refieren temas históricos.

De acuerdo con Roger Chartier la representación puede describir la ausencia de un objeto, persona o ente y la cual se presenta de forma simbólica a través de signos. La historia cultural estudia dichas representaciones del acontecer histórico que los individuos generan sobre su entorno y sobre su pasado.

Lo anterior tiene relación con las formas en que el cine ha plasmado en la pantalla las distintas visiones que se tienen sobre el presente y el pasado, las cuales permitieron generar múltiples objetos de estudio para el historiador, cuyo

enfoque es la historia cultural. Estos estudios se apoyan también de la literatura, la lengua, el arte, la sociología, la filosofía y otras áreas que le permiten aplicar con libertad el análisis de las realidades cambiantes.

La intención del presente trabajo es el análisis de un acontecimiento histórico, sus componentes, la representación de dicho acontecimiento a través del cine; para así entender cómo puede ser aplicada dicha representación al discurso histórico y su utilización en la didáctica de la Historia.

Por otro lado, para la mayoría el ferrocarril es hoy sólo producto de la nostalgia y el recuerdo, en la actualidad varios países incluso carecen de la infraestructura con la se construyó en sus años de apogeo, y en cambio para otros como es el caso de China y Japón es un ejemplo por el avance tecnológico y la modernidad que han alcanzado. En el caso de México en los últimos años el ferrocarril ha sido tema en los medios de comunicación tras la propuesta de reincorporar el servicio de pasajeros con el proyecto del Tren Maya, su impacto social, económico y ambiental.

Existe, por tanto, cierta resistencia en abandonar del todo este generoso medio de transporte bajo el argumento de su funcionalidad y seguridad frente a la problemática del traslado que se vive en la Ciudad de México y otros lugares del país. Aunque varias de las vías férreas originales han desaparecido y quedaron sólo en la memoria del colectivo, continúan en operación algunas líneas de carga, la ruta concesionada para pasajeros como el tren suburbano y sólo tres rutas ferroviarias que transportan pasajeros con fines turísticos como es el caso del Chepe que va de Chihuahua a Los Mochis, el Tequila Express que viaja de Guadalajara a Tequila y el Tren Turístico Tijuana a Tecate.

Por estas razones me parece significativo rescatar a través del presente análisis que el ferrocarril continúa su marcha como un actor influyente en la historia económica, social y cultural de nuestro país, a pesar del tiempo y de su decaimiento.

“Yo he visto pasar muchos trenes en mi vida y conocí algunos viajeros que pudieron abordarlos. Si usted espera convenientemente, tal vez yo mismo tenga el honor de ayudarle a subir a un hermoso y comfortable vagón.”

Juan José Arreola, “El Guardagujas”

Capítulo 1 Del arribo del ferrocarril a México

La historia del ferrocarril en México inició su camino lleno de grandes dificultades y tropiezos. En el período previo a su llegada prevaleció la inestabilidad política y económica derivada de la lucha de independencia con España, el desgaste ocasionado por la guerra y la ineficacia de algunos de los gobiernos instaurados que quebrantaron aún más las finanzas públicas ya de por sí debilitadas en los últimos años del virreinato.

El primero de esos gobiernos encabezado por Agustín de Iturbide terminó por aceptar la deuda con España a cambio del reconocimiento externo. A la caída del imperio se optó por solicitar empréstitos al extranjero específicamente a Inglaterra, para solventar la precaria situación del erario público, generando con ello las primeras deudas del gobierno mexicano como nación independiente, Francisco de Arrillaga secretario de Hacienda, fue quien se encargó de proponer esta iniciativa, años más tarde figuraría como un afanoso promotor para la construcción del ferrocarril.

Una forma usual de financiamiento en esta época fue la emisión de títulos o bonos, que fueron instrumentos de deuda que se basaban en hacer uso de los recursos del público, permitiendo reunir grandes cantidades de dinero, éstos eran garantizados regularmente con bienes inmuebles. Aunque los gastos de emisión y colocación de los mismos eran muy costosos, lo atrayente de ellos fue que su

negociación llevaba menos tiempo que los préstamos bancarios o los contratados con las casas prestamistas.

Este tipo de financiamiento fue aprovechado tanto por el gobierno mexicano como por las empresas de capital inglés y estadounidense durante la construcción del Ferrocarril Central Mexicano, el Nacional, el Internacional y otras líneas más, las empresas emitieron bonos y títulos de acciones sobre el capital, infraestructura, inmuebles y material rodante.

Entre las dificultades para la construcción del ferrocarril, es necesario mencionar la lucha política interna existente en el país, pues las grandes diferencias ideológicas y las formas de gobierno que intentaban establecer liberales y conservadores crearon un clima caótico que impedía llegar a acuerdos mínimos y benéficos para la nación, un ejemplo de ello, es que mientras unos pugnaban por repeler el asedio de los países imperialistas, los últimos lo hacían por el restablecimiento de la monarquía.

Sergio Ortiz Hernán resume esta etapa de conflictos políticos con la siguiente frase; “se levantaron como obstáculos insalvables del progreso general las pugnas partidistas, los caudillos y militares prepotentes, las luchas intestinas, las amenazas y agresiones extranjeras.”¹

Las intervenciones extranjeras que sufrió el país como la del año 1847, también contribuyeron a que el avance en la construcción de las primeras líneas férreas fuera lento o que fuera suspendida, descartando el período conocido como Segundo Imperio (1863-1867), ya que Maximiliano de Habsburgo procuró la continuación de la construcción de la primera ruta que enlazaría a la Ciudad de México con Veracruz donde los tramos de San Juan a Tejería y de la Ciudad de México a la Villa de Guadalupe fueron extendidos.

¹ Sergio Ortiz Hernán. *Los Ferrocarriles de México una visión social y económica*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, tomo I, p. 63.

Por su parte el gobierno de Benito Juárez (1857-1872) fue el que dio mayor impulso y con resultados distintos en cuanto al avance para la conclusión de la mencionada ruta, pese a que su administración se estrelló en el Congreso con los políticos conservadores que obstaculizaron la liberación de la concesión del ferrocarril México-Veracruz, argumentando que ésta, estipulaba condiciones ventajosas para los inversionistas.

Fue con el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada en el año 1873 que se inician las operaciones del Ferrocarril México-Veracruz, con el objetivo idóneo, de propiciar un comercio competitivo con otras naciones, favoreciendo el intercambio de productos agrícolas, mineros, forestales y artesanales producidos en las regiones del norte y del sur del país, donde por supuesto pasarían las rutas del ferrocarril. El obstáculo más importante para éste y los anteriores gobiernos fue la falta de capital para impulsar las obras de construcción del ferrocarril.

Por lo que fue necesario que el gobierno central lanzará la convocatoria de construcción primero a los concesionarios del ferrocarril y después a los Estados, impulsados por la idea de transportar sus productos y comercializarlos en nuevos mercados, reduciendo los costos y aumentando sus ganancias. El transporte de mercancías en esa época era costoso, los productos agrícolas como semillas y granos (maíz, trigo y frijol) eran difíciles de transportar hacia lugares lejanos y ni pensar en los perecederos.

El nuevo medio de transporte llamó la atención de algunos hacendados y empresarios locales dedicados a la producción de maderas, fundición de hierro, telas, hilados y papel. En ese aspecto el ferrocarril representó una valiosa herramienta para el desarrollo industrial por el traslado de gran cantidad y variedad de mercancías, al agilizar también los tiempos de transportación, reducir los costos, así como para acrecentar la protección de las mercancías y pasajeros a su destino.

Desde gobiernos anteriores se había dado impulso al desarrollo industrial en la Ciudad de México, en el Estado de México, Puebla, Tlaxcala y Veracruz para la producción textil, vidriera y de papel. Sin embargo, la competencia con la industria

extranjera obligó a la larga que la mayoría de estos empresarios tuvieran que asociarse o bien, vender sus empresas a inversionistas franceses, ingleses y estadounidenses.

Como muestra de lo anterior abro un pequeño paréntesis para ejemplificar, en el contexto del surgimiento de fábricas textiles en la región del Estado de México, se facilitó un transitorio mejoramiento económico, que a su vez propició el aumento de la población en los lugares a donde se desplazaron grupos de personas para incorporarse al trabajo de obrero. Es el caso de la *Fábrica de Hilados y Tejidos de Lana San Ildefonso*, inaugurada 1847 en la municipalidad de Monte Bajo, esta empresa además de consolidarse como tal promovió la extensión de la ruta del Ferrocarril Monte Alto de vía angosta, que partía de la Ciudad de México a esa zona a fin de transportar los productos que se fabricaban en ella, como fueron las mantas de lana y telas de casimir.²

Dentro de esa misma zona se fue abriendo un corredor industrial, ya que en el año 1852 inicia labores la fábrica de hilos *Barrón* y en 1900 la fábrica de papel conocida como *El Progreso Industrial*, en cuyo poblado del mismo nombre llegó a extenderse la mencionada ruta del Ferrocarril de Monte Alto y que finalmente dio origen a la empresa denominada la *Fuerza Motriz*.

La proliferación de estas líneas troncales que tenían como fin favorecer el crecimiento económico de las haciendas, fábricas y empresas mineras, propició el abuso por parte algunos de los concesionarios ya que en muchas ocasiones tendieron vías que atravesaban sus propiedades, se realizaban exageradas extensiones para conseguir las subvenciones ofrecidas por el gobierno por cada kilómetro construido y en forma contraria se cobraban sin realizar ningún avance en años.

² María Antonieta Ilhui Pacheco Chávez. "Mujeres tejiendo e hilando a la clase obrera: las mujeres de La Colmena, Barrón y San Ildefonso durante el proceso de formación de la clase obrera en México 1846-1980". (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1992, p. 12.

Conjuntamente al entrar a esta nueva organización laboral algunas zonas del país sufrieron pérdidas económicas en algunas de las actividades productivas como la agricultura y la minería debido al abaratamiento de sus productos, pues éstos se distribuyeron con mayor velocidad y las rutas del mismo ferrocarril fueron abriendo nuevos mercados que representaron una competencia

Urgía entonces acelerar dicha construcción de líneas que permitieran la conexión de otras zonas económicas estratégicas para un efectivo desarrollo industrial y comercial a nivel nacional. Por ello, el gobierno de Porfirio Díaz instituyó una política más liberal que los anteriores, bajo el lema de “orden y progreso” se concedieron a empresas extranjeras ilimitadas prebendas para atraer sus capitales en apoyo al desarrollo del sistema ferroviario mexicano con miras a fortalecer con ello el comercio con el exterior.

Lo anterior provocó un lastre más en el desarrollo de un sistema ferroviario en México, ya que el otorgamiento de las primeras concesiones fue con una mínima regulación por parte del gobierno mexicano, que ante la urgencia de expandir el ferrocarril en territorio nacional, eximió a los inversionistas extranjeros del pago de impuestos, se les asignaron ostentosas subvenciones por cada kilómetro de línea construido, además de tener el derecho de expropiar terrenos al amparo de la construcción del ferrocarril, lo que provocó muchos despojos injustos en perjuicio de los más pobres.

Son varios autores los que concuerdan que la construcción del ferrocarril en México obedeció a la conexión de los lugares más importantes por su economía, es decir, las zonas productivas de mayor auge y por otra parte la estructura social prevaleciente, además de la intención de unir los extremos sur y norte de la República Mexicana y de la zona del Golfo con el Pacífico.³

³ Entre los autores que desarrollan este tema se encuentra Sandra Kuntz con el capítulo “Los Ferrocarriles y la formación del espacio económico en México” en *Ferrocarriles y Obras públicas*. México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1999; así mismo por Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*

En otras partes del mundo, concretamente en Europa la construcción de líneas férreas obedeció principalmente a estrategias de tipo militar, mientras que en los Estados Unidos estuvo ligada a favorecer el comercio interno y siendo este el país que más dominio tuvo sobre la construcción de las principales líneas férreas en México, se implantó el mismo patrón usado por el territorio vecino convencidos de que era el camino correcto hacia el progreso.

Otro factor en contra de la construcción ferroviaria fue la gran extensión geográfica que comprende el territorio nacional y su propia naturaleza, los cuales frenaron la llegada de este medio de transporte y al mismo tiempo la hacían inminente, como lo apunta Oscar Realme, “La ineficacia de nuestras vías fluviales, así como la de los caminos terrestres con que México contaba, hacían urgente para nosotros los medios de comunicación fácil y expedita.”⁴

1.1 Primeras concesiones

Los numerosos intentos que se procuraron en el siglo XIX para la construcción de vías férreas en el país quedaron únicamente como proyectos inconclusos y otros más caducaron por la falta de capital o por una planeación deficiente, como se observará en el presente capítulo.

Se reconoce como la primera concesión para la construcción del ferrocarril a la otorgada en 1837 por parte del gobierno de Anastasio Bustamante a Francisco de Arrillaga, comerciante español y exministro de hacienda en el gobierno de Guadalupe Victoria. La idea inicial de su proyecto fue construir una vía doble que partiera de la Ciudad de México a Veracruz con un ramal con destino a Puebla, sin

⁴ Oscar Realme Rodríguez. *Los ferrocarriles y su influencia en la integración social y económica de México*. México: UNAM, 1951, p. 452.

embargo, ésta nunca se concretó debido a su alto costo y a una planeación carente de visión ya que se restó importancia a las dificultades económicas y geográficas.

Para 1842 el gobierno de Antonio López de Santa Anna concede una segunda concesión para la construcción de una línea que partiera de Veracruz a San Juan, a la Comisión de Acreedores al Camino de Perote a Veracruz, la cual había otorgado préstamos para el mejoramiento de esos caminos, pero la lentitud de respuesta provocó su revocación.

Fue hasta el año 1850 que se inauguró el tramo que iba de Veracruz al Molino y cuyos vagones fueron construidos en Bélgica, la máquina que los conducía fue nombrada *La Veracruzana*, los trabajadores que construyeron esta vía también provenían de dicho país, mientras que los materiales utilizados procedían de Inglaterra. Esta fue la primera vez que un ferrocarril circuló dentro del país.

Una tercera concesión fue otorgada en 1853 al inglés John Laurie Rickards, de la cual se proyectaba, iniciaría en la Ciudad de México, pasaría por Puebla y tendría como destino los llanos de Apam, dos años más tarde se declaró nula y fue transferida al empresario Antonio de Escandón en 1856.

Un año después se inauguraría por Ignacio Comonfort en la Ciudad de México la línea que iba de Tlatelolco a la Villa de Guadalupe cuya concesión estuvo a cargo de los hermanos Mosso y años más tarde pasaría a manos de los hermanos Escandón.

Otra de las concesiones otorgadas a Escandón fue la construcción del ferrocarril de Veracruz al Océano Pacífico en 1861, cuya extensión se fue prolongando con el paso de los años, incluso durante la intervención francesa, Maximiliano de Habsburgo le dio cierta continuidad a la construcción de esta vía y otras más, siendo durante estos años que se decidió que su ruta pasara por Orizaba y las Cumbres de Maltrata.

Fue en el año de 1873, durante el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada, que se vieron materializados los numerosos intentos para la construcción de una vía férrea completa cuando se inauguró el Ferrocarril Mexicano que recorría la ruta de México hacia Veracruz, cuya construcción tardó casi cuatro décadas. Pues, aunque se buscó por todos los medios impulsarla a través de concesiones, se sufrieron grandes calamidades, pérdidas para el erario y el desprestigio ante los opositores del gobierno que buscaron en todo momento su fracaso.



Mapa del Ferrocarril Mexicano – Veracruz en 1877, con sus ramales de Puebla y Jalapa. Colección Villasana-Torres.

Ante la lentitud en la construcción de más líneas férreas en el país, en el año 1880 el gobierno de Porfirio Díaz acordó con empresas extranjeras, principalmente norteamericanas, realizar inversiones a gran escala para la ampliación de las rutas del ferrocarril en México, que conectaran los puntos más importantes a favor del comercio. Contrariamente a lo que se había presentado en años anteriores cuando la falta de recursos económicos y técnicos por parte de los pequeños inversionistas y de los gobiernos locales resultó insuficiente.

Al estar a favor de la inversión de capital extranjero el gobierno porfirista reconoció deudas que en su momento desconoció el presidente Benito Juárez y aunque restableció con ciertas reservas las relaciones con los gobiernos de Inglaterra, Francia y España, persiguiendo una política de modernización, la diplomacia con Europa no estaba del todo bien, por lo que se propuso entonces a robustecer la relación con los Estados Unidos de Norteamérica para acrecentar el comercio con esta nación.

Es entonces que se inicia un segundo período en el que de manera efectiva el gobierno porfirista realiza onerosas concesiones⁵ que permitieron concretar por fin la unión de los extremos del país de sur a norte y del Golfo al Pacífico, donde se logra una constante y acelerada extensión de vías férreas creándose las rutas principales que fueron aprovechadas y explotadas al máximo por los inversionistas norteamericanos, como se aprecia en las siguientes acotaciones basadas en el recuento que realiza el autor Máximo Cerdio:⁶

1. El Ferrocarril Central o *Mexican Central Railway Company Limited*⁷ de capital norteamericano fue inaugurada en 1884, su ruta corría de la Ciudad de México a Ciudad Juárez (Paso del Norte) con un ramal al Pacífico (por Guadalajara) y otro a Tampico (por San Luis Potosí), cuya concesión fue otorgada a la Compañía con domicilio en Boston Atchison Topeka Santa Fe.
2. El Ferrocarril Nacional o *National Railway Company of México* con domicilio en Denver, también de capital norteamericano fue inaugurada en el año 1888, la

⁵ Correspondencia entre Porfirio Díaz y Sebastián Camacho, relativa a las modificaciones sobre las concesiones otorgadas por el gobierno mexicano a la Compañía Limitada del Ferrocarril Central, el 08/09/1880 y 12/04/1883, se incluyen los proyectos de estatutos, AHBM, caja 50, exp. 10.

⁶ Máximo Cerdio. "El tren más allá del bien y el mar". *Revista Comercio Exterior*, México, Bancomext, no. 8, agosto de 2005, p. 715.

⁷ Acuerdo celebrado entre Francisco Espinosa como representante del gobierno federal, Edward Jackson, como apoderado de The Mexican Central Railway Company, Limited, sobre el subsidio otorgado para construir el Ferrocarril Central, AHBM, caja 38, exp. 22. Estatutos de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano con su capital social inicial y objetivo. Copia de escritura constitutiva de la compañía denominada Roberto R. Simon y Socios a fin de obtener la concesión el ferrocarril central, AHBM, caja 42, exp. 8.

ruta iba de la Ciudad de México a Nuevo Laredo posteriormente se extendió hasta Apatzingán, Michoacán y por el Norte hacia Matamoros, Tamaulipas.

3. El Ferrocarril Internacional o The Mexican International Railways Company de capital norteamericano, cubría la ruta de Piedras Negras a Durango y después se extendió con un ramal a Tepehuanes.
4. El Ferrocarril de Sonora, inaugurado en el año 1881 cuya concesión fue otorgada a la Compañía Atchison Topeka Santa Fe de capital norteamericano y que recorría la ruta de Hermosillo a Nogales, Sonora.
5. El Ferrocarril Interoceánico de capital inglés, iba de la Ciudad de México a Veracruz, pasando por Jalapa y con un ramal que llegaba a Izúcar de Matamoros, Puebla y Puente de Ixtla, Morelos.
6. El Ferrocarril Panamericano en un principio se constituyó con capital norteamericano y se construyó para unir la frontera de Guatemala desde Tapachula y San Jerónimo pasando por Tonalá, en Chiapas.
7. El Ferrocarril Mexicano del Pacífico de capital norteamericano su ruta partía de Guadalajara a Manzanillo y pasaba por Colima.
8. Ferrocarril Kansas City, México y Oriente en un inicio fue constituido por capital norteamericano, posteriormente Alberto K. Owen adquirió los derechos en 1899, partía de Topolobampo, Sonora a Kansas City.
9. Ferrocarril Sud-Pacífico otorgado en concesión a Southern Pacific fue integrándose por varias líneas salía de Empalme en Sonora hacía Mazatlán, en el año 1927 se extendió hasta Guadalajara.

10. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue constituido en un principio con capital estatal, cubría la ruta del puerto de Salina Cruz a Puerto México en Coatzacoalcos para conectar el Océano Pacífico con el Golfo de México.
11. Ferrocarril Noroeste de México inició sus operaciones en 1910, iba de Ciudad Juárez a la Junta en Chihuahua, posteriormente se unió al Ferrocarril Chihuahua-Pacífico.
12. Ferrocarriles Unidos de Yucatán de capital mexicano, fue integrado con las líneas férreas existentes en la Península, en 1958 el ramal Mérida-Campeche se amplía para conectarse con el Ferrocarril del Sureste. El Ferrocarril de Occidente constituido por capital inglés, partía del puerto de Atlanta hacia Culiacán, Sinaloa.



Principales Caminos de Fierro de la República Mexicana 1888 – Colección David Rumsey

Dichas concesiones se caracterizaron entre otras cosas porque su vigencia era por 99 años, al final de ese tiempo las vías, el material rodante y la infraestructura pasarían a dominio público después de pagar su costo. El gobierno se encargó de fijar las tarifas y el derecho a nombrar representantes en las juntas directivas de dichas empresas, las cuales debían presentar también informes anuales sobre sus estados financieros y sus operaciones.

Además, se distinguen por la falta de un marco jurídico que regulara la competencia entre las mencionadas empresas y donde los intereses del país no resultaran tan notablemente afectados, como lo apunta Álvarez Garibay en la siguiente cita: “No había ninguna Ley que regulará el estado que guardaban las concesiones y los contratos y por ello cada instrumento jurídico presentaba notables diferencias.”⁸

Fue hasta la gestión de José Yves Limantour como ministro de Hacienda y con la creación en 1891 de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que se crean las bases de la legislación en materia de ferrocarriles en nuestro país. “La política comenzó a ser regulatoria y no sólo de promoción, se daría prioridad a la construcción de ciertas líneas y se aplazarían proyectos.”⁹

Hasta este momento puede verse que el problema de este y los gobiernos anteriormente señalados tenían un común denominador en su política, como lo apunta Realme, “adoleció del defecto de la incoherencia en la dirección, dando por resultado que, de 222 concesiones acordadas hasta el 31 de diciembre de 1899, 135 fueran abandonadas o declaradas caducas y de las restantes sólo alrededor de una docena representaban negocios importantes.”¹⁰

Para 1899 se da a conocer la Ley sobre Ferrocarriles la cual establece una división entre vías generales de comunicación, vías en el Distrito Federal, así como las vías de interés local en los Estados. También se hace una distinción conforme

⁸ Jaime M. Álvarez Garibay. *Desarrollo institucional del sistema ferroviario*. México, UIA, 2011, p. 28.

⁹ *Ibidem.*, p. 30.

¹⁰ *Ibidem.*, p. 454.

a la importancia que tienen las rutas por su conexión, por ejemplo, las que iban de la Ciudad de México al Norte, dejando en segundo plano a las troncales y a las vías locales.

Cabe mencionar que con base en el artículo 14 de esta Ley sobre Ferrocarriles el gobierno de Porfirio Díaz autorizó la celebración de convenios y contratos entre las distintas compañías ferrocarrileras a fin de dividirse el mercado. Lo anterior fue generando una competencia desleal que derivó en una guerra por el control de las vías sobre todo entre las grandes compañías, afectando con ello el alza en las tarifas y la disminución en la eficiencia de los servicios.

Ante este panorama y por la intervención de Limantour, el ejecutivo expide en el año 1907 un decreto por medio del cual se adquieren acciones del Ferrocarril Central y el Nacional con el fin de fusionarlos en una sola empresa e impedir que las empresas norteamericanas adquirieran un monopolio mayoritario sobre las vías férreas nacionales, sin embargo, con ello se iniciaría una deuda impagable que arrastrarían los gobiernos posteriores durante muchos años.¹¹

Limantour tenía la idea de beneficiar a la economía del país disminuyendo las erogaciones que se hacían por las numerosas subvenciones concedidas por los gobiernos anteriores en la urgencia de la construcción de vías a lo largo y ancho del territorio nacional y crear un orden para las concesiones que se habían concedido a diestra y siniestra sin el estudio previo de los casos.¹²

¹¹ "El gobierno no tenía los 8 millones de dólares necesarios para comprar las 200 000 acciones del Central y tuvo que pagarlas con cierta cantidad de bonos que se le cedían a cambio de su garantía otorgada a los bonos de hipoteca general de la nueva empresa, por un poco más de 100 millones de pesos, lo cual dio origen a la onerosa y complicada "Deuda Ferrocarrilera". Jean Bazant. *Historia de la deuda exterior de México 1823-1946*. México, El Colegio de México, 1995, p. 170.

¹² "Trazos hechos por lugares difíciles con el objeto de pasar por determinadas propiedades, o viceversa, rutas escogidas por su bajo costo de construcción sin atender a las necesidades de las regiones vecinas o de los centros de producción y de consumo; líneas exageradamente desarrolladas con perjuicio de los fondos públicos por razón de las subvenciones kilométricas; paralelismo de líneas en longitudes considerables y situadas a corta distancia unas de otras; ferrocarriles que comienzan en el desierto y concluyen en el mismo desierto; vías que jamás pudieron explotarse". *Ibidem*, p. 455.

Un ejemplo de ello es el monto de las subvenciones que se le facilitaron al Ferrocarril Central, “El Gobierno de México contribuyó liberalmente a la construcción del Ferrocarril Central, con la subvención de 9,500 pesos por kilómetro, afianzada con certificados de un tanto por ciento de los ingresos aduanales, subvención que alcanzó, respecto de la línea principal, a 18,620,000 pesos más o menos.”¹³

1.2 Creación de una compañía nacional

La historia de los ferrocarriles y su deuda han recorrido caminos paralelos, no se puede hablar de la construcción de las primeras rutas ferroviarias y dejar de lado el tema del gran endeudamiento que ésta implicó para el país, ya que siempre se careció del capital necesario para su ejecución y el único camino factible fue el de recurrir a los préstamos con garantía hipotecaria sobre los mismos ferrocarriles.

En la Ley del 26 de diciembre de 1906¹⁴ el Congreso de la Unión autorizó al Ejecutivo Federal la constitución de una sociedad mexicana por acciones de responsabilidad limitada, la cual tenía por objeto incorporar los bienes del Ferrocarril Nacional de México, que pertenecía entonces a la Corporación Utah, así como los del Ferrocarril Central Mexicano cuya propietaria era la Corporación Massachusetts, ambas corporaciones de origen norteamericano.

Derivado de la Ley anterior, el 6 de julio de 1907 se expidió el decretó para la creación de la mencionada Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México,

¹³ Juan De la Torre. *Historia y descripción del Ferrocarril Central Mexicano*. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1888, p. 10.

¹⁴ Publicada en el *Diario Oficial de la Federación* de fecha 26 de diciembre de 1906.

en el cual se describen las características de la nueva empresa y así mismo las de los bonos que se les autorizó emitir.¹⁵

En el año 1908 el gobierno adquiere finalmente acciones del Ferrocarril Central y del Nacional para después fusionarlas con la recién creada empresa de Ferrocarriles Nacionales de México¹⁶, se consiguió mediante la emisión de bonos de deuda que fue acrecentándose a causa del atraso y suspensión de pagos, así como por los costos de las pérdidas provocadas en el movimiento revolucionario y el mantenimiento de las líneas.

Limantour como ministro de Hacienda, adquirió de igual manera instrumentos de crédito llamados *deventures* en favor de la Compañía Ferrocarrilera Interoceánica, así como acciones de la empresa Ferrocarril Nacional. Para ello, tomó capital de las reservas del tesoro a través de la emisión de obligaciones a corto plazo con el Banco Nacional de México.

Posteriormente se emitieron nuevas obligaciones por un total de 18.5 millones de dólares, y al querer nacionalizar las líneas férreas, Limantour tuvo que solicitar grandes empréstitos a largo plazo con el exterior. La política de nacionalización casi se vendría abajo porque la adquisición de las líneas ferrocarrileras más importantes, El Nacional y El Interoceánico, requirió de mucho dinero que no fue posible conseguir, por esta razón, se tuvieron que efectuar pagos con bonos garantizados con una hipoteca de 100 millones de pesos sobre la naciente empresa de Ferrocarriles Nacionales de México.

¹⁵ Publicada en el *Diario Oficial de la Federación* de fecha 06 de julio de 1907. Véase también Ferrocarriles Nacionales de México. Escritura constitutiva y estatutos, AHBM-Deuda Pública Exterior, caja 20, exp. 1.

¹⁶ "El Gobierno decidió intervenir directamente en los negocios de ferrocarriles y adquirió en propiedad el de Veracruz al Istmo y el Pan-Americano. Asimismo, compró la mayoría de las acciones de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales. Esta empresa se constituyó en virtud de una ley expedida en el año de 1906, que autorizó al Ejecutivo para incorporar en una sola compañía las propiedades del Ferrocarril Central Mexicano y del Nacional Mexicano". *Ibidem*, pp. 458.

Para tener una idea de la magnitud de la deuda durante el período porfirista y su notable incremento a lo largo de la historia del siglo XX, se precisan algunos datos teniendo en cuenta que gran porcentaje de ésta la constituyó la deuda de los ferrocarriles.

Para el año 1905 la deuda era de 316.3 millones de pesos (en ese año se da una de las primeras devaluaciones del peso) y para 1910 la cifra aumentó a 578 millones de pesos. De 1906 a 1913, se obtuvieron algunos créditos y en 1910 se decretó una suspensión de pagos a causa del levantamiento armado y en el año 1914 nuevamente fueron cesados por el gobierno de Victoriano Huerta, se puede decir que este periodo es inactivo en cuanto al pago del endeudamiento con el exterior que se reanuda hasta el año 1922.¹⁷

En cuanto al gobierno de Venustiano Carranza (1917-1920) se tuvo que valer de la emisión de billetes para obtener liquidez como lo resume la siguiente cita: “Mientras Huerta había podido conseguir crédito, Carranza nunca gozó de ese recurso y tuvo que financiarse exclusivamente con la impresión de billetes.”¹⁸

El 19 de enero de 1918 se celebró un convenio entre el gobierno federal y la empresa S. Pearson and Son Limited para su liquidación e indemnización en la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec, con lo que ésta pasó a manos del gobierno mexicano que a su vez asumió las deudas contraídas por dicha empresa las cuales ascendían a 2,400,000 libras.¹⁹

Al finalizar el conflicto revolucionario el gobierno de Álvaro Obregón se vio en la necesidad de solicitar un nuevo préstamo para financiar la reconstrucción. Fue a través del secretario de hacienda, Adolfo De la Huerta, que se iniciaron las negociaciones con Thomas W. Lamont, presidente del Comité Internacional de Banqueros, con el fin de reanudar el pago de la deuda suspendido a raíz del

¹⁷ Bazant, Jean. *Op. Cit.*, p.186.

¹⁸ *Ibidem*, p.187.

¹⁹ Lorenzo Meyer. *Su majestad contra la Revolución Mexicana 1900-1950. El fin de un imperio informal*, COLMEX, 1991, México, p. 358-359.

conflicto revolucionario. El 16 de junio de 1922 se formalizó el Convenio De La Huerta-Lamont en donde se incluyeron además las emisiones de la deuda ferrocarrilera y los empréstitos del Ferrocarril de Tehuantepec.

Pero no se llegó a ningún acuerdo por años debido a la inconformidad por parte de los tenedores de bonos, fue en el año 1942 cuando se firma un nuevo convenio con el cual el gobierno mexicano logró reducir la deuda externa del país que para entonces arrojaba las siguientes cifras:

- Bonos registrados y acogidos: Dls. 200, 239, 694

- Bonos registrados y no reconocidos: Dls. 632, 624

- Bonos no registrados: Dls. 29, 759, 656

Con este convenio la Secretaría de Hacienda y Crédito Público encomendó al Banco de México la atención de las obligaciones que se acordaron bajo el amparo del convenio de 1942, encargándole efectuar todos los pagos que ahí se estipulaban.

Hubo una última reestructura bajo un último convenio suscrito en el año 1946, donde se incluyeron el resto de las deudas de los ferrocarriles y nuevamente se logró una reducción de la deuda donde el gobierno mexicano al entrar oficialmente en el conflicto de la Segunda Guerra Mundial desconoció por medio de un decreto presidencial el pago de bonos en poder de tenedores cuyo origen o residencia se determinará en poder del enemigo, es decir, los países del eje Alemania, Italia y Japón.

A partir de lo anterior es conveniente presentar los nombres de las emisiones pertenecientes a la llamada deuda ferrocarrilera para dimensionar el endeudamiento generado a raíz de la construcción, extensión y mantenimiento de

los ferrocarriles a partir del siglo XIX, siendo éste un elemento clave que asoló su desarrollo y su evolución.

Así podemos identificar en primer lugar el número de deuda y la leyenda que aparece en cada uno de los documentos conocidos como bonos de deuda, donde aparece el nombre de la empresa que los emitió, el porcentaje de la garantía otorgada por el gobierno mexicano y el período de su vencimiento, pactados a través de los mencionados convenios:²⁰

Deuda 14_ Ferrocarriles Nacionales de México, bonos oro de Hipoteca General garantizada del 4%, amortizable en setenta años, (que vencen el 1º de octubre de 1977).

Deuda 15_ Compañía del F. C. de Veracruz al Pacífico, bonos oro de primera Hipoteca garantizada del 4 ½% (que vencen el 1º de julio de 1934).

Deuda 16_ FF. CC. Nacionales de México, bonos oro prioridad del 4 ½%, amortizables en 50 años (que vencen el 1º de julio de 1957).

Deuda 17_ Compañía del F. C. Nacional de México, bonos oro de prioridad 4 ½% (que vencen el 1º de octubre de 1926).

Deuda 18_ Compañía del F. C. Nacional de México, bonos oro del 4% de primera Hipoteca consolidada, (que vencen el 1º de octubre de 1951).

Deuda 19_ Compañía del F. C. Internacional Mexicano, bonos en libras esterlinas prioridad del 4 ½% (que vencen el 1º de septiembre de 1947).

Deuda 20_ Compañía del F. C. Internacional Mexicano, bonos oro de primera Hipoteca consolidada del 4% (que vencen el 1º de septiembre de 1977).

²⁰ Comunicado conjunto de la SHCP-Banxico publicado en el año 2011 y dirigido al público en general, denominado “Bonos antiguos que fueron deuda”, en el que notifican que los bonos de deuda antigua del Estado Mexicano de los años de 1850 y 1951 carecen de valor, en virtud de que había transcurrido la fecha máxima para su cobro.

Deuda 21_ Compañía del F. C. Panamericano, bonos oro de primera Hipoteca del 5% (que vencen el 1º de enero de 1934).

Deuda 22_ Compañía del F. C. Panamericano, bonos oro de Hipoteca general del 5% (que vencen el 1º de enero de 1937).

Deuda 23_ Compañía del F. C. Central Mexicano, Ltd., bonos de prioridad de Hipoteca consolidada 5%, (que vencen el 1º de julio de 1939).

Deuda 24_ Compañía del F. C. Central Mexicano, Ltd., pagarés y certificados 5%:

- A. Primera Serie (fecha el 1º de abril de 1897).
- B. Segunda Serie (fecha el 2 de octubre de 1899).
- C. Serie Núm. 10 (fechados el 1º de enero de 1907).

Deuda 25_ Ferrocarriles Nacionales de México, pagarés oro asegurados del 6% (que vencen el 1º de enero de 1917):

- A. Serie "B" (fechados el 1º de abril de 1914).
- B. A tres meses (fechados el 1º de diciembre de 1913).
- C. A tres años (fechados el 1º de enero de 1914).
- D. Serie "C" (fechados el 1º de junio de 1914).

Deuda 26_ Ferrocarriles Nacionales de México, pagarés asegurados 6% (que vencen el 1º de julio de 1916).

- A. A dos años (que vencen el 1º de junio de 1915).
- B. A dos años (que vencen el 1º de julio de 1916).

Este cúmulo de deudas fue amortizándose con el transcurso de los años bajo el amparo del último convenio firmado en 1946 y con la cancelación de bonos de deudas de acuerdo al año en que vencieron todos los registros.

En cuanto a la deuda ferrocarrilera, es interesante rescatar que algunos tenedores conservaban en pleno siglo XXI bonos pagaderos por el gobierno federal, por lo que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, junto con el Banco de México, hicieron público el aviso de la cancelación de esos bonos de deuda de los ferrocarriles, cuyo pago había perdido vigencia.

1.3 El ferrocarril, un ente social

Hasta este punto se puede comprender que las consecuencias sociales derivadas de la construcción del ferrocarril en México durante finales del siglo XIX y su ampliación durante el siglo XX, en primer lugar, fueron la reestructuración de zonas económicas y los nuevos asentamientos de personas entorno a éstas, las cuales demandaron una nueva organización económica, social y laboral.

Entre las ventajas que el ferrocarril propició para la gente de la época fue el acceso a regiones casi desconocidas por la mayoría, pues se viajaba comúnmente sólo por necesidad cuando se trataba de largas distancias, en ese caso los viajes se efectuaban muy pocas veces a pie y se prefería realizarlos a través de animales de carga básicamente por acémilas, caballos y asnos.

Para el traslado de una gran cantidad de mercancías o personas, sobre todo en los recorridos de períodos largos, se emplearon necesariamente las cuadrillas de carretas o coches que eran jalados por estos animales a través de caminos inhóspitos e inseguros, sin dejar de lado, las contingencias derivadas del clima que podían complicar los viajes, al demorarlos, dañar los caminos, estropear la mercancía y aún más ocasionar su pérdida parcial o total.

Puede verse que el tren como transporte de pasajeros y desde su apertura al público en el año 1825, para el recorrido del poblado de Stockton a Darlington en Inglaterra, se ostentó como el primer medio de transporte masivo de personas, quienes vieron acortado el tiempo en sus traslados, experimentaron el viajar largas

distancias en la comodidad y la seguridad que lo caracterizaron desde sus inicios. Contrariamente a lo que entonces representaba el viajar largas distancias, por varias horas, días o semanas sobre el lomo de los animales de carga, en carretas, carruajes, diligencias y coches.

Conforme se fue extendiendo el ferrocarril los viajes ya no fueron vistos como una necesidad obligada que demandaba el realizar diversos preparativos con mucha antelación, éstos comenzaron a ser incluso disfrutados hasta el punto de realizarse traslados por recreación o placer, dando paso al turismo como se expone en el siguiente párrafo.

Varias rutas turísticas del ferrocarril como la de Ciudad de México y en algunos Estados del país, el servicio turístico era proporcionado por carros llamados autovías especialmente diseñados para los viajes cortos de paseo. Retomando el mencionado modelo del Ferrocarril de Monte Alto a manera de ejemplo, éste tenía una ruta turística que trasladaba pasajeros los domingos y días festivos de la Ciudad de México a la región es de Monte Alto (hoy municipio de Atizapán de Zaragoza, Estado de México) una de las paradas era un balneario y la región llamada Monte Bajo (hoy municipio de Nicolás Romero, Estado de México) donde los pasajeros iban a disfrutar de un paseo por el campo en lugares boscosos, con ríos, cañadas y paisajes que hacían atractivo el pintoresco recorrido.²¹

Los medios de transporte anteriormente empleados fueron poco a poco remplazados y en ocasiones sólo fueron relegándose a las zonas alejadas por donde no se fundaron vías férreas, el trabajo de arriero igualmente fue desapareciendo, algunos de ellos pudieron emplearse como trabajadores en el ferrocarril, otros más lo vieron con rechazo y se opusieron a su construcción.

Lo anterior como resultado de que al expropiarse muchos de los terrenos dedicados a la agricultura para la apertura de las vías ferroviarias la gente menos

²¹ El costo del pasaje en el año 1934 del mencionado recorrido turístico era de 50 centavos en segunda clase y 1 peso en primera clase por persona. Tomado de Gilberto Vargas. *Viento de Pueblo*, 2010, p. 56.

favorecida recibió poco dinero por sus tierras, algunas veces tuvieron que emigrar a otras zonas o bien, cambiar de actividad, aseverando aún más el gran descontento social que ya existía desde hacía décadas entre las clases trabajadoras que eran los sectores de la población más empobrecidos.

Para entender los cambios en la estructura social provocados por la aparición del ferrocarril, se hablará de los nuevos oficios que surgieron, haciendo mención de los que atañen a su operación por ser materia de esta investigación y para poder retomarlos más adelante en el capítulo dedicado al análisis comparativo con el cortometraje.

El maquinista era el encargado de operar los trenes de pasajeros o de carga, inspeccionar el tren y sus sistemas, antes de ponerlo en marcha, debía revisar la incorporación de la carga y de los pasajeros, así como su descenso, monitorear la velocidad, la seguridad del tren y vías, atender las situaciones de emergencia y desperfectos, comunicarse con las estaciones para dar seguimiento al recorrido y horarios, entre otras tareas.²²

El fogonero que viajaba siempre al lado del maquinista, ya que era el encargado de alimentar el fuego del hogar de la locomotora de vapor, de su limpieza y engrase. Además, se ocupaba del freno del vagón inmediato a la máquina donde se acumulaba el combustible sólido o líquido.

Su jornada de trabajo comenzaba dos horas antes de la partida del tren ya que debía llegar al depósito de máquinas antes para encender el hogar y calentar el agua en la caldera, que debía tener la presión justa para que la locomotora pudiera iniciar la marcha. Laboraba en la reducida área de la máquina maniobrando las paladas de carbón de hulla o madera, sin protección y soportando los efectos de todo tipo de clima. Su trabajo requería de palear al hogar de la locomotora unas

²² José Manuel Díaz González, *“Los oficios que trajo el tren y el tiempo se llevó”*. Consultado en la página web: <https://www.railastur.es/los-oficios-que-trajo-el-tren-y-el-tiempo-se-llevo/>

cuatro toneladas de carbón al día cuando se trataba de líneas de vía estrecha y unas once cuando eran de vía ancha.

El empleado conocido como guardagujas tenía a su cargo la maniobra de las agujas y señales en los cambios de vía de los ferrocarriles, procurando que cada tren ocupara la vía que la correspondía. Entre sus tareas estaba el comunicar al jefe de estación los problemas que se presentasen en el cambio, así mismo debía cuidar, limpiar y engrasar el aparato. Entre sus herramientas de trabajo se encontraba un banderín y farol para hacer las señales a los empleados del tren. Su jornada ordinaria de trabajo era en promedio de 12 horas diarias. En cuanto al rigor de laborar en el mantenimiento de la vía al exterior incluía estar expuesto a las condiciones del clima según las zonas en que laboraban, al igual que el resto de los trabajadores ferrocarrileros el desgaste físico en el desempeño de su trabajo, a la intemperie, jornadas extensas y condiciones de vida precarias tenía como consecuencia un envejecimiento prematuro y, por ende, una muerte anticipada.²³

Entre otros de los oficios y profesiones ferrocarrileras se encuentran también los jefes y subjefes de estación, despachadores, telegrafistas, operadores de trenes, guardesa, calzador, guardagujas, visitador, guardafrenos, guardanoches, capataz, mecánicos, patieros, almacenistas, garroteros, estibadores y maleteros.

Conviene asimismo conocer más de cerca al ferrocarril y sus elementos que lo integraban para adentrarse a su funcionamiento y entender los cambios que generó socialmente. Al principio se integraba por una locomotora de vapor o por animales de tiro que tiraban de uno, dos o hasta cinco vagones jalados por los rieles, todos estos elementos son conocidos también como material rodante.

Los primeros vagones fueron fabricados de madera, pero tras algunos de los terribles accidentes de trenes que se suscitaron, especialmente en los de transporte de pasajeros como fueron choques y descarrilamientos, se decidió con los años la fabricación de vagones de acero. La investigación y el perfeccionamiento

²³ *Ibidem.*

tecnológico eran desde entonces, actividades permanentes para el mejor funcionamiento de este medio de transporte.

Como parte sustancial, está el “camino de hierro” compuesto por las vías o caminos construidos para la circulación del ferrocarril, formadas por rieles que al principio se producían de hierro forjado y posteriormente de acero, a lo largo de las rutas fueron construidos los puentes y túneles que permitieron su paso.

Uno de los elementos inseparables del ferrocarril durante esta época fue el telégrafo, aparato diseñado para la comunicación a larga distancia y que se implementó para el control de la circulación, de los horarios de salida y llegada, también para informar de los percances que se presentaban en el recorrido.

Constituyen una parte importante las estaciones donde se detiene el tren para el acceso y salida de pasajeros, la carga y descarga de mercancías. Algunas de ellas sólo eran sencillas construcciones edificadas de piedra o madera, sobre todo cuando se trataba de los ferrocarriles locales.

Otras en cambio se componían por una sala de espera, oficinas, bodegas, patios, talleres para la revisión mecánica y el abastecimiento del combustible. Es en este espacio de las estaciones donde convergen historias de vida cotidiana que giran alrededor de los viajes en ferrocarril, entre pasajeros, trabajadores, administradores y personas en general que se relacionan de una forma u otra con su historia.

En este punto el ferrocarril fungió como un elemento determinante para la fundación de un nuevo gremio que se identificó a través de formas de comportamiento y lenguaje propios que tenían que ver con sus labores diarias, las relaciones que entablaban entre sí y con el tren mismo, al que muchas veces se le otorgó algún nombre como “Bestia”, “Caballo de Hierro”, “La máquina de humo” o a su locomotora algún nombre femenino, que demostraba el apego que podía surgir entre el maquinista y el tren.

Y no sólo los trabajadores sintieron esa simpatía por el coloso de hierro, la huella que el tren dejó en el imaginario colectivo permeó a todas las clases sociales y a otros gremios hasta la actualidad, como se menciona en la siguiente cita:

“El imaginario popular retomó del gremio aquellos códigos que le resultaban más atractivos reproduciéndolos en frases imágenes y recreaciones de la realidad, de los que existen variados y hasta clásicos testimonios de dominio público y transmisión generacional”²⁴

De la anterior cita se deduce que el autor habla de todas aquellas manifestaciones culturales como son la literatura, pintura, fotografía, música popular y el cine, que se inspiraron en el ferrocarril y su historia para producir obras representativas sobre su vínculo con la sociedad. Un gran número de poemas, cuentos, novelas, murales, litografías, coplas, corridos, películas, documentales y otras obras, son parte de lo que el autor designa “transmisión generacional”, pues por medio de ellas se ha conformado la imagen sobre el ferrocarril a través del tiempo.

Atañe en este trabajo hablar de la relación existente con la literatura, son variados los textos que hablan sobre los enfoques que la sociedad mexicana desarrolló sobre el ferrocarril, Sergio Ortiz Hernán²⁵ distingue entre sus trabajos, los relatos que los viajeros, escritores y periodistas del siglo XIX y XX dan cuenta del inicio de operaciones de la línea México a Veracruz, dicho autor rescata los testimonios sobre los preparativos para el evento de inauguración del Ferrocarril Mexicano, así como las impresiones de algunos escritores como Guillermo Prieto y Manuel Altamirano que tuvieron la oportunidad experimentar y escribir memorias de sus viajes en ferrocarril.

²⁴ Carlos Eduardo Benítez Suárez. “Estaciones y ferrocarriles una dualidad indisoluble” en *México en el tiempo*, México, Editorial Jilguero-México Desconocido, no. 26, septiembre-octubre de 1998, p. 26.

²⁵ Sergio Ortiz Hernán. “Después de los ferrocarriles nada fue igual. Cronistas, viajeros y caminos de fierro en el siglo XIX”, en *Nueva Época*, México, UNAM, no.15, 2001, p. 44-50.

Aunque el tipo de opiniones de quienes vivieron de cerca el advenimiento del ferrocarril son desiguales y contrastan muchas veces con la ideología prevaleciente en la época, es decir, visualizan al ferrocarril como un enemigo que arrasó con la estructura en la que basaban su sostenimiento económico.

Mientras que otras visiones se valen de la literatura para referirse a todo lo que lo envuelve de una forma más realista y crítica, como lo hace Juan José Arreola en su cuento “*El guardagujas*” que es también un sentir contra el régimen porfirista y su política concesionaria que muchos han descrito como el inicio de la “fiebre ferrocarrilera”:

“Este país es famoso por sus ferrocarriles, como usted sabe. Hasta ahora no ha sido posible organizarlos debidamente, pero se han hecho ya grandes cosas en lo que se refiere a la publicación itinerarios y a la expedición de boletos. Las guías ferroviarias comprenden y enlazan todas las poblaciones de la nación; se expenden boletos hasta para las aldeas más pequeñas y remotas. Falta solamente que los convoyes cumplan las indicaciones contenidas en las guías y que pasen efectivamente por las estaciones. Los habitantes del país así lo esperan; mientras tanto, aceptan las irregularidades del servicio y su patriotismo les impide cualquier manifestación de desagrado.”²⁶

Otros en cambio vieron con satisfacción su llegada al relacionarla con la imagen de progreso económico difundida por dicho gobierno, y por el hecho de haber experimentado personalmente los beneficios y goces de un pasajero que viaja en primera clase, como lo expresa Manuel Gutiérrez Nájera, escritor de la época en sus crónicas de los viajes que realizó en tren:

“No soy de aquellos pesimistas que ven en cada progreso material que nuestra patria realiza un peligro para su independencia, y la noticia de haber sido terminada la vía férrea que une a la capital de la República con Nueva York está muy lejos de haberme causado un mal rato. Veo en este hecho el término de nuestro aislamiento

²⁶ Juan José Arreola, *Obras*, antología y prólogo de Saúl Yurkievich, Fondo de Cultura Económica, México, 2005.

del resto del mundo, la participación que tomamos en el gran concierto de la civilización.”²⁷

Tanto para los inversionistas extranjeros y nacionales como para los mineros, hacendados, industriales o empresarios ferrocarrileros era fácil ver el beneficio del ferrocarril porque fue un negocio rentable por muchos años. Aún más para los primeros, pues tuvieron por parte del gobierno mexicano todo tipo de privilegios cuando se sabía de las sumas del capital que inyectarían para la construcción y explotación de las líneas férreas y sus terrenos aledaños.

Los segundos aceptaron vender parte de sus propiedades o permitieron que el ferrocarril pasara por ellas viendo la conveniencia y plusvalía que ello significaba. En cuanto a los concesionarios nacionales del ferrocarril; algunos decidieron traspasar su concesión al ser más beneficioso que su mantenimiento otros la mantuvieron en tanto que el progreso tecnológico se los permitió, cuando aparecieron las máquinas de combustión interna y las nuevas formas de transporte más rápidas optaron por el cambio.²⁸

El otro lado de la moneda fue la gran mayoría de la gente cuyos beneficios económicos no llegaron, sobre todo para las clases desfavorecidas, el resultado de la llegada del tren a México significó el despojo de sus tierras, de sus trabajos habituales, pues al abrirse nuevos mercados donde la demanda de productos exigida sólo la podían surtir los grandes latifundios, los pequeños campesinos buscaron emplearse en las haciendas como peones, o en otros casos en las fábricas como obreros, donde lejos de mejorar sus condiciones de vida, eran explotados a través del endeudamiento con el patrón.

²⁷ Manuel Gutiérrez Nájera, "Viajes extraordinarios", en Rafael Pérez Gay [ed.], *Manuel Gutiérrez Nájera*, México, Cal y Arena, 1996, p. 31.

²⁸ Paolo Riguzzi. "Los caminos del atraso: Tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900" en *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, (coords.). México, El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, UAM-Xochimilco, 1996, p. 69.

En otras zonas alejadas donde el progreso y ferrocarril nunca llegaron fueron aquellas de difícil el acceso o que nunca se consideraron estratégicas para el comercio, pero al no ser contempladas para exportar sus productos a otros lugares provocó que a la larga sus habitantes decidieran migrar hacia las ciudades en busca de mejores condiciones que difícilmente encontraron.

1.4 El ferrocarril, vehículo de la Revolución

Durante los años que gobernó Porfirio Díaz las vías férreas aumentaron de 640 a casi 20.000 kilómetros, pero de igual manera el descontento social de la clase más oprimida y empobrecida por su régimen de 34 años.

Se llegó a pensar que el desarrollo de vías férreas ayudaría al control del gobierno sobre el territorio y evitaría de manera rápida cualquier tipo de levantamientos, pero paradójicamente el gobierno porfirista, gran impulsor del ferrocarril, vio llegar la Revolución en ferrocarril sin poder contenerla.

Madero se valió del ferrocarril para su campaña presidencial e incluso cuando escapó de su aprehensión ayudado por un trabajador ferrocarrilero lo hizo por este medio para trasladarse hacia Estados Unidos, donde convocó al levantamiento armado para derrocar al gobierno porfirista a través del Plan de San Luis.

Con el inicio de la Revolución las vías crecieron poco y más bien la lucha armada dejó un saldo de destrucción en cuanto al material rodante, de vías, estaciones, puentes y demás infraestructura,²⁹ pues muchas de las operaciones, ya fuera por estrategia o daño colateral provocaron el desmantelamiento de tramos

²⁹ Algunos autores difieren en el tema de la destrucción de los ferrocarriles durante el movimiento revolucionario, mientras unos lo maximizan otros en cambio han investigado más a fondo el daño real, es el caso del ensayo de Felipe Sánchez Barría. “El funcionamiento de los ferrocarriles en México durante los primeros años de la Revolución, 1911-1914”, en *Revista Tiempo y Espacio*, Chile: Universidad de Concepción, 2010, donde busca comprobar que dichos daños fueron mínimos en el inicio de la lucha armada y fueron más notorios a partir de 1914 cuando se extiende el movimiento armado.

de vías para detener el avance o provocar el descarrilamiento de los trenes donde viajaba el adversario, con el mismo fin se incendiaron o bombardearon vagones y estaciones, se derrumbaron así mismo puentes e infraestructura y en el caso del servicio telegráfico éste fue cortado.

Batallas importantes se libraron a través del ferrocarril, ambos bandos entendieron que el ferrocarril aventajaba la lucha a su favor, podían a través de este medio realizar los desplazamientos de tropas a mayor distancia y velocidad, maderistas, villistas y zapatistas, lograron durante las batallas que libraron dejar sin comunicación a zonas al obstruir o volar con explosivos, grúas o manualmente parte de los rieles y a la vez de impedir la llegada de refuerzos federales. En otras ocasiones los grupos rebeldes asaltaban los trenes militares que cargaban armamento para proveerse de lo que necesitaban para lucha.

Muchas veces se iniciaron trabajos para la reconstrucción de material rodante e infraestructura que duraban muy poco, pues el interés de los rebeldes, sobre todo, era mantener sin funcionamiento ciertos tramos, puentes y estaciones o dejarlos totalmente destruidos. Pese a todo este panorama de destrucción en los primeros años de la Revolución el tren siguió funcionando con relativa normalidad e incluso extendiéndose, en los años de 1911 a 1912 se construyeron unos 390 kilómetros.

El ferrocarril se convirtió en un vehículo de la Revolución, porque los trenes fueron empleados por las tropas de los distintos bandos, como ya se mencionó, para su traslado, el de sus caballos y armamento, pero al mismo tiempo fueron aprovechados como hospitales para la atención de los heridos en el caso del ejército villista; algunos de los vagones incluso fueron adecuados como cuarteles móviles y moradas rodantes donde se podía entre otras cosas comer y dormir.

De gran utilidad fue el telégrafo empleado durante el movimiento armado para el envío de los informes militares a distancia y con gran rapidez, sobre todo cuando se implementó el uso de claves para asegurar el contenido de la información, así como para tender algunas trampas a los ejércitos federales cuando los telegrafistas fueron obligados a enviar información falsa.

Al estallar la lucha revolucionaria también se careció en un primer momento de maquinistas ya que un gran número de ellos siendo extranjeros regresaron a su país. Otro sector de los trabajadores ferrocarrileros se unió a la causa armada por convicción propia y otros tantos obligados por las fuerzas revolucionarias o el ejército federal, sin embargo, muchos más continuaron con sus labores pese a las condiciones que se generaron con la guerra, participando a veces en la reconstrucción de los trenes y de su infraestructura dañada. Además, como lo apunta Realme en su libro: “El trabajador ferrocarrilero jugó un doble papel de técnico y soldado al servicio de la Revolución.”³⁰

Conforme al avance de la guerra las tácticas iban perfeccionándose en tierra y a través del uso del ferrocarril para lograr los objetivos bélicos, uno de los más notables fue el uso de la “máquina loca” por parte del ejército de Pascual Orozco, que consistió en el envío de una locomotora llena de explosivos contra un convoy federal donde viajaban personal para la reparación de vías, soldados federales y armamento.

En general el funcionamiento de los ferrocarriles fue fluyendo pese a la destrucción de los primeros años, como se dijo anteriormente, incluso se registraron aumentos en los ingresos de los Ferrocarriles Nacionales de México, como lo demuestra en su ensayo Felipe Sánchez Barría a través del estudio de los informes anuales de la empresa.³¹

Un nuevo período de disminución en el funcionamiento y pérdida de equipo rodante del sistema ferroviario comenzó en 1912 a partir de que Victoriano Huerta usurpó el poder y se perpetró el asesinato de Madero, lo anterior se debió a que hubo una mayor movilización y las batallas se recrudecieron concentrándose sobre todo en la destrucción de trenes y en otros casos de su retención por los grupos rebeldes.

³⁰ *Ibidem.*, p. 458.

³¹ *Ibidem.*, p. 5.

De igual forma lo intentó el ejército federal, con la diferencia que éstos se dedicaron durante la lucha a resguardarse en los lugares estratégicos protegiéndose y defendiendo hasta donde se les permitió el poco control que tenían sobre tramos de vía, estaciones y trenes. Aunque todo lo contrario sucedió con la frontera norte donde no contaban con el apoyo del gobierno estadounidense.

En 1913 el movimiento se intensificó y se propagó por más lugares con la promulgación del Plan de Guadalupe por medio del cual se desconoció a Huerta como presidente, se convocó a adherirse al resto de los revolucionarios con el fin de derrocarlo y se reconoció a Venustiano Carranza como jefe del ejército constitucionalista.

Los grupos guerrilleros fueron debilitando al ejército huertista pese a su gran número, luego de sorpresivos y reiterados ataques mediante el uso del caballo, el pleno conocimiento de los caminos y batallones cada vez mejor preparados, sus ofensivas surtían mayor efecto contra las tácticas defensivas de los soldados federales.

En el año 1914 Carranza efectúa la incautación del Ferrocarril Mexicano y una parte de los Ferrocarriles Nacionales de México y ordena la creación de la Dirección General de Ferrocarriles Constitucionalistas, a fin de tener un mayor control de las líneas férreas sobre los otros bandos y mantenerlas al servicio de su ejército.

En cuanto al ejército comandado por Francisco Villa, quien destacó como gran estratega militar al organizar a sus tropas para el avance por tren y por tierra, así como para emprender las batallas y asegurar el triunfo.

Timothy G. Turner expone en su libro *Bullets, Bottles and Gardenias* la forma en que se organizaban los trenes al servicio de la División del Norte bajo las órdenes del general Francisco Villa, en la avanzada por ferrocarril iba un tren para el examen de las vías, seguido de otro dedicado a las reparaciones que tuvieran que realizarse por los rieles dañados, después de asegurarse que el camino era transitable avanzaban los demás trenes donde viajaba la caballería, artillería e

infantería, se hizo común que en los vagones donde se llevaba a los caballos se treparan a los techos los soldados y soldaderas.

En otros carros del ferrocarril llegaron a introducirse automóviles y una plataforma para el uso de aeroplanos al servicio de las huestes villistas, donde se transportaban también refacciones, mecánicos y pilotos para su mantenimiento y operación.³²

En este grupo viajaban acompañando a las tropas de Villa algunos periodistas, fotógrafos y un grupo de cineastas de la Mutual Film Corporation empresa norteamericana conocida por la producción de películas protagonizadas por Charles Chaplin y quienes consiguieron un contrato para la filmación de las campañas villistas, así como la adecuación de un vagón dispuesto exclusivamente para ellos en el desarrollo de las mismas.

Existen infinidad de documentos históricos relativos al papel que jugó ferrocarril en la gesta revolucionaria, sin embargo, el material fotográfico y cinematográfico de estos fotógrafos y cineastas que viajaron con los villistas son una evidencia icónica de esta etapa de la lucha revolucionaria, sobre las batallas que se llevaron a cabo en el norte y de la figura de Pancho Villa dentro y fuera de México.

Todo este material ha sido inspiración también para la creación de novelas históricas, corridos y películas que resaltan el papel determinante que tuvo ferrocarril dentro del movimiento armado, como arma clave para la lucha entre ambos bandos. Pero al mismo tiempo hablan del ferrocarril y su influencia cultural como un elemento accidental de la guerra o como el personaje central en las historias orales y de muchas expresiones artísticas como la música y el arte.

³² Lawrence Douglas Taylor Hansen, *cit. pos.*, Timothy G. Turner, *Bullets, Bottles and Gardenias*, Dallas, South-West Press, 1935, p. 172.

Entre las creaciones musicales, Carlos Eduardo Benítez³³ considera que son los corridos y las coplas los que por su forma narrativa permiten conocer algunos acontecimientos cotidianos, sobresalientes e históricos que sucedieron alrededor del ferrocarril, desde el punto de vista popular se describen los descarrilamientos, asaltos de bandidos, muertes de maquinistas para salvar otras vidas o en defensa del tren, algunas de las piezas más sobresalientes que menciona son el “Corrido del primer tren” de 1884, “Entrada del ferrocarril a Guadalajara” de 1888, “del descarrilamiento de Tematla”, entre otros. Los relacionados con la Revolución y sucesos como “Caída de Carranza por el Plan de Agua Prieta” en 1920, el secuestro del tren en que viajaba Obregón en 1926 en “Vicam Pueblo”.

De sus funciones como ferrocarril de carga y pasajeros para las que fue creado originalmente pasó a desempeñar en esos años de turbulencia, la de convoy militar empleado para la destrucción y bajo el balance final de la guerra resultó con grandes pérdidas y el deterioro de su material rodante, económicamente bajaron sus ingresos más rentables que provenían del servicio de carga, a causa de que los carros utilizados en este rubro fueron los que más se dispusieron para la guerra por su amplitud y diseño, la paralización intermitente de los servicios para pasajeros y el poco mantenimiento que recibió durante el tiempo de la guerra, contribuyó junto con otras circunstancias a su declive años más adelante, si bien la Revolución no determinó su final sí frenó su desarrollo:

“En el informe anual del director de los Ferrocarriles Constitucionalistas, correspondiente al ejercicio 1915-1916, se estimó que, en las líneas más perjudicadas del movimiento armado, habría necesidad del reponer el 80% de los durmientes y en otras líneas el 40%, cuyo costo se calculaba en 12.914, 000. Por cuanto, a los rieles, se consideró necesario efectuar la reposición de 10% de las vías, siendo el costo estimativo de 11.250, 000.”³⁴

³³ Carlos Eduardo Benítez Suárez. “Aquellos días de trenes y corridos” en *Revista México en el tiempo*. México, Editorial Jilguero-México Desconocido, 1998, no. 26, p. 53.

³⁴ *Ibidem*, p. 59.

El mismo autor refiere que entre 1913 a 1916 el total de locomotoras y de vagones de servicios de carga y de pasajeros destruidos sumaban 3,961 mientras que Barría hace un recuento de 1913 a 1917 con un total de 6,432 unidades destruidas, sin mencionar las locomotoras. Lo cual confirma que en una segunda etapa la destrucción se intensifica, desestabilizando los servicios pese a los numerosos intentos de los distintos gobiernos del siglo XX para el sostenimiento del sistema ferroviario mexicano.

Al término de la Revolución los gobiernos emprendieron el restablecimiento de los servicios a través de la reconstrucción de vías, infraestructura y material rodante, por otro lado, se concentraron en la renegociación de la deuda a través de los convenios mencionados en el capítulo II de esta investigación y surgieron también distintas iniciativas para la regulación administrativa y operativa.

Algunos de los daños económicos en detrimento del ferrocarril se pueden medir consultando los informes anuales y los estados financieros de la empresa de Ferrocarriles Nacionales, por mencionar algunas fuentes, pero las grandes pérdidas sufridas durante el período revolucionario son incuantificables como son las pérdidas en las ganancias debido a la suspensión de servicios de carga, la interrupción de su desarrollo, la falta de mantenimiento a equipos e instalaciones y la pérdida de vidas humanas en cuanto a pasajeros y trabajadores ferrocarrileros, que a la larga serían parte de las causas de su declive en cuanto a su funcionamiento como empresa paraestatal.

1.5 El declive

A lo que me refiero con el termino declive es lo que desde su origen el ferrocarril soportó, es decir, la falta de una administración eficaz de todo el material rodante y sus vías, el descuido material de sus componentes a lo largo de su existencia lo influyó al grado de frenar su avance, hasta detener su marcha y llevarlo a una caída

en perjuicio de la economía y la sociedad ya pronosticada en su momento por algunos personajes del siglo XIX como Ignacio Manuel Altamirano.

Se puede hablar de que existió un período de auge de los ferrocarriles en México durante los años en que permaneció Porfirio Díaz en el gobierno, sin embargo, la acumulación de deudas para su extensión y sostenimiento obstaculizaron su desarrollo.

Sumado a lo anterior, la inestabilidad política y social que propició la Revolución Mexicana coadyuvó a llevar al ferrocarril hacia su declive ante la imposibilidad financiera de los gobiernos posrevolucionarios para su rehabilitación posterior al conflicto armado y al cumplimiento de los pagos de su deuda.

La empresa Ferrocarriles Nacionales fue expropiada el 23 de junio de 1937 bajo el gobierno de Lázaro Cárdenas, bajo esta administración se obtuvieron subsidios para una modernización del sistema ferroviario, la cual no se logró. En 1948 vuelve a ser un organismo descentralizado y durante un período se continuó financiando a los ferrocarriles con la venta de acciones entre inversionistas privados o el propio gobierno, además de la emisión, colocación y compraventa de bonos.

A partir del año de 1960 en adelante se fueron incorporando a Ferrocarriles Nacionales de México otras líneas como el Ferrocarril Mexicano y el Ferrocarril de Nacozari, además de que la construcción de los mismos se extendió a 16,589 kilómetros.

En la década de 1970, el gobierno federal presentó muchos problemas para controlar el sistema ferroviario por la permanencia de empresas descentralizadas, la existencia de numerosas líneas y el fortalecimiento del sindicato de la paraestatal, la falta de mantenimiento a equipos y vías, además de que varias líneas continuaron incorporándose, mientras que la incapacidad financiera del gobierno seguía en aumento debido a la crisis económica.

Para 1980 se inició una etapa de apertura hacia el comercio internacional, pero se dejó de lado la reforma del sistema ferroviario que se había planteado para la mejora en los servicios, el mantenimiento de las unidades y sus vías.

Los problemas que venía arrastrando el sistema ferroviario consistían básicamente en continuar con estrategias de operación obsoletas, tarifas incongruentes y un excesivo número de trabajadores cuyo sindicato obstaculizaba la reestructura del mismo sistema.

Por otro lado, la apertura de México hacia al comercio exterior aumentó con el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, por lo que la demanda de transporte de carga se inclinó hacia los medios de transporte que ofrecían mayor calidad en los servicios, uno de ellos era la velocidad en el flujo de mercancías.

Por lo cual, el 12 de mayo de 1995, el gobierno de Ernesto Zedillo decidió privatizar nuevamente y transferir la totalidad de la empresa paraestatal a manos de particulares y con ello se crean cuatro empresas de participación paraestatal, que posteriormente se volvieron privadas.

A partir del año 1999 Ferrocarriles Nacionales de México deja formalmente la administración y operación de las vías ferroviarias y en el mes de junio de 2001 comienza su proceso de liquidación.

Actualmente se han postulado distintos proyectos por parte del gobierno y partidos políticos para reactivar el servicio de transporte ferroviario para pasajeros, pero el rezago tecnológico del país ha complicado las iniciativas, pues no existe comparación con otras naciones que desplegaron una serie de innovaciones para una mayor eficiencia y seguridad de los pasajeros, además de ampliar sus rutas, que es indispensable para poder competir con otro tipo de transportes de carga como barcos, aviones y transportes terrestres, sin embargo, una buena administración de las concesiones puede abrir nuevas etapas que permitan su ejecución y modernización progresiva.

La importancia de los ferrocarriles en su aspecto social y económico para el desarrollo del país durante los siglos XIX al XX, trascendió significativamente a la vida cotidiana, de ahí el interés por analizar los antecedentes que determinaron la visión que se generó sobre este medio de transporte en el imaginario colectivo desde su aparición hasta su desvanecimiento como medio de transporte predominante.

Una de las evidencias más importantes para constatar la perspectiva social que se desarrolló alrededor del tren, es su relación con la literatura y en el caso de este análisis, su vínculo con el cine, es por eso que, a partir del análisis cinematográfico conjugado con el análisis histórico de los siguientes capítulos, éstos están enfocados a describir la relación de la historia del ferrocarril con el cine y su impacto en la sociedad visto a través del cortometraje titulado *Runaway*.

Capítulo 2 El cine para contar Historia

2.1 El cine viajó en ferrocarril

Dos de los inventos del siglo XIX que marcaron la vida cotidiana de la sociedad, que coexistieron y se desarrollaron casi a la par fueron el ferrocarril y el cinematógrafo. Ambos cambiaron la cotidianidad de la sociedad mexicana durante la época del Porfiriato con su surgimiento. El tren trajo consigo la velocidad en los primeros viajes de forma masiva y el cine mostró la realidad social a través de su interés por captar tal cual las imágenes tan familiares para el ojo humano, pero aún vírgenes para el cinematógrafo.

En tanto que el régimen los uso para afianzarse y justificar su estancia en el poder bajo la ideología del positivismo, como lo confirma Aurelio de los Reyes “desde un principio, al general Díaz le agradó el cinematógrafo, al punto de permitir que los enviados de los Lumière le tomaran no una, sino varias películas que fueron

un éxito cuando se exhibieron. Una de ellas: *El general Díaz a caballo por Chapultepec*, duró más de un año en cartelera.”³⁵

Ambos inventos surgieron en el contexto del desarrollo industrial en Europa, mientras que aquí en México la situación política y económica no era nada alentadora, no obstante, varios empresarios mexicanos se interesaron por adquirir equipos para la producción de las primeras tomas o vistas como se les conoció a las primeras filmaciones y pronto abrieron locales para su exhibición en la ciudad de México o de forma itinerante, es decir, viajaban en el tren cargando con sus equipos a todas partes para hacer presentaciones en lugares que entraban dentro de la ruta del ferrocarril, y poco a poco se adentraron a otras zonas para promover su espectáculo.

Tal fue el caso de Salvador Toscano³⁶, pionero del cine mexicano, quien interesado por el invento de los hermanos Lumière viajó a Europa y adquirió en 1897 un proyector y un tomador de vistas, aparatos muy grandes y por lo tanto de gran peso, con los cuales inició filmaciones en distintas partes del país y al mismo tiempo realizaba proyecciones de sus filmaciones y de producciones extranjeras para la gente de los lugares a donde lo llevaba el ferrocarril.

Varias de sus primeras tomas incluso están dedicadas al tren, tales como su llegada a las estaciones, los viajes a bordo del tren y de los lugares por donde se detenía este medio de transporte, aprovechando para filmar también los festejos religiosos y cívicos que se aparecían durante sus recorridos, carreras de caballos y de coches, corridas de toros, todo lo relativo a las costumbres y vida cotidiana que eran muestra del realismo que buscaban los primeros cineastas mexicanos.

A la par de sus filmaciones realizó la apertura de la primera sala de proyección en la Ciudad de México ubicada en la calle de Plateros (hoy Francisco I. Madero) a

³⁵ Aurelio De los Reyes. *Hacia un cine mexicano*, México, UNAM, 1973, p. 1.

³⁶ Ángel Miquel y David M. J. Wood, “Introducción al dossier: El cine de compilación de la Revolución Mexicana”, *Vivomatografías*, en *Revista de estudios sobre precine y cine silente en Latinoamérica*, no. 2, diciembre de 2016, pp. 6-12.

la cual llamó *Cinematógrafo Lumière* y en donde continuó exhibiendo algunas de las producciones extranjeras del momento y sus propias filmaciones, a manera de noticieros daba cuenta al público de los sucesos más importantes.

Toscano también trabajó como cronista fílmico de Porfirio Díaz quien le pagaba para la realización de las filmaciones sobre él y los eventos cívicos donde aparecía, lo anterior con un fin propagandístico a sabiendas del gusto que mucha gente tenía por ver este tipo de vistas. Posteriormente se interesó por hacer un documental sobre el movimiento revolucionario, que se preservó como una de las evidencias invaluable para el estudio y preservación de la memoria nacional.

Cuando la duración de las tomas se extendió a unos treinta minutos comenzaron a presentarse al público historias más completas sobre los eventos e historias que se filmaban, la organización de las imágenes permitió a su vez a los pioneros del cine dar una secuencia cronológica a las mismas y escoger entre sus tomas a las de mejor calidad, sin dejar de lado que se buscaba un retrato fiel de la realidad acorde al positivismo imperante de la época.

Surgen con ello las vistas largas sobre distintos temas como fiestas patronales, eventos civiles, descarrilamientos, desastres naturales y otros acontecimientos que fueron sobrepasados por los que hacían referencia a la situación social y política del régimen porfirista, como fue la entrevista *Díaz-Taf* filmada por los hermanos Alva y la celebración del centenario de la independencia, que se convertirían en los primeros documentales en la historia del cine mexicano.

Aparecen también las relacionadas con la propaganda política de Madero y con los inicios de la lucha revolucionaria que convocaban a un gran número de público, en su mayoría analfabeta, interesado en informarse y observar de cerca las batallas como las revueltas maderistas o la toma de Ciudad Juárez. Se repite entonces la estrategia del sistema porfirista, cuando los distintos bandos revolucionarios se suben al vehículo del cine para difundir sus ideologías esperando obtener el apoyo de las masas para fortalecer la lucha.

Muchos cineastas se interesaron por filmar escenas de la revolución mexicana, donde fue recurrente la aparición del tren en pantalla, algunos enviados como periodistas de distintos diarios extranjeros presentaban su visión sobre los acontecimientos. Los periodistas norteamericanos le dieron prioridad a lo que sucedía en la frontera con la intención de reafirmar la seguridad que su gobierno quería divulgar sobre esta zona, aun después del ataque a Columbus por Francisco Villa, se donde aparecía el ejército estadounidense vigilando o interviniendo en la zona fronteriza con México.

Villa fue uno de los caudillos que permitieron la realización de filmaciones extranjeras de su ejército y de su persona, cuyos realizadores lo acompañaban en sus campañas a bordo del convoy con el que operaba la División del Norte, bajo la firma de un contrato de 25,000 dólares con la empresa estadounidense Mutual Film Corporation.

Se filmó a la par una película de ficción producida por DW Griffith conocida "*The life of General Villa*" filmada en 1914 en estudios de cine de Nueva York y fue protagonizada por Raoul Walsh, como el joven Francisco Villa. Se aprovechó la popularidad de la que gozaba el líder revolucionario ante la opinión pública estadounidense por lo que se presentó bajo la idea de defensor de los pobres; a este filme se le agregaron algunas imágenes reales del caudillo y escenas de batallas que ellos mismos captaron, actualmente se asume como una película perdida, pero de la cual subsisten algunos rollos rescatados y sin editar.³⁷

En el año 2003 HBO se enfocó en la realización de una película inspirada en los eventos antes mencionados bajo el nombre de "*And starring Pancho Villa as himself*" en donde Antonio Banderas aparece personificando a Villa y el actor Kyle

³⁷ Juan de Dios Olivas, "Pancho Villa, actor de Hollywood" en *La verdad de Juárez* consultado en la página web: <https://laverdadjuarez.com/2021/04/11/pancho-villa-actor-de-hollywood/>

Chandler en el papel del actor Raoul Walsh. La intención fue rescatar la historia de estos cineastas pioneros y su trabajo en México.³⁸

De igual forma Carranza y Obregón supieron aprovechar las ventajas de estas filmaciones, que sabían eran difundidas hasta los poblados más alejados gracias al ferrocarril y a los cinematógrafos itinerantes. Las imágenes sobre la Revolución y sus líderes permitieron documentar este período, pero también reforzaron el surgimiento del caudillismo, los mitos sobre las batallas y de quienes participaron en ellas.

El tren ha sido un tema típico dentro de la literatura y el cine debido a las múltiples representaciones que se han hecho sobre su aparición y funcionamiento, lo que ha facilitado la creación de historias y personajes ferrocarrileros célebres, surgidos tanto de escritores como cineastas sobre todo en los siglos XIX y XX.

Las primeras filmaciones sobre el ferrocarril durante el siglo XIX, tal vez estaban encaminadas a satisfacer la curiosidad científica y técnica sobre el movimiento, pero más adelante se convierte en una fascinación por la velocidad y la majestuosidad que significaba una máquina en movimiento, que avanzaba por caminos inaccesibles para el caminante o el arriero de aquellos años.

El interés por ver al tren en el cine fue acrecentándose a medida que el espectador se interesó por aquellas escenas que mostraban lugares que tal vez nunca conocería, el cine cumplía al observador su deseo de viajar en tren, abriendo una ventana hacía territorios lejanos y desconocidos. La imagen del tren se fue poco a poco gestando en el imaginario colectivo como un vehículo de modernidad y progreso.

Algunos otros productores se aventuraron más allá presentando en la pantalla historias en torno al tren que causarían un impacto similar al de las imágenes reales,

³⁸ Consultado en la página web: [El día en que Pancho Villa se interpretó a sí mismo en Hollywood | El Herald de México \(heraldodemexico.com.mx\)](http://El día en que Pancho Villa se interpretó a sí mismo en Hollywood | El Herald de México (heraldodemexico.com.mx))

en 1903 Edwin S. Porter combinó en “*Asalto y robo de un tren*” escenas reales con ficticias para contar una historia de tipo *western* en la que el tren aparece en escenarios naturales, mientras que las escenas donde intervienen los actores se presentan en escenarios montados como se hace en teatro.

Después de esta producción vendrían detrás muchas más sobre el ferrocarril como personaje cotidiano en la vida del oeste, caballos, pistolas, bandidos, desierto, enfrentamientos y otros elementos que dieron pauta a largometrajes de gran calidad como “*El Maquinista de la General*” de Buster Keaton de 1926, donde las imágenes del tren en movimiento forman parte de las escenas más representativas, *La bestia negra* es otro ejemplo muy característico que retrata las costumbres y vida de los trabajadores ferrocarrileros en los espacios comunes como estaciones, patios, vías y vagones de este gremio.

Otra forma de representación es la basada en realismo para exponer la naturaleza del ser humano tal cual, como en las distintas versiones de *La bestia humana* algunas de ellas más suavizadas que el texto original escrito por Benito Pérez Galdós, en el cual se narran distintas perversiones de los personajes, desgracias y asesinatos contra trabajadores y viajeros en el ferrocarril.

Bajo esta misma línea están las películas de tema bélico donde se manejan los elementos de destrucción y muerte, pero contrariamente a esta clase de películas existen un sin fin de historias del género de comedia y romanticismo como es *Beso en el Túnel*, del año 1899 de George Albert Smith, en las que dentro de su trama figura el ferrocarril como personaje incidental o bien, como un complemento para dar espectacularidad a la narración.

Con otra perspectiva y una técnica distinta, se representa al ferrocarril en las producciones basadas en dibujos animados como en el filme *El Expreso Polar*, de Robert Zemeckis proyectada por primera vez en el año 2004, donde en un viaje al Polo Norte es la oportunidad para mostrar los efectos especiales digitales más novedosos y la espectacularidad en el sonido e iluminación.

Dentro del género del cortometraje animado una de las historias más reconocidas es la del filme *Paperman* de Walt Disney, realizada en el año 2012, sobre un hombre que espera en las vías del tren de Nueva York, mientras que se encuentra accidentalmente con una mujer que lo impresiona, lo interesante es que este personaje hace hasta lo imposible para reencontrarse con ella.

Los caminos del cine y el ferrocarril en la historia confluyen tal vez casualmente, pero es indudable lo positivo de su encuentro para el desarrollo de ambos inventos en la sociedad; por un lado, el cine viajó en ferrocarril para propagarse por lugares donde parecía difícil su acceso, la velocidad y el diseño de los trenes permitieron subir a sus vagones las cámaras y proyectores que en otro tipo de transporte hubiera sido difícil trasladar.

Mientras tanto el cine le devuelve el favor al ferrocarril presentándolo ante los ojos del espectador como el personaje principal de sus historias, es memorable aquella primitiva toma del cinematógrafo sobre el arribo del tren a la estación. Además, han influido las diferentes visiones que a lo largo de la historia escritores, periodistas y cineastas han producido sobre el tren, para plasmar en la pantalla las emociones del primer encuentro con un tren, la relación del maquinista con su locomotora, entre el viajero y el paisaje, los accidentes de ferrocarriles, el tren en la movilización de tropas revolucionarias, las relaciones amistosas o amorosas surgidas al emprender algún viaje junto con las despedidas y lo que se deja atrás cuando se sabe que no hay retorno.

2.2 Cortometraje, animación y sátira

En este apartado se precisa lo que es un cortometraje, o lo que hoy se conoce dentro del lenguaje de la industria cinematográfica como un “corto”. A grandes rasgos se trata de una producción audiovisual cinematográfica, en la que su duración puede variar de los cinco a treinta minutos. Se dice que es una producción

audiovisual porque está dirigida a los medios de comunicación esencialmente formados de audio e imágenes como son el cine y la televisión, aunque en la actualidad pueden añadirse el uso de la computadora, el celular y otros dispositivos en conexión con el internet, el acceso a las redes sociales y a otras plataformas para su reproducción.

El propósito de un cortometraje es presentar historias breves basadas en temas profundos, que permitan la reflexión del espectador y en ocasiones el análisis de la temática tratada. Por lo que es común que los creadores de los cortometrajes empleen técnicas y herramientas que les permitan atrapar la atención de los espectadores desde el inicio de los filmes, uno de ellos es el arte de la animación.

La animación es la técnica que se desarrolló a partir de varios inventos y descubrimientos que surgieron para experimentar con el movimiento de imágenes y dibujos que posteriormente permitieron el inicio de la fotografía y el cinematógrafo. Uno de esos inventos fue la linterna mágica diseñada en el año 1640 con la que se pretendía dar la sensación de movimiento por medio de cristales grabados, muchas cuando se intentaba mostrar la sensación de movimiento a imágenes, dibujos, figuras, recortes, objetos o personas, manipulando pequeños cambios de su posición para que, por medio del fenómeno de la persistencia de la visión³⁹ el ojo humano pudiera captarlo como un movimiento real.

Dicha técnica fue perfeccionándose a lo largo de la historia tras la aparición del invento del paso de manivela, el cineasta español Segundo de Chomón lo aprovechó para crear la técnica de filmación de fotograma a fotograma mediante el cual se podía manipular el tiempo y el movimiento de las imágenes, además comenzó a aplicar color a las cintas y ampliar las imágenes con lo que estableció los principios fundamentales de la animación.

³⁹ En el año 1824 el médico inglés suizo Peter Mark Roget descubrió el «Principio de Persistencia de la Visión», el cual se basa en que todas las imágenes proyectadas y que son visibles al ojo humano, son retenidas por éste en una imagen durante el tiempo suficiente en que se sustituye por otra, y así sucesivamente, hasta visualizar un movimiento completo.

Georges Méliès cineasta francés, dibujante e ilusionista se interesó por el invento de los Lumière, y más tarde desarrolló su propio cinematógrafo y la técnica conocida como *stop trick* que descubrió accidentalmente mientras filmaba en las calles de París, su cámara se atascó y dejó de filmar, cuando Méliès la arregló siguió captando imágenes, pero al proyectarlas después, se impresionó al ver que el objeto que aparecía en el filme se convertía repentinamente en otro.⁴⁰

Otro pionero importante dentro del cortometraje animado es Émile Cohl, conocido caricaturista francés que aplicó todas estas innovaciones al campo gráfico y con ello realizó los primeros cortometrajes de dibujos animados, estableciendo de esta forma las bases que más tarde y bajo el empleo de otras tecnologías, se convertiría en lo que hoy es la poderosa industria de los dibujos animados.

El caricaturista estadounidense Winsor McCay, dio al dibujo animado la técnica básica con la que se ha mantenido hasta el presente, realizaba cada dibujo cuadro por cuadro consolidando la técnica de animar las pausas que van de un movimiento extremo a otro.

Otros técnicas de animación fueron apareciendo con el paso del tiempo, contribuyendo con nuevas formas de presentación de la imagen; pero los principios de la animación ya estaban fundados y es por medio de los dibujos en papel, del uso de acetatos o mediante el empleo de la computadora, que es la herramienta más vigente para estas producciones, por medio de la cual realiza la captura de movimientos del cuerpo humano a través de sensores para después interpretarlos y reproducirlos, gracias a todo ello podemos disfrutar de la magia de las animaciones que cautivan en la actualidad al espectador sin importar su edad.

En el cine de animación regularmente no aparecen actores reales, salvo algunas a excepciones como la película *¿Quién engañó a Roger Rabbit?*, donde

⁴⁰ Enrique Martínez-Salanova Sánchez. "El cine de animación". Consultado en la página web: <https://educomunicacion.es/cineyeducacion/historiacineanimacion.htm>

los personajes y escenarios se dibujan sobre celuloideos que después son proyectados en una pantalla para crear la ilusión de que los personajes hablan y se mueven por sí solos, además se les agrega en un proceso posterior, una voz proveniente de personas reales conocido como doblaje. Recientemente se ha aprovechado este recurso por la industria cinematográfica para acaparar la atención del público, encomendando el doblaje de voz a actores o cantantes de fama internacional.

Lo que si suele aparecer en los cortometrajes animados son las características humanas más comunes albergadas en otros seres vivos u objetos que en la realidad no las poseen, como animales, muebles, máquinas, que hablan, lloran, gesticulan o realizan actividades humanas.

Lo anterior ha favorecido a los cortometrajes, pues la animación ayuda a tratar temas difíciles de digerir para el público, ya que presentados en otros formatos distintos no han alcanzado a captar la atención del público.

Los dibujos animados ayudan a suavizar por medio de su apariencia, expresiones, lenguaje y otros elementos, la naturaleza real del ser humano, aquellos defectos que se pueden tratar de negar o simular ante los demás, pero en la realidad se vive con ellos, como pueden ser los temores, la envidia, la lujuria, la avaricia, la pereza y otros.

Los dibujos animados pueden presentar estas temáticas de forma amable y con una carga de humor para no herir la susceptibilidad de los espectadores ni tratar de ser moralizadores; sino ser sutiles durante la trama y a la vez mostrar toda una crítica contundente que lleve a la reflexión.

En otros momentos los productores y guionistas de los cortometrajes animados se han apoyado también en lo surreal o simbólico para transmitir el mensaje central de sus historias y dejar abierta a su vez la crítica o el análisis sobre el mensaje que manejan. De ahí que los cortometrajes estén considerados para

aquellos productores que buscan una mayor libertad para expresar sus ideas y que por consecuencia el público receptor sea más reducido que el de los largometrajes.

Algunos autores como Paul Wells señalan otras influencias importantes dentro del género de la animación: “Los orígenes de la animación se remontan a la caricatura, los cómics políticos y las tiras cómicas. Con su capacidad para la exageración, la invención cómica, la provocación y la distorsión, la animación siempre ha sido un buen vehículo para la sátira.”⁴¹

La música es uno de los componentes básicos en cualquier producción cinematográfica y las historias que se manejan, pues ésta debe estar vinculada a los personajes, a sus características, a la narración y al mensaje central. Muchos creadores de los cortometrajes deciden escribir primero la música de sus películas para empatarla después con la historia que quieren mostrar y que resulte el efecto emocional que buscan para cada escena.

El tipo de música elegida para cada escena tiene diferentes mensajes para el espectador y cumple con el propósito de mover los sentimientos de acuerdo al curso que toma la historia conforme ésta se va narrando. Los efectos sonoros son incluidos también para ser parte de la narración de las historias con animaciones, crean las atmosferas correctas donde se desenvuelven los personajes introduciendo al espectador a un grado máximo de compenetración con los mismos y sus historias.

Antes de entrar de lleno al cortometraje tema de este trabajo, es importante explicar un componente importante de este análisis: la sátira, que tiene su origen dentro de la literatura en la antigua Grecia, donde uno de sus máximos exponentes fue Aristófanes, su finalidad era la crítica de tipo moral hacia las personas o sus acciones, más tarde alcanzó su máximo desarrollo en Roma implantándose como subgénero literario, el cual estaba encaminado a corregir o mejorar las conductas

⁴¹ Paul Wells. *Fundamentos de la animación*. Barcelona, Parragón Ediciones, 2007, p. 9.

humanas o la propia especie, creando una forma de crítica idónea contra los vicios del imperio.

La sátira puede emplear el sarcasmo, la ironía, la parodia, la exageración y el humor basándose siempre en la realidad. Igualmente, hace uso de la comparación de condiciones opuestas como la belleza y la fealdad. En la sátira siempre existe un trasfondo y situación caricaturizada.

Uno de los métodos más usados por la sátira es la caricatura, ya que a través del dibujo se pueden manipular las formas que ayudan a expresar de manera deformada y ridiculizada algunos defectos, vicios o acciones humanas representadas en animales, objetos y el mismo ser humano.

Entre las producciones cinematográficas más reconocidas a nivel mundial por el empleo de la sátira se encuentra *El gran dictador* que fue escrita, dirigida y protagonizada por Charles Chaplin en el año 1940 y donde lo más aplaudido es la parodia que realiza del personaje histórico de Adolfo Hitler, reproduciendo exageradamente los gestos más reconocidos del personaje histórico con el fin de ridiculizar su proceder.

El cine se ha centrado en resaltar de este género todo aquello que le permita exhibir de forma acentuada rasgos faciales, modales, maneras de vestir, tonos de voz, movimientos corporales y otras características de los personajes para llevarlo al extremo y presentarlos incluso de forma grotesca para mantener enganchado al espectador en las ficciones que se presentan.

La combinación entre sátira y dibujo animado, más la dosis de humor que se suele agregar a las historias del género de la comedia, por ejemplo, permite una interpretación más cómoda de la realidad a cualquier nivel intelectual, ya que puede exponer un tema polémico de forma contundente y a la vez suavizarlo con ayuda de la animación.

La sátira convierte en una diversión y entretenimiento aquellos temas difíciles de tratar en la pantalla y que pueden hacerse más digeribles para el espectador, en especial los temas de tinte político, religioso, cultural y social, que ponen al descubierto los vicios, defectos y problemas que son parte de la naturaleza humana pero que raramente son aceptados por la mayoría de los individuos, sólo cuando se ven reflejados en personajes e historias que se cuentan con humor suele ser más cómodo y atractivo.

En cuanto al cortometraje *Runaway*, cuya historia fue escrita y dirigida por el director canadiense Cordell Barker, se hace uso de la sátira como un recurso para narrar una metáfora sobre el ferrocarril, de sus contradicciones sociales, económicas y culturales, la sátira sumada a otros elementos cinematográficos, como se comprobará en el siguiente capítulo, son fundamentales para transmitir los mensajes de crítica social que el productor maneja en el citado cortometraje.

2.3 El cortometraje animado *Runaway*

Comenzaré explicando que este cortometraje animado es poco conocido y está dedicado al tema del ferrocarril. *Runaway* está apoyado en la sátira, mediante ella se cuenta la historia de un tren de pasajeros en movimiento, en sus vagones viajan individuos de distintos estratos sociales, los personajes centrales como el conductor y el fogonero son quienes influyen de forma determinante en el desarrollo y desenlace de esta trama.

Su productor llamado Cordell Barker nació en Canadá en el año 1956, actualmente reside en Winnipeg, Manitoba y desde su juventud se interesó por estudiar todo lo relacionado con la animación, por lo que sus primeros estudios los realizó en Kenn Perkins Animation. Trabajó en una empresa de animación local donde no percibía ningún sueldo, pero a cambio ganaba experiencia dibujando, animando y pintando celdas para animaciones como *Sesame Street* y algunos comerciales.

Al principio de su carrera participó en cortometrajes animados como “*Get a Job*” del animador Brad Caslor y posteriormente realizó sus propios trabajos, entre los más reconocidos internacionalmente se encuentran los cortometrajes animados: “*El regreso del gato*” exhibido en el año 1988 y “*Extraños invasores*” en el 2002, ambas producciones estuvieron nominadas a los premios Oscar. En todos ellos Barker se ha hecho cargo de realizar los dibujos a mano para otorgarles una mayor calidad a sus cortometrajes, sin embargo, este tipo de trabajo le ha llevado hasta ocho años o más para terminar una producción.

Entre sus logros figura también el reconocimiento otorgado a “*Runaway*” como la mejor película animada de 2009 por los Premios Genio, además recibió un premio especial en el Festival Internacional de Cine de Animación de Annecy.

Cordell Barker ha trabajado también en campañas comerciales para las empresas Coca-Cola, *Bell Canada*, *Lors*, *Nike* y el Gobierno de Canadá. En el año 2010 fue contratado por la Junta Nacional de Cine de Canadá para supervisar otros proyectos de animación relacionados con las praderas y territorios del noroeste canadiense.

En 2015 produjo su cuarta película bajo el nombre de “*Si yo fuera Dios*” donde hace uso de efectos en tercera dimensión, algunos títeres y la técnica *stop-motion*, en esta historia se basa en un niño de 12 de años que imagina lo que pasaría si fuera Dios, esta idea cruza por su mente a partir de realizar un experimento de disección de una rana en su clase de biología mientras cursa la escuela secundaria. Lo interesante de esta producción es que está inspirada en las vivencias del mismo Cordell Barker cuando era niño.

En cuanto al cortometraje “*Runaway*” fue promovido en el año 2009 por los productores Michael Scott y Derek Mazur y distribuido nuevamente por la Junta Nacional de Cine de Canadá.

Para este corto Barker realizó todos los dibujos a mano, excepto el tren ya que para ello se requería de simular tres dimensiones en el momento que éste va

avanzando sobre su vía, lo que a su vez representaba realizar infinidad de dibujos del mismo objeto.

En una entrevista realizada a Barker en el Festival de Cine de Toronto,⁴² éste refiere que este es el cortometraje más difícil que ha realizado, debido a que en todo momento quiso respetar los elementos narrativos, lograr que las animaciones empataran para respetar la metáfora de la historia.

La música del cortometraje se encargó al músico Benoit Charest, mientras que los integrantes de la banda que se escucha de fondo en el cortometraje fueron Chet Doxas en el clarinete, en tambores Jim Doxas, trompeta Mike Cartile, sax Al Mac Clean, tuba Dave Martin, bajo Morgn Moore y en el piano Jhon Sadowy.

Para la elección del tema musical el director pidió que se realizaran varias piezas de acuerdo a las animaciones que él iba realizando, dichas piezas se modificaron y adaptaron a solicitud suya a lo largo de cuatro años. Finalmente, se logró una composición final al ritmo de jazz donde los tiempos musicales equivalen a las acciones de las animaciones, así como a los momentos donde cambia la melodía, destacando aquellas escenas que se visualizan en cámara lenta.

La mayoría de los animadores que realizan este tipo de producciones concuerdan que lo más difícil de los cortometrajes animados y en especial de los que emplean la técnica de fotograma a fotograma como los que se presentan en *Runaway*, radica en que, al ser dibujos elaborados totalmente a mano, es difícil el determinar que uno de estos no ayude a representar lo que se requiere para la película, pues implica que hay que comenzar de nuevo a dibujar cada fotograma.

A esto último se debe que resulten ser producciones mucho más costosas y más desgastantes para los realizadores, quienes finalmente apuestan por una

⁴² Entrevista a Cordell Barker consultada en la página web: <https://scrennarchy.com/2010/01/cordell-barker-talks-runaway.html>

buena aceptación por parte del reducido público que gusta de ver este tipo de cortometrajes de crítica social.

Cabe mencionar que este filme fue exhibido en el año 2009, después de que diera inicio la crisis financiera del 2008, la cual se caracterizó principalmente por la desconfianza crediticia en los mercados financieros estadounidenses y que repercutió a nivel mundial ocasionando que varios países tuvieran que recurrir al rescate financiero de empresas, convirtiéndolo en deuda pública.

Capítulo 3 Runaway e interpretación histórica a través del cine

3.1 El cine como fuente de estudio histórico

En el presente capítulo se abordará el tema del cine como fuente de estudio para la historia, en que se basa el análisis del cortometraje *Runaway* que, aunque no es un filme histórico y el tema no es la historia del ferrocarril, proyecta a través del empleo de la sátira y la animación, elementos sociales y económicos que son representativos respecto a la historia de la construcción y desarrollo del ferrocarril, sin ser el objetivo del director del este cortometraje.

El cortometraje compuesto de una narración sencilla y sin diálogos, contiene una visión basada en la crítica social y económica que refiere a la aparición del ferrocarril como medio de transporte. Aunque todos sus elementos son ficción y están basados en la animación, este filme puede ser un referente para el estudio de la historia del ferrocarril, un medio didáctico que proporcione el acercamiento y la comprensión de un proceso histórico.

La intención del presente capítulo como se mencionó, es matizar el tema del origen del ferrocarril junto con la aparición del cinematógrafo en el contexto histórico de su mayor esplendor que son los años del Porfiriato y el inicio de la Revolución

Mexicana, con base en la metodología propuesta por especialistas que se han dedicado a estudiar la influencia del cine en la sociedad y en la Historia.

Para ello es fundamental recurrir a las bases teóricas propuestas por Pierre Sorlin, sobre el valor que ha adquirido el estudio de la historia del cine y de sus distintas producciones como fuente para el análisis histórico, este autor sostiene que el cine es un medio que ha impactado a la memoria colectiva por las características que desarrolló desde sus inicios: “El cine unificaba a los públicos más heterogéneos, que pertenecían a generaciones diferentes, haciéndolo partícipes del mismo objeto.”⁴³

El cine se ha afianzado como una representación del pasado con respecto a las distintas visiones que se generan por parte del espectador y también de los realizadores que se interesan por analizar los hechos del pasado con el fin de producir sus propias versiones o recurrir a la ficción a partir, por ejemplo, de las novelas históricas para adaptarlas al cine bajo un contexto que se relaciona con algún suceso trascendental.

Para muchos historiadores el cine representa una fuente subjetiva de los acontecimientos históricos y más aún una referencia sobre el pasado que puede estar llena de prejuicios, sin embargo, Pierre Sorlin argumenta que una producción cinematográfica no equivale a ser “una reseña” exacta de los hechos históricos, sino todo lo contrario, por lo que es tarea del historiador descubrir el para qué y para quiénes se filman las películas.

El cine muestra muchas otras cosas que no se han dicho por los libros, ni en periódicos o documentos oficiales, ni por otras fuentes, estos sucesos tienen que ver con lo cotidiano y no deben menospreciarse por parecer “triviales”, ya que forman parte de la historia cultural y social de una determinada época o lugar.

⁴³ Pierre Sorlin. “El cine, reto para el historiador”, en *Revista Istor*, año V, no. 20, 2005, p. 13.

En México las películas donde el ferrocarril aparece como personaje actancial como en *La bestia negra* del año 1939, se retoman temas como la relación del personal ferrocarrilero con su trabajo y el vínculo que llegaba a entablarse entre compañeros y con la locomotora misma, la cual se vuelve inseparable y una especie de compañera de vida.

Otro ejemplo icónico es la película *Viento negro* (1954) en la cual se pueden ver las condiciones que tuvieron que soportar los trabajadores ferrocarrileros para la construcción del ferrocarril en el desierto de Altar, Sonora, las relaciones entre jefes y subordinados para emprender el proyecto de unir al entonces poblado de Mexicali con Sonora bajo uno de los climas más difíciles para el hombre. En esta zona los vientos, la humedad, el calor y otros elementos climáticos contribuyen a la formación de tormentas de arena que acarrean cenizas y polvo de tierra volcánica de color negro, proveniente del volcán Pinacate, una de esas tormentas es la parte esencial de la película y su nombre se retoma para dar título al filme.

En ambos casos se muestran aspectos sociales y culturales en torno a la historia del ferrocarril que son contemplados y comprendidos a través de la proyección de la ficción cinematográfica, las cuales permiten distinguir dos distintas interpretaciones sobre la relación laboral existente en el gremio ferrocarrilero y con el ferrocarril mismo.

El cine tiene un parecido con la historia oral en el momento en que el personaje o los personajes narran sus historias sobre los sucesos en los que estuvieron involucrados o en los que tal vez sólo se hallaban como testigos de un acontecimiento, y a partir de ello relatan su sentir de experiencias propias por ejemplo, la llegada del ferrocarril al pueblo donde nacieron, viajes a bordo de una máquina de vapor, la historia de algún accidente ferroviario, cómo vivieron el pasar de los revolucionarios sobre el ferrocarril, su participación en la reconstrucción de puentes o estaciones dañadas y una infinidad de vivencias que bien pudieran pasar como anécdotas, pero que hoy forman parte de la memoria colectiva de los pueblos y de su identidad.

Sólo por medio de la apreciación y el análisis del material fílmico por parte de los historiadores interesados en la reconstrucción de los sucesos de la historia social y cultural, es como se puede aprovechar las distintas versiones que ha presentado el cine a manera de propuestas para una nueva interpretación o para el planteamiento de nuevos temas de estudio.

En la actualidad vivimos un desarrollo tecnológico acelerado que se basa en el perfeccionamiento de las imágenes y los sonidos. El cine ha explotado con gran éxito estas herramientas para su difusión, los cineastas han sabido emplearlas para mantenerse en el gusto de los espectadores, precisamente por las constantes innovaciones en las producciones.

La mayoría de los públicos asiduos al cine actualmente buscan sobre todo lo demás, los últimos avances tecnológicos que impacten sus sentidos y que generalmente les hagan recordar fácilmente las historias y personajes e incluso identificarse con ellos por su personalidad o por las experiencias representadas, Marc Ferró dice en el artículo antes citado que “con frecuencia son las imágenes, más que lo escrito, las que marcan la memoria, la comprensión de las nuevas generaciones.”⁴⁴

Entre las ventajas que ha adquirido el cine frente a otros medios de comunicación para el estudio histórico es que sus contenidos son cada vez más atractivos debido a una mayor apertura en los temas anteriormente censurados, las nuevas producciones permiten encontrar nuevos tratamientos para su análisis apoyándose en otras materias como el psicoanálisis, la sociología, antropología y otras; en general el cine no ha dejado de reinventarse a la velocidad que crecen las expectativas de las nuevas generaciones sumergidas cada vez más en los medios de comunicación masivos y en las redes sociales.

En el cine como objeto se estudia todo el soporte que estructura la película: guion, dirección, escenografía, fotografía, música, vestuario, maquillista, espacio

⁴⁴ Marc Ferró. *El cine, una visión de la historia*. Madrid, Akal, 2008, p. 7.

donde se filmó y producción. Como fuente se estudian los temas que trata la película, el tiempo histórico en que se realizó, el tiempo en que se ubica y el tiempo que dura.

En el tratamiento del cine como fuente de la Historia se plantea que los filmes son un documento con los que se puede realizar el análisis del contexto social en que se recrean las narraciones, estudiar las distintas versiones que se pueden presentar sobre un mismo acontecimiento histórico, el análisis de los elementos cinematográficos que encierran aspectos culturales, políticos y sociales que resultan más comprensibles a la vista; así como la forma en que se llevaron a cabo las producciones, cómo son percibidas por los espectadores y su proceso de distribución.

Una de las ventajas del cine actualmente para proponerse como fuente para el estudio de la historia, es que presenta nuevas versiones que los historiadores habían verificado sobre algún suceso trascendental y que se han tenido que actualizar a partir del descubrimiento de nuevas fuentes que permanecían ocultas o se creían desaparecidas, o bien, por la aparición de nuevas propuestas metodológicas para el estudio del pasado.

“Las interpretaciones del pasado cambian de época en época y los cineastas ponen en escena una de las versiones propuestas por los investigadores. En este sentido el cine se limita a reflejar las indecisiones y los cambios de orientación de la historiografía.”⁴⁵

La historia del ferrocarril en México estaría incompleta si no se recurriera entonces a las fuentes evidenciables como es el cine, que nos permite conocer diferentes puntos de vista y que aluden o recurren a temas como la construcción,

⁴⁵ *Ibidem*, p. 23.

desarrollo, auge y declive del ferrocarril, ya sea a través del género documental, dramático o histórico.⁴⁶

En este último apartado se describe el contexto de la producción, así como los datos más importantes de los realizadores de *Runaway*, para entender la relación con la historia del ferrocarril y con el análisis que se realiza en este capítulo.

3.2 *Runaway* y sus alegorías del ferrocarril

A diferencia de las producciones anteriormente mencionadas, el cortometraje animado *Runaway* se distingue por presentar una crítica social en la que el ferrocarril es un factor determinante, se basa principalmente en la sátira para narrar con humor los vicios más característicos de la sociedad contemporánea.

En el siguiente apartado se realiza un análisis comparativo de la historia presentada por este cortometraje en relación con las analogías sobre el ferrocarril y las consecuencias económico-sociales que se aseveraron a partir de su aparición, además, se señalan los elementos cinematográficos que se exponen al espectador para transmitir el mensaje central de la misma.

Las analogías presentadas en este cortometraje revelan la intencionalidad de Cordell Barker, para exponer el tema sobre la diferencia de clases sociales, así como las liviandades y corrupción existentes en naturaleza humana. Aunque este cortometraje no fue creado para exponer la historia del ferrocarril como tal, sí es un reflejo indirecto de las consecuencias sociales y económicas derivadas de su desarrollo y del proceso de urbanización que se inició con su construcción.

⁴⁶ En su artículo Francisco J. Zubiaur Carreño. "El cine como fuente de la historia". *En Revista Memoria y Civilización*. España, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 2005, pp. 206-208., rescata la diferenciación que hace Robert A. Rosenstone sobre las formas en que el cine refleja la Historia, las cuales pueden ser por medio de la presentación de dramas, el documental cinematográfico y el género histórico cinematográfico.

Esto se demuestra al inicio del cortometraje cuando una mancha negra en movimiento aparece en una toma cerrada, cuyo parecido es equivalente al humo que escapa de una locomotora cuando va en movimiento, como si fuese avanzando al igual que lo hace el humo del tren por los aires, esta especie de nube negra no se puede relacionar con nada sino hasta que se aleja la toma y se escucha el mugido de una vaca, sólo entonces caemos en cuenta que la mancha es parte de dicho animal.

El título del cortometraje aparece en letras negras y desordenadas como el indicio del tipo de historia que se desarrollara a lo largo de 9 minutos. Es común que en los cortometrajes predominen las escenas altas basadas en la acción y el drama para conseguir la atención total del espectador y que el mensaje logre impactarlo.

La vaca es una alegoría del campo donde todo transcurre más lento, es la calma de la vida cotidiana y la gente que habita en lugares rurales, quienes permanecen alejados del ruido y la celeridad de las ciudades. El cantar de algunos pájaros que se escuchan de fondo es una forma más de representación de la naturaleza y de la vida tranquila que suele relacionarse con el campo.

Esta tranquilidad se ve interrumpida abruptamente en la siguiente escena cuando se presenta en pantalla la vía del ferrocarril como preludeo de su inminente aparición, mientras que la vaca continúa avanzando a lo largo de la misma, ajena a cualquier peligro o situación anormal. Existe una brusquedad en el cambio de una toma a otra, lo cual es de forma intencional para apreciar la diferencia entre un entorno y otro, además de remarcar como el ferrocarril irrumpe en la vida del campo, a lo cual se suman los efectos de sonido de la marcha sobre rieles y del silbato de la locomotora.

En seguida aparecen en toma cerrada las ruedas del ferrocarril que, aunado a lo anterior, crea una metáfora sobre el progreso y del adelanto tecnológico basado en un proceso de producción acelerado a través de la aparición del vapor, el empleo

de las máquinas y la actividad industrial que dio paso al origen de las grandes ciudades que avasallaron con su crecimiento al campo y a los recursos naturales.

Posteriormente se abre la toma y apenas en un parpadeo se pueden ver los tres vagones del ferrocarril, se puede observar a través de sus ventanillas los pasajeros que viajan ahí. En el primer carro, van hombres vestidos formalmente con traje y sombrero de copa alta, aludiendo a aquellos inversionistas extranjeros que se beneficiaron con la construcción del ferrocarril. Estos son pasajeros que van en el primer vagón, el de primera clase, sus ropas en tonos blanco y negro contrastan intencionalmente con las que usan los otros pasajeros que viajan en los otros dos vagones de segunda y tercera clase. Lo anterior alude a la diferencia de clases tan marcada en la época del porfiriato.

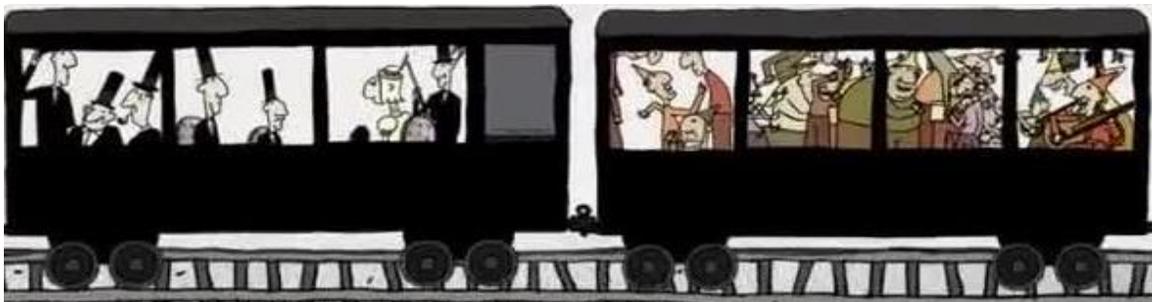


Imagen 1.- Pasajeros que viajan en vagón de primera clase y los que van en segunda clase. 0:35

Este primer grupo va despreocupada y cómodamente disfrutando del viaje, unos juegan billar, platican entre sí, leen sentados el diario, toman vino o fuman puro mientras una suave melodía de música clásica acompaña la escena.

Este vagón tapizado de color rosa, es otra alegoría más, pues simboliza la vida de la clase alta donde todo aparenta ser felicidad y tranquilidad, es una vida de “color rosa”. Esta imagen se apoya además en la música de fondo que se manejan en estos cuadros del vagón de primera clase. Viaja también en este carro una mujer sola con un perro pequeño de color negro, ella es el prototipo de la mujer de clase alta, rubia y vestida elegantemente, ambos se convierten en personajes estratégicos dentro de la historia.

En el siguiente vagón aparecen animaciones de hombres y mujeres vestidos con ropas más sencillas, mucho más coloridas y con gorros de fiesta, los cuales aluden a los estratos sociales más bajos, se hace aún más contundente en esta parte el uso de la sátira, pues son dibujos casi grotescos en su apariencia y en sus acciones con el fin de mostrar cuáles eran las condiciones que prevalecían al viajar en vagones de segunda clase.

En primer lugar, hay un exceso de pasajeros, sus acciones son desalineadas porque llevan consigo animales de granja, algunos se les ve comiendo, otros bebiendo tarros de cerveza, unos viajan durmiendo, algunos riñen con los demás y hasta aparecen bañándose en un mismo furgón. Lo anterior recuerda lo que el periodista Tymothi Turner narra de sus viajes por ferrocarril acompañando a las tropas villistas, el extranjero relata que era difícil transitar en el interior de los vagones, ya que estaban repletos de gente que viajaba sentada en el piso junto con sus pertenencias e incluso acompañados de animales de granja, tal como se muestra en el cortometraje.

Una banda de música ocupa el final de este segundo carro tocando una alegre melodía de jazz, cuyo ritmo alocado coincide con la velocidad que lleva el tren, así como con la estructura de las secuencias. De igual forma existen cambios en la melodía cuando aparece el vagón de primera clase y la locomotora.

En el último vagón viajan tres individuos que aparecen dormidos, representan a la burocracia ya que son trabajadores del ferrocarril que permanecen indiferentes a lo que pasa en el interior, no existe la menor preocupación en ellos sobre la situación y funcionamiento del vehículo en el que viajan. La comparación que resulta de este último grupo en el tema que nos atañe, es que son quienes permiten a los gobernantes y líderes permanecer en el poder y dirigir el destino de los demás, mientras ellos cómodamente viajan sin preocuparse de la situación y suerte del resto de los pasajeros del ferrocarril.

El cuarto de máquinas aparece lleno de palancas, relojes y controles para maniobrar la locomotora que en un primer momento habla de lo complejo que fue

el control del nuevo medio de transporte en materia legal, como se mencionó en el primer capítulo, durante el primer período de construcción del ferrocarril en el siglo XIX no había una regulación eficiente para el otorgamiento de las concesiones ni tampoco para normar sus servicios.

Aparece también en escena un fogonero de pequeña estatura, que avienta con sus manos el carbón al hogar de la locomotora, representa al nuevo gremio de ferrocarrileros que se fueron insertando en los trabajos más bajos en la estructura funcional del ferrocarril.

Este personaje es constantemente presionado por el conductor. Alimenta la caldera con carbón para generar el vapor que impulsa al ferrocarril, en un principio aparece como un actor secundario, pero va tomando más importancia conforme se desarrolla la historia.



Imagen 2.- La dama entra al cuarto de máquinas en busca de su perro. 1:36

El maquinista, presentado como un tipo alto, vestido con uniforme militar, muy confiado del control que tiene dentro del tren, sin embargo, en un momento clave de la historia, éste descuida la máquina por lujuria al ver entrar al cuarto de máquinas a una dama en busca de su perro.

El maquinista abandona totalmente los controles del tren, se acerca coqueteando con la dama y cuando éste intenta acariciar a su perro, el animal lo muerde y la dama lo saca chuscamente en brazos para llevarlo al baño donde le pueda curar la mordedura, mientras tanto el tren se queda a la deriva.

Ante tal descuido el ferrocarril choca con la vaca que iba pasando por la vía, el animal queda adherido graciosamente a la locomotora. Se encuentra en esta escena otra alegoría con respecto a lo que significó la llegada del ferrocarril a las zonas rurales en México, el impacto generado por el arribo del ferrocarril significó un choque contra la estructura económica existente basada en la producción agrícola y el comercio local, además de cambiar el modo de viajar de las personas del siglo XIX, la dinámica en la transportación de las mercancías y otros efectos que hasta entonces eran difíciles de trasladar.

La forma en que el ferrocarril tiene el encontronazo con el animal y a este sólo se le ve ser empujado y viajar durante un largo tramo sostenido en el frente de la locomotora, habla de la irrupción del ferrocarril en las regiones agrícolas y mineras, las cuales en un principio tuvieron problemas para ajustarse a las nuevas exigencias en el mercado con el aumento de la competencia, la alta demanda de los productos, solicitud de rapidez y eficacia en las entregas.



Imagen 3.- El tren embiste a la vaca que pasaba por las vías. 2:20

De acuerdo a la narrativa de la historia la peripecia se define como la situación de riesgo en la que el personaje principal está en inminente peligro, dentro del relato de *Runaway* es a partir del choque del tren que se crea una situación de inestabilidad y de tensión constante, ésta va en aumento mientras las circunstancias se van complicando.

El fogonero es el único que se da cuenta del choque y trata de solucionarlo sentándose en el lugar del maquinista, comienza a manipular las múltiples palancas

y botones que aparecen a su alrededor, lo cual acrecienta más su confusión respecto a la conducción del tren.

Se puede trasladar esta escena como el gran desconocimiento que la mayoría del personal ferrocarrilero tenía sobre el control y operación del ferrocarril, sobre todo al inicio de la lucha revolucionaria cuando muchos de los conductores ferrocarrileros de nacionalidad norteamericana partieron a su país ante la situación de inestabilidad, dejando la conducción del servicio en manos de los trabajadores mexicanos que tuvieron que aprender a operar y reparar locomotoras, vagones y vías, además de reclutarse como soldados cuando se les requería.

Esta decisión del fogonero de tomar las “riendas” del tren, es la que provoca que su velocidad aumente arriesgadamente, de forma absurda nadie se percató de ello a excepción de este personaje quien funge como el único individuo consciente dentro de la trama, ya que se interesa por ayudar a resolver la situación, mientras que los demás pasajeros y el resto del personal ferrocarrilero permanecen indiferentes hasta que su propia vida corre peligro.



Imagen 4.- El fogonero se sienta en el lugar del conductor sin saber manipular los controles del ferrocarril. 2:42

El pequeño fogonero comienza a buscar al conductor en cada uno de los vagones para avisarle sobre el descontrol del tren, mientras el ferrocarril entra a una serie de peligrosas curvas que rodean una montaña, lo cual hace alusión a los sorprendentes trabajos de ingeniería que se emprendieron en la construcción de las líneas férreas, desafiando las dificultades orográficas del país.

En estas escenas se recurre a elementos visuales donde los desplazamientos del tren son casi violentos, al igual que los cambios de una escena a otra, sobre todo en las vueltas turbulentas del laberinto de la montaña donde el último de los vagones se descarrila, se observa al carro volar por los aires, ante esto los pasajeros del segundo vagón comienzan a burlarse sin adivinar que son parte de la misma suerte.

El hecho de que los burócratas sean los primeros que perecen en el desenfrenado avance del ferrocarril, tiene semejanzas con la clase política mexicana que ante los riesgos que corría el ferrocarril hicieron caso omiso de las necesidades de su mantenimiento y de su extensión en zonas productivas donde se requería de dicha conexión férrea para el desarrollo del comercio, se le confirió en cambio, mayor valor al otorgamiento desorganizado de las concesiones. Fueron los que promovieron el fin anticipado del ferrocarril.

Más adelante se ve en otra de las escenas al fogonero intentando nuevamente disminuir la velocidad del tren manipulando los controles sin éxito, el tren sigue su marcha y al pasar por un puente elevado lo va destruyendo a su paso para iniciar su marcha forzada por una elevada pendiente.

Es interesante un cambio de escenas que realiza el director para hacer la comparación en una toma cerrada de las cuerdas de la guitarra de uno de los músicos de la banda para pasar a la serie de columnas del puente que se destruye al paso del tren, al ritmo de la acelerada melodía. Es una anticipación al desastroso final de este cortometraje.

El fogonero alcanza a asomarse por la ventana para darse cuenta que para subir se requerirá de mucho más combustible que ayude a impulsar todo el tren, para que éste no vaya hacia atrás y caiga al vacío, para ello agota todo el carbón y anuncia con desesperación a los pasajeros - "*¡No lo lograremos!*"-, quienes al percatarse de la situación se dirigen al vagón de segunda clase para solicitar objetos que puedan alimentar el fuego de la caldera.

Los capitalistas consiguen a base de dinero que los pasajeros que viajan en segunda clase les otorguen todo lo que llevan puesto, hasta el punto de quedarse totalmente desnudos y cuando no tienen nada más que dar de sus pertenencias, comienzan a arrancar partes del mismo vagón donde viajan, cuando acaban con el carro uno de los hombres que va en primera clase lo desengancha arrebatando el dinero a estos pasajeros y lanzándolos al vacío.



Imagen 5.- Los pasajeros de segunda clase se despojan de sus pertenencias para alimentar la caldera del tren que va cuesta arriba. 5:10

La secuencia anterior es una metáfora sobre la deuda ferrocarrilera a través de la cual se financió la construcción del ferrocarril, durante el gobierno de Porfirio Díaz se multiplicó con la emisión de bonos garantizados por el gobierno mexicano para solventar los gastos de compra de materiales y equipo rodante a empresas extranjeras, posteriormente se emitieron más bonos para la adquisición del Ferrocarril Mexicano y otras líneas con la finalidad de unificarlas.

Las escenas donde el sector más pobre del ferrocarril es el que se desprende de sus más elementales pertenencias para salvar al ferrocarril y aunque es a cambio de recibir un poco de dinero, hace referencia a lo que por años tuvo que solventarse para cubrir los costos del ferrocarril al punto del quebranto del erario público, con el fin de preservar el sistema ferroviario mexicano que avanzaba más hacia su deterioro que al progreso.

En el cortometraje las acciones realizadas por los pasajeros y el fogonero como posibles soluciones no surten el efecto deseado, en una escena de suspenso y tensión, tanto los personajes como el espectador ignoran lo que va a suceder,

pues se ve al tren suspendido en la cima de una colina, mientras los capitalistas se aglomeran sobre la pared del vagón para que el peso del grupo incline hacia adelante a la locomotora y el único carro que queda.

Esta parte del cortometraje se define también como el clímax ya que es un momento clave para el desenlace, pues se ve salir del baño al maquinista y la dama, quienes caminan lentamente al darse cuenta de la situación. Es su peso el que hace falta para que el tren logre tomar impulso cuesta abajo.

Finalmente logran que el vagón retome la vía, en tanto que todos los pasajeros felices aplauden al operador que se pavonea ante ellos, al creer que han superado el peligro, sin razonar que la misma inclinación y velocidad que adquiere el tren cuesta abajo obliga segundos más tarde a que el maquinista, el fogonero y la dama tengan que sostenerse para no caer en la caldera de la locomotora.

En esta acción se ve a los tres intentando sostenerse en tanto que el tren va ahora en caída libre, el maquinista grita, se suelta y cae en la caldera de la máquina para arder como combustible que de nueva cuenta acelera precipitadamente la marcha. En tanto que el fogonero se sostiene de la mano de la dama quien su vez se aferra de un pasamanos, en este momento desciende la acción, la escena sucede en cámara lenta y aparecen los rostros de ambos personajes en *close-up* y con una música de piano como fondo, en tono más lento, ambos mirándose fijamente, entienden que ninguno lograra sobrevivir. Se entiende como el momento del desinvolucramiento, ya que no aceptan que no pueden hacer nada para remediar su desfavorable final.

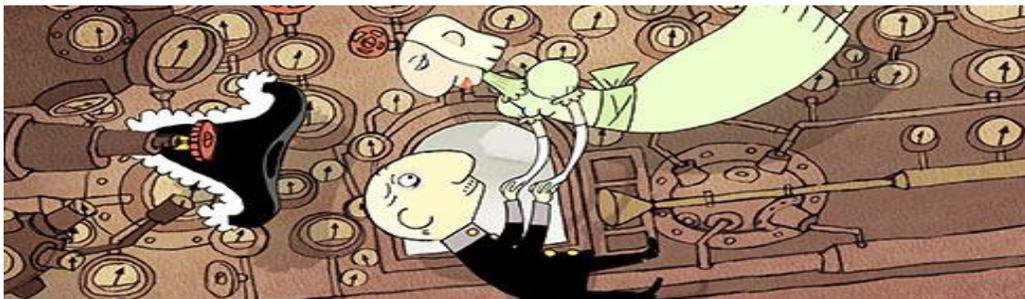


Imagen 6.- El fogonero y la dama vuelan por el aire tomados de la mano hacia su fin 7:52

Los pasajeros que viajan en el único vagón sobreviviente parecen no darse cuenta de la situación, nuevamente se les ve tomar vino y felices por su éxito aparente, pero cuando el maquinista cae a la caldera y el tren acelera su movimiento se encuentra nuevamente con una pendiente que lo hace elevarse por los aires. En esta escena se escucha el cambio de la melodía por un piano con tono melancólico donde se muestra al ferrocarril volando suspendido en el cielo.

Esta parte de la película está llena de simbolismos ya que plasma al ferrocarril en cámara lenta, se observa flotando por los aires en una especie de sueño, antes de que caiga al suelo y explote. Cuando finalmente se estrella a un lado de la vía, se ve a la vaca continuar con su apaciguado caminar y por último al perro negro de la dama cayendo del cielo y marchándose tras la vaca.

Los únicos sobrevivientes de este fatal desenlace son los dos animales como elementos naturales que permanecen contrariamente a lo material y a la especie humana. La vaca y el perro, como ya se mencionó líneas arriba son una alegoría de los recursos naturales y su explotación a causa de la industrialización y el crecimiento de las ciudades. Para el director Cordell Barker representan lo verdaderamente valioso, según lo demuestra en el final de su cortometraje es lo único que merece permanecer en este mundo.



Imagen 7.- La vaca camina sobre las vías y en el horizonte el ferrocarril arde en llamas 8:11

Esta historia tiene una estructura narrativa circular, pues inicia con la aparición de la vaca caminando a lo largo de la vía y finaliza de la misma forma. El director se vale del elemento sorpresa para el espectador, quien desconoce lo que sucederá entre una escena y otra e incluso cuando se advierte el final, es decir en el momento en que se inminente la caída del tren, la pausa que se presenta en una escena anterior contribuye a que se ignore en qué momento y cómo será ese desenlace.

Conclusiones

El cortometraje *Runaway* es una referencia actual sobre la historia del capitalismo, basada en un relato que gira en torno a un ferrocarril y sus pasajeros y aunque su creador no tenía la intención de recrear un momento histórico en particular, ya que no es historiador ni especialista en el tema, su trabajo demuestra un conocimiento histórico al realizar una fuerte crítica al sistema.

La parte medular de la presente investigación fue el presentar todo lo que este cortometraje alude sobre la historia del ferrocarril, así como de los elementos económicos y sociales que fueron una constante en los distintos lugares a donde llegó, en este caso México, los cuales no aparecen en el trabajo fílmico de Cordell Barker.

Las imágenes del ferrocarril en el cortometraje son una alegoría de la modernidad y progreso en México que distinguió a la época del porfiriato, pero a su vez presentan el gran contraste social existente en el país y que aparece en la mayoría de las escenas en una clara demostración de la miseria en que vivía la mayor parte de la población compuesta por la clase trabajadora, especialmente los campesinos y sus familias; mientras que la clase alta vivía en la opulencia y despilfarro.

El discurso manejado en este cortometraje permite al espectador analizar a partir del empleo de la sátira y una narración con tintes de humor negro los elementos asociados con la administración del ferrocarril, su funcionamiento como medio de transporte y su posterior declive atribuido a la falta de pago y el ensanchamiento de su deuda, así como por la reestructuración económica de las regiones productivas y la posterior llegada de nuevos medios de transporte que fueron desplazándolo.

Los personajes basados en dibujos animados transitan ante los ojos del espectador como modeladores sutiles de la trama, nos guían en su desarrollo de forma divertida y así mismo obligan a la reflexión e interpretación final de la historia

por parte del observador. Gracias a sus características y acciones se favorece el darle un significado favorable a la narración, misma que concluye con un final poco alentador e irónico, pero con una pequeña dosis de esperanza.

Al tener en cuenta a todos estos elementos se concluye que el cortometraje *Runaway* es una fuente de apoyo didáctico en el estudio y análisis de la historia del ferrocarril, es un reflejo de las consecuencias políticas, económicas y sociales derivadas de sus etapas de actividad más significativas como medio de transporte y como actor social que permeo la vida cotidiana de finales del siglo XIX y del XX.

Las representaciones del ferrocarril en el cine son testimonio de la constitución del primer material rodante, su infraestructura, así como del impacto que generó en la sociedad del siglo XIX que no estaba acostumbrada a la tecnología, ni a la velocidad que poseía el tren como nuevo medio de transporte, el cual cambió la manera de viajar y los fines con que se emprendían los recorridos largos para pasajeros.

El cine desencadena elementos que permiten el análisis de los aspectos económicos, políticos, sociales y culturales para el estudio histórico sobre el ferrocarril como medio de transporte, pero sobre todo como el vehículo de la modernidad y progreso predominantes durante el período porfirista, en cuanto al período revolucionario constituyó un elemento clave de la lucha armada que puede ser observado en la multitud de filmaciones que se realizaron por periodistas y cineastas que a solicitud de los mismos líderes revolucionarios crearon invaluable testimonios que permiten comprender esta etapa histórica y emprender distintas formas de estudio.

El cine al igual que la literatura y la historia, otorga la oportunidad de conocer distintas interpretaciones de los acontecimientos relevantes, de vida cotidiana, del pensamiento humano, del arte, y demás temáticas del pasado y del presente.

En México el ferrocarril ha desempeñado un papel importante dentro de la historia de dos siglos, ha sido parte esencial en el desarrollo económico y social de distintas regiones y de sus pobladores, lo anterior se ve reflejado en las

manifestaciones culturales y artísticas que muestran las distintas visiones que se han creado en torno al tren, entre ellas las películas históricas, documentales, de ficción y en este caso un cortometraje animado nos lleva al análisis del surgimiento del ferrocarril en particular y de la historia del capitalismo en general .

Las películas dotadas de un buen argumento resultan válidas ante los ojos del espectador e incluso pueden ser adoptadas y transmitidas como parte de la memoria colectiva. El ejemplo del cortometraje animado *Runaway* es una representación indirecta sobre las consecuencias económicas y sociales que se dieron con la llegada del ferrocarril, pues la forma de presentar a los personajes y la estructura de la historia, permite evocar en varias de sus escenas el funcionamiento y desarrollo del sistema ferroviario, así como los vicios que fueron parte de la burocracia de los siglos XIX al XX y de los inversionistas que participaron en su construcción.

La construcción del ferrocarril tuvo un gran auge durante la época del porfiriato, pues se le dio celeridad a este proceso y se buscó que los costos de la misma fueran menores para el beneficio del erario que había sido mal gastado en proyectos infructuosos. Con la extensión de líneas férreas México tuvo un importante crecimiento económico, el ferrocarril fue el medio que propició su integración en la economía internacional al impulsar el sector de las importaciones.

Sin embargo, el ferrocarril también contribuyó a acentuar las diferencias sociales al propiciar el aumento de los latifundios necesarios para la producción en gran escala de productos agrícolas, ganaderos y mineros demandados para su comercio internacional. En cuanto al comercio nacional la producción proveniente de las haciendas, apoyada en el ferrocarril, propició que la organización económica local del autoconsumo fuera en decadencia.

Bajo este panorama la riqueza fue amasada por los grandes terratenientes, mientras que el campesinado, obreros y clases bajas veían cada vez más disminuidos sus ingresos y las posibilidades para mejorar su forma de vida. En este punto el ferrocarril surgió como vehículo que condujo al inicio de la Revolución de 1910, por su rapidez y conectividad fue el medio para movilizar la lucha armada.

Su empleo fue un arma estratégica para quienes lograron controlarlo y utilizarlo en esta guerra civil.

Otra de las consecuencias económicas que favorecieron la decadencia del sistema ferroviario en México, fue la deuda ferrocarrilera mediante la cual se sufragaron los costos para su construcción y mantenimiento, lo que a la larga resultaría impagable debido a la falta de liquidación de capital e intereses a los tenedores de bonos, su desmesurado incremento durante el gobierno de Porfirio Díaz llevó a que gobiernos posteriores buscaran su reestructuración. Otro factor fueron las pérdidas reflejadas en los estados financieros, tanto por parte de las empresas extranjeras, en su momento, como en la de Ferrocarriles Nacionales.

A partir de un análisis histórico y cinematográfico se pueden evaluar igualmente las repercusiones de su aparición y su permanencia actual como medio de transporte, puede ser una alternativa que coadyuve al impacto ambiental, a la movilidad y seguridad de los pasajeros, tanto en las ciudades como en las zonas rurales.

Como transporte de carga los beneficios son el traslado de grandes volúmenes en recorridos largos, los costos son menores a los del autotransporte y la seguridad que ofrece es mayor en comparación con el transporte por carretera. Finalmente, ambos servicios requieren de grandes inversiones públicas y privadas, además de fortalecer la legislación existente para que el beneficio se vea reflejado en la economía nacional, ya que actualmente las ganancias están a favor del sector privado que controla casi en su totalidad la actividad ferroviaria en México.

Referencias bibliográficas

- 1) Sergio Ortiz Hernán. Los Ferrocarriles de México una visión social y económica. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, tomo I, p. 63.
- 2) María Antonieta Ilhui Pacheco Chávez. "Mujeres tejiendo e hilando a la clase obrera: las mujeres de La Colmena, Barrón y San Ildefonso durante el proceso de formación de la clase obrera en México 1846-1980". (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1992, p. 12.
- 3) Entre los autores que desarrollan este tema se encuentra Sandra Kuntz con el capítulo "Los Ferrocarriles y la formación del espacio económico en México" en *Ferrocarriles y Obras públicas*. México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1999; así mismo por Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*
- 4) Oscar Realme Rodríguez. *Los ferrocarriles y su influencia en la integración social y económica de México*. México: UNAM, 1951, p. 452.
- 5) Correspondencia entre Porfirio Díaz y Sebastián Camacho, relativa a las modificaciones sobre las concesiones otorgadas por el gobierno mexicano a la Compañía Limitada del Ferrocarril Central, el 08/09/1880 y 12/04/1883, se incluyen los proyectos de estatutos, AHBM, caja 50, exp. 10.
- 6) Máximo Cerdio. "El tren más allá del bien y el mal". Revista Comercio Exterior, México, Bancomext, no. 8, agosto de 2005, p. 715.
- 7) Acuerdo celebrado entre Francisco Espinosa como representante del gobierno federal, Edward Jackson, como apoderado de The Mexican Central Railway Company, Limited, sobre el subsidio otorgado para construir el Ferrocarril Central, AHBM, caja 38, exp. 22. Estatutos de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano con su capital social inicial y objetivo. Copia de escritura constitutiva de la compañía denominada Roberto R. Simon y Socios a fin de obtener la concesión el ferrocarril central, AHBM, caja 42, exp. 8.
- 8) Jaime M. Álvarez Garibay. Desarrollo institucional del sistema ferroviario. México, UIA, 2011, p. 28.
- 9) *Ibidem.*, p. 30.
- 10) *Ibidem*, p. 454.
- 11) "El gobierno no tenía los 8 millones de dólares necesarios para comprar las 200 000 acciones del Central y tuvo que pagarlas con cierta cantidad de bonos que se le cedían a cambio de su garantía otorgada a los bonos de hipoteca general de la nueva empresa, por un poco más de 100 millones de pesos, lo cual dio origen a la onerosa y complicada "Deuda Ferrocarrilera". Jean Bazant. Historia de la deuda exterior de México 1823-1946. México, El Colegio de México, 1995, p. 170.
- 12) "Trazos hechos por lugares difíciles con el objeto de pasar por determinadas propiedades, o viceversa, rutas escogidas por su bajo costo de construcción sin atender a las necesidades de las regiones vecinas o de los centros de producción y de consumo; líneas exageradamente desarrolladas con perjuicio de los fondos públicos por razón de las subvenciones kilométricas; paralelismo de líneas en longitudes considerables y situadas a corta distancia unas de otras; ferrocarriles que comienzan en el desierto y concluyen en el mismo desierto; vías que jamás pudieron explotarse". *Ibidem*, p. 455.
- 13) Juan De la Torre. Historia y descripción del Ferrocarril Central Mexicano. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1888, p. 10.
- 14) Diario Oficial de la Federación de fecha 26 de diciembre de 1906.
- 15) Diario Oficial de la Federación de fecha 06 de julio de 1907. Véase también Ferrocarriles Nacionales de México. Escritura constitutiva y estatutos, AHBM-Deuda Pública Exterior, caja 20, exp. 1.
- 16) "El Gobierno decidió intervenir directamente en los negocios de ferrocarriles y adquirió en propiedad el de Veracruz al Istmo y el Pan-Americano. Asimismo, compró la mayoría de las acciones de la Compañía

de los Ferrocarriles Nacionales. Esta empresa se constituyó en virtud de una ley expedida en el año de 1906, que autorizó al Ejecutivo para incorporar en una sola compañía las propiedades del Ferrocarril Central Mexicano y del Nacional Mexicano”. *Ibidem*, pp. 458.

- 17) Bazant, Jean. Op. Cit., p.186.
- 18) *Ibidem*, p.187.
- 19) Lorenzo Meyer. Su majestad contra la Revolución Mexicana 1900-1950. El fin de un imperio informal, COLMEX, 1991, México, p. 358-359.
- 20) Comunicado conjunto de la SHCP-Banxico publicado en el año 2011 y dirigido al público en general, denominado “Bonos antiguos que fueron deuda”, en el que notifican que los bonos de deuda antigua del Estado Mexicano de los años de 1850 y 1951 carecen de valor, en virtud de que había transcurrido la fecha máxima para su cobro.
- 21) El costo del pasaje en el año 1934 del mencionado recorrido turístico era de 50 centavos en segunda clase y 1 peso en primera clase por persona. Tomado de Gilberto Vargas. Viento de Pueblo, 2010, p. 56.
- 22) José Manuel Díaz González, “Los oficios que trajo el tren y el tiempo se llevó”. Consultado en la página web: <https://www.railastur.es/los-oficios-que-trajo-el-tren-y-el-tiempo-se-llevo/>
- 23) *Ibidem*.
- 24) Carlos Eduardo Benítez Suárez. “Estaciones y ferrocarriles una dualidad indisoluble” en México en el tiempo, México, Editorial Jilguero-México Desconocido, no. 26, septiembre-octubre de 1998, p. 26. 25
- 25) Sergio Ortiz Hernán. “Después de los ferrocarriles nada fue igual. Cronistas, viajeros y caminos de fierro en el siglo XIX”, en Nueva Época, México, UNAM, no.15, 2001, p. 44-50.
- 26) Juan José Arreola, Obras, antología y prólogo de Saúl Yurkievich, Fondo de Cultura Económica, México, 2005. 27
- 27) Manuel Gutiérrez Nájera, "Viajes extraordinarios", en Rafael Pérez Gay [ed.], Manuel Gutiérrez Nájera, México, Cal y Arena, 1996, p. 31.
- 28) Paolo Riguzzi. “Los caminos del atraso: Tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850 1900” en Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz. Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, (coords.). México, El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, UAM-Xochimilco, 1996, p. 69.
- 29) Algunos autores difieren en el tema de la destrucción de los ferrocarriles durante el movimiento revolucionario, mientras unos lo maximizan otros en cambio han investigado más a fondo el daño real, es el caso del ensayo de Felipe Sánchez Barría. “El funcionamiento de los ferrocarriles en México durante los primeros años de la Revolución, 1911-1914”, en Revista Tiempo y Espacio, Chile: Universidad de Concepción, 2010, donde busca comprobar que dichos daños fueron mínimos en el inicio de la lucha armada y fueron más notorios a partir de 1914 cuando se extiende el movimiento armado.
- 30) 30 *Ibidem*., p. 458.
- 31) *Ibidem*., p. 5.
- 32) Lawrence Douglas Taylor Hansen, cit. pos., Timothy G. Turner, Bullets, Bottles and Gardenias, Dallas, South-West Press, 1935, p. 172.
- 33) Carlos Eduardo Benítez Suárez. “*Aquellos días de trenes y corridos*” en Revista México en el tiempo. México, Editorial Jilguero-México Desconocido, 1998, no. 26, p. 53.
- 34) *Ibidem*, p. 59.
- 35) Aurelio De los Reyes. Hacia un cine mexicano, México, UNAM, 1973, p. 1.
- 36) Ángel Miquel y David M. J. Wood, “Introducción al dossier: El cine de compilación de la Revolución Mexicana”, Vivomatografías, en *Revista de estudios sobre precine y cine silente en Latinoamérica*, no. 2, diciembre de 2016, pp. 6-12.

- 37) Juan de Dios Olivas, "Pancho Villa, actor de Hollywood" en La verdad de Juárez consultado en la página web: <https://laverdadjuarez.com/2021/04/11/pancho-villa-actor-de-hollywood/>
- 38) Consultado en la página web: [El día en que Pancho Villa se interpretó a sí mismo en Hollywood | El Herald de México \(heraldodemexico.com.mx\)](http://heraldodemexico.com.mx)
- 39) En el año 1824 el médico inglés suizo Peter Mark Roget descubrió el «Principio de Persistencia de la Visión», el cual se basa en que todas las imágenes proyectadas y que son visibles al ojo humano, son retenidas por éste en una imagen durante el tiempo suficiente en que se sustituye por otra, y así sucesivamente, hasta visualizar un movimiento completo
- 40) Enrique Martínez-Salanova Sánchez. "El cine de animación". Consultado en la página web: <https://educomunicacion.es/cineyeducacion/historiacineanimacion.htm>
- 41) Paul Wells. Fundamentos de la animación. Barcelona, Parragón Ediciones, 2007, p. 9.
- 42) "Entrevista a Cordell Barker". *NFB.ca*. Junta Nacional de Cine de Canadá. 2009. http://www.nfb.ca/film/Runaway_making_of_animator_cordell_barker
- 43) Pierre Sorlin. "El cine, reto para el historiador", en Revista Istor, año V, no. 20, 2005, p. 13.
- 44) Marc Ferro. El cine, una visión de la historia. Madrid, Akal, 2008, p. 7.
- 45) *Ibidem*, p. 23.
- 46) En su artículo Francisco J. Zubiaur Carreño. "El cine como fuente de la historia". En Revista Memoria y Civilización. España, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 2005, pp. 206-208., rescata la diferenciación que hace Robert A. Rosenstone sobre las formas en que el cine refleja la Historia, las cuales pueden ser por medio de la presentación de dramas, el documental cinematográfico y el género histórico cinematográfico.

Bibliografía

- Álvarez Garibay, Jaime, M. *Desarrollo institucional del sistema ferroviario*. México, UIA, 2011, 48 pp.
- Arreola, Juan José, *Obras*, antología y prólogo de Saúl Yurkievich, México, Fondo de Cultura Económica, 2005.
- Bazant, Jean. *Historia de la deuda exterior de México 1823-1946*. México, El Colegio de México, 1995, 282 pp.
- Canudas Sandoval, Enrique. *Las venas de plata en la historia de México*. Vol. III, México, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco-Utopía, 2005, p.1183-1353.
- Calderón, Francisco. "Los ferrocarriles" en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México, tomo I, El porfiriato, la vida económica*. México, Hennes, 1965.
- Coatsworth, John H. *El impacto económico de los ferrocarriles del Porfiriato*. México, Era, 1984, 213 pp.
- Díaz González, David Roberto y Alma Grisel González Maldonado. *Análisis y perspectivas del ferrocarril de pasajeros en México*. México: UNAM, 2012.
- De los Reyes, Aurelio. *Hacia un cine mexicano*, México, UNAM, 1973.
- Ferro, Marc. *El cine, una visión de la historia*. Madrid, Akal, 2008, 166 pp.
- Fuentes Díaz, Vicente. *El problema ferrocarrilero de México*. México, edición del autor, 1951.
- Gutiérrez Nájera, Manuel. "Viajes extraordinarios", en Rafael Pérez Gay [ed.], Manuel Gutiérrez Nájera, México, Cal y Arena, 1996, p. 31.
- Grunstein, Arturo. "De la competencia al monopolio: la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México", en Sandra Kuntz y Priscilla Connolly, *Ferrocarriles y Obras públicas*. México, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1999, p. 71-104.
- Hira de Gortari y Regina Hernández Franyuti. *La Ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994.
- Jáuregui, Luis. "Los transportes, siglos XVI al XX", en Enrique Semo, *Historia Económica de México*. México, UNAM, OCEANO, 2004, 159 pp.

- Kuntz, Sandra y Paolo Riguzzi, (coords.). *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México, El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, UAM-Xochimilco, 1996, 223 pp.
- Kuntz, Sandra y Priscilla Connolly, (coords.). *Ferrocarriles y Obras públicas*. México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1999, 165 pp.
- Kuntz Ficker, Sandra. “*La experiencia ferroviaria de México antes de la Revolución (1876-1910)*” en *Memorias del Quinto Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 2002, 397 pp.
- López Alcaraz, María de Lourdes y Graciela Martínez-Zalce. *El ABC de la investigación literaria*, México, Esfinge, 2008, 119 pp.
- Meyer, Lorenzo. *Su majestad británica contra la Revolución Mexicana 1900-1950. El fin de un imperio informal*, México, El Colegio de México, 1991, 579 pp.
- Ortiz Hernán, Sergio. *Los Ferrocarriles de México una visión social y económica*, Tomo I, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, 310 pp.
- Pacheco Chávez, María Antonieta Ilhui. "Mujeres tejiendo e hilando a la clase obrera: las mujeres de La Colmena, Barrón y San Ildefonso durante el proceso de formación de la clase obrera en México 1846-1980". (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1992.
- Realme Rodríguez, Oscar. *Los ferrocarriles y su influencia en la integración social y económica de México*. México, UNAM, 1951, 468 pp.
- Rodríguez Vázquez, René. Monografía de Atizapán de Zaragoza. México: Sepan Cuantos, s.f.
- Sorlin, Pierre. *Sociología del Cine. La apertura para la historia de mañana*. México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 264 pp.
- Torre, Juan, de la. *Historia y descripción del Ferrocarril Central Mexicano*. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1888.
- Turner, Timothy G. *Bullets, Bottles and Gardenias*, Dallas, South-West Press, 1935.
- Valencia Islas, Arturo. “El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1920-1949”. Tesis de doctorado, El Colegio de México, 2015.

- Wells, Paul. *Fundamentos de la animación*. Barcelona, Parragón Ediciones, 2007.
- Zavala, Lauro. *Elementos del discurso cinematográfico*. México: UAM-Xochimilco, 2003. 159 pp.

Hemerografía

- Ayala Barbosa, Jessica. "Atrazo ferroviario en México. Un lastre para el desarrollo del país", *El Siglo de Torreón*. México, sábado 23 de noviembre de 2013.
- Benítez Suárez, Carlos Eduardo. "Estaciones y ferrocarriles una dualidad indisoluble" en *México en el tiempo*, México, Editorial Jilguero-México Desconocido, no. 26, septiembre-octubre de 1998.
- _____ . "Aquellos días de trenes y corridos" en *Revista México en el tiempo*. México, Editorial Jilguero-México Desconocido, 1998, no. 26, p. 53.
- Carregha Lamadrid, Luz. *"El impacto del ferrocarril en México. El caso de la capital y de otras ciudades en el centro del país."*, México, El Colegio de San Luis, 2001, p. 1-17.
- Cerdio, Máximo. "El tren más allá del bien y del mar". *Revista Comercio Exterior*. México, Bancomext, vol. 55, no. 8, agosto 2005.
- DOF. Diario Oficial de la Federación, decretos del 26 de diciembre de 1906 y 06 de julio de 1907, sobre la constitución de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México.
- García Dávila, Carlos. "El Ferrocarril Mexicano, una ruta vital". *Revista México en el tiempo*, México, Ed. Jilguero-México Desconocido, enero a febrero de 1998, p. 11-17.
- Márquez Martínez, Teresa e Isabel Bonilla. "Trenes de pasajeros". *Revista Mirada Ferroviaria*, México: CONACULTA y Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, no. 22, enero a abril de 2014, p. 14-29.
- Miquel, Ángel y David M. J. Wood, "Introducción al dossier: El cine de compilación de la Revolución Mexicana", Vivomatografías, en *Revista de estudios sobre precine y cine silente en Latinoamérica*, no. 2, diciembre de 2016, 12 pp.
- Ortiz Hernán, Sergio. "Después de los ferrocarriles nada fue igual. Cronistas, viajeros y caminos de fierro en el siglo XIX". *Revista Nueva Época*, México, UNAM, no.15, 2001, p. 44-50.

- Sánchez Barría, Felipe. “El funcionamiento de los ferrocarriles en México durante los primeros años de la Revolución, 1911-1914”. *Revista Tiempo y Espacio*, Chile: Universidad de Concepción, 2010.
- Sorlin, Pierre. “El cine, reto para el historiador”. *Istor*, revista de historia internacional, año V, no. 20, 2005, p. 11-35.
- Zubiaur Carreño, Francisco J. “El cine como fuente de la historia”. *Revista Memoria y Civilización*. España, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 2005, p. 206-208.

Referencias Electrónicas

- <http://www.ferromex.com.mx> (Ferrocarriles de México)
- <http://www.stfrm.org.mx> (Historia del ferrocarril en México)
- PDF XVIII Reunión Nacional de ingenierías de vías terrestres, “*El papel del ferrocarril en la Revolución Mexicana y el Desarrollo del país*”
- PDF Historia y Descripción del Ferrocarril Central Mexicano
- Díaz González, José Manuel. “*Los oficios que trajo el tren y el tiempo se llevó.*” En <https://www.railastur.es/los-oficios-que-trajo-el-tren-y-el-tiempo-se-llevo/>
- “[Entrevista a Cordell Barker](http://www.nfb.ca/film/Runaway_making_of_animator_cordell_barker)”. NFB.ca. Junta Nacional de Cine de Canadá. 2009. http://www.nfb.ca/film/Runaway_making_of_animator_cordell_barker
- Martínez-Salanova Sánchez, Enrique. “El cine de animación”. Consultado en la página web: <https://educomunicacion.es/cineyeducacion/historiacineanimacion.htm>
- Olivas, Juan de Dios. “Pancho Villa, actor de Hollywood” en La verdad de Juárez consultado en la página web: [Pancho Villa, actor de Hollywood – La Verdad Juárez \(laverdadjuarez.com\)](http://laverdadjuarez.com)
- [El día en que Pancho Villa se interpretó a sí mismo en Hollywood | El Herald de México \(heraldodemexico.com.mx\)](http://heraldodemexico.com.mx)

Referencias Filmográficas

Runaway. Dir. Cordell Barker. Junta Nacional de Cine de Canadá, 2009. Cortometraje: [Runaway by Cordell Barker - NFB](http://www.nfb.ca/film/Runaway_making_of_animator_cordell_barker)

Archivos

AGN Archivo General de la Nación (Fondo Ferrocarriles)

AHBM Archivo Histórico del Banco de México (Fondo Deuda Pública y Matías Romero)

MNA Museo Nacional de los Ferrocarriles