

ENCARTES



Encartes

ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons

encartesanropologicos@ciesas.edu.mx



Zamorano Villarreal, Gabriela

Proyectar la promesa: cine y ferrocarriles en el Istmo de Tehuantepec

Encartes, vol. 8, núm. 16, septiembre 2025-febrero 2026, pp. 215-244

Enlace: <https://encartes.mx/zamorano-ferrocarril-cine-infraestructura-promesa-istmo-tehuantepec>

Gabriela Zamorano Villarreal, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6909-738X>

DOI: <https://doi.org/10.29340/en.v8n16.425>

Disponible en <https://encartes.mx>



Este artículo contiene información multimedia, te invitamos a consultarlo en la versión digital.



REALIDADES SOCIOCULTURALES PROYECTAR LA PROMESA: CINE Y FERROCARRILES EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

SCREENING THE PROMISE: CINEMA AND RAILWAYS IN THE
ISTHMUS OF TEHUANTEPEC

Gabriela Zamorano Villarreal*

Resumen: Este artículo analiza una selección de registros filmicos y audiovisuales que documentaron dos diferentes momentos de la historia del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Los materiales analizados incluyen una película sobre la inauguración de la ruta por Porfirio Díaz en 1907 y videos oficiales producidos recientemente para promocionar esta obra. Desde perspectivas compartidas en estudios de cine y de las infraestructuras en torno a nociones de exceso, contingencia e incertidumbre, examino cómo en el marco de dos diferentes proyectos políticos que podrían entenderse como antagónicos, este tipo de materiales han constituido artificios que buscan materializar promesas de desarrollo en torno a planes de desarrollo regional y mayor integración nacional e internacional.

Palabras claves: ferrocarril, cine, infraestructura, promesa, Istmo de Tehuantepec.

SCREENING THE PROMISE: CINEMA AND RAILWAYS IN THE ISTHMUS
OF TEHUANTEPEC

Abstract: This article analyzes a selection of film and audiovisual records of two moments in the history of the Isthmus of Tehuantepec Railway: a film of Porfirio Díaz cutting the ribbon on the new railway in 1907, and recent government videos on the railway's extension. The article draws on perspectives common in both film studies and infrastructure studies around ideas such as excess,

* Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México.

ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons

Encartes 16 • septiembre 2025-febrero 2026, pp. 215-244

Recepción: 24 de septiembre de 2024 • Aceptación: 14 de febrero de 2025

<https://encartes.mx>



risk, and uncertainty. Within the context of two distinct and contrasting political agendas, it shows how film has been employed to materialize promises of regional development and stronger domestic and international connections.

Keywords: railway, cinema, infrastructure, promise, Isthmus of Tehuantepec.

Emulando las asombrosas imágenes filmadas por tan solo un par de aparatosas cámaras de cine en enero de 1907, cuando el presidente Porfirio Díaz inauguró por primera vez el Ferrocarril Interoceánico frente a una multitud expectante en el puerto de Salina Cruz, vemos en los recorridos preliminares del nuevo Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y en la apertura realizada unas semanas después por el presidente Andrés Manuel López Obrador en diciembre de 2023, cómo cientos de cámaras portátiles contenidas en celulares personales registraban el evento y las reacciones del público para difundirlo apresuradamente en redes sociales.



Imagen 1. Captura de pantalla.
“Llegó el Tren Interoceánico a Matías Romero”. Video circularizado por el usuario de TikTok Carlos Sánchez Llanes #llanes7120 el 29 de agosto de 2023.
<https://www.tiktok.com/@llanes7120/video/7272557049458789637>

Estas imágenes de texturas y calidades variadas competían con los nítidos registros oficiales, muchos de los cuales fueron captados en tomas aéreas con dron, que se centraban en los operadores y en la monumental máquina atravesando paisajes istmeños. Tres años previos a esta reinauguración, medios y redes sociales oficiales circularon periódicamente video-informes de los avances de la obra y sus repercusiones en la región; estos incluían las nuevas estaciones, la anhelada reinstalación del servicio de pasajeros a precios accesibles, la reactivación del servicio de carga o la articulación de la ruta con “Polos de Desarrollo del Bienestar”.¹

La principal pregunta que guía este artículo es de qué maneras los registros filmicos y audiovisuales oficiales de comienzos del siglo xx y de la segunda década del xxi han contribuido a materializar promesas de desarrollo disímiles que se han generado en torno a esta obra de infraestructura. Esta pregunta involucra examinar la dimensión temporal de las infraestructuras filmicas y ferroviarias analizadas, así como sus anclajes y resonancias en dos momentos históricos distintos.

Al amplificar y recircular imágenes reales y prospectivas de esta obra de infraestructura, los registros audiovisuales del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec han fungido como “vehículos estéticos” (Larkin, 2013: 329) de promesas de crecimiento económico y de pertenencia nacional y global —ya sea cumplidas, por cumplir o fallidas—, que contribuyen a forjar memorias, subjetividades, anhelos, deseos, rumores y expectativas en torno a esta obra desde diferentes proyectos de Estado.

El análisis se centra en filmaciones sobre el ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec que fueron elaboradas con fines promocionales: el documental *Inauguración del tráfico internacional de Tehuantepec* (1907) sobre el recorrido inaugural de la ruta por Porfirio Díaz, y videos promocionales actuales sobre la rehabilitación del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. A pesar de los diferentes contextos políticos en los que las obras fueron realizadas, al revisar estos materiales en conjunto identifico elementos comunes, resonancias, continuidades y rupturas que orientan narrativas oficiales o institucionales en torno a una misma obra de infraestructura. Asimismo, examino registros de supervisión e inauguración de obras; imágenes de

¹ Aunque en este artículo solo me centro en los medios oficiales, muchos sitios ciudadanos han circulado notas y registros fragmentados que constatan, cuestionan o contradicen los rumores en torno a la rehabilitación del Ferrocarril del Istmo.

personalidades oficiales y de multitudes; elementos formales en términos de perspectiva, registro de movimientos, espacios y efectos de cercanía o distancia; registro material de maquinaria, herramientas y obras; narrativas y metáforas con respecto a nociones de promesa, movilidad, conectividad, modernidad y progreso; así como tensiones en torno a lo tradicional y lo moderno en los espacios documentados. Análisis también las condiciones políticas y las cualidades tecnológicas que hicieron posible el registro y circulación de estos materiales y la dimensión temporal de sus narrativas.

CINE Y FERROCARRIL: VEHÍCULOS ESTÉTICOS DE LA PROMESA

Varios autores han explorado la relación paralela, o incluso mutuamente constituyente, entre el ferrocarril y el cine como tecnologías de mediados del siglo XIX que incidieron de manera drástica en la percepción y subjetividad moderna (p. ej., Kirby, 1997; Krüger, 2011; Roca, 2000; Wood, 2013). Por una parte, la recurrente presencia del ferrocarril en los primeros registros filmicos contribuyó a mostrarla como una tecnología icónica de la modernidad, debido a su capacidad de movilizar masivamente personas y mercancías y de condensar espacio y tiempo de formas muy distintas a otros medios de transporte que existían en el siglo XIX (Krüger, 2011). Por otra parte, el ferrocarril fue un dispositivo clave para experimentar cinematográficamente con la perspectiva y el movimiento, por ejemplo, mediante el famoso “phantom ride”, una toma en la que se amarraba la cámara al frente del tren –a veces junto con el fotógrafo– para registrar desde ahí el movimiento, simulando una vista subjetiva a toda velocidad sobre las vías, paisajes y túneles que este recorre (Krüger, 2011: 13).

Tomas de locomotoras y vías fueron recurrentes desde las primeras “vistas” que capturaron los hermanos Auguste y Louis Lumière en las últimas décadas del siglo XIX. Con rapidez, los trenes protagonizaron otros géneros cinematográficos, en especial los *travelogues* o “películas de viaje” que registraban paisajes y aspectos pintorescos de lugares exóticos; películas narrativas de romances y acción, así como proyecciones en vagones en movimiento tituladas *Pleasure Railway* (Krüger, 2011: 13-16). Los trenes también fueron centrales en obras de vanguardia como *Cine-ojo* (1924) y *El hombre de la cámara* (1926), en las que Dziga Vertov experimentó con tomas hasta entonces inconcebibles al colocar la cámara, que para la época se mantenía más o menos estática frente a eventos que transcurrían frente a

ella, en una diversidad de planos y ángulos dentro, encima, debajo y alrededor del tren unidas mediante un montaje ágil que acentuaba el efecto de velocidad y monumentalidad del ferrocarril.²

Aunque estos primeros desarrollos del cine podrían enmarcarse en el ámbito del entretenimiento, la expansión de esta tecnología resultó tanto de experimentar con sus posibilidades como de complejos procesos económicos, políticos y científicos. El éxito de las “vistas” y *travelogues* producidas por los hermanos Lumière y por los jóvenes cinematógrafos que trabajaron para ellos viajando alrededor del mundo tuvo resonancia con procesos de expansión colonial que aumentaron la fascinación por paisajes y pueblos concebidos desde Europa como exóticos. Al mismo tiempo, la llegada de los cinematógrafos y las posibilidades de filmación en esta diversidad de lugares a menudo servían a los intereses de élites y poderes locales. Un ejemplo es que cuando los colaboradores de los Lumière, Bon Bernard y Gabriel Veyre, llegaron a México en 1896 a promover esta tecnología y a registrar las primeras vistas en América, la primera proyección de sus materiales se realizó en una función privada para el presidente Porfirio Díaz y su familia en el Castillo de Chapultepec. A esta le siguieron proyecciones públicas y la filmación de cerca de 30 tomas en el país, entre las que destacaron actividades oficiales y casuales de Díaz montando a caballo, con funcionarios de su gobierno y en desfiles; algunas se hicieron en colaboración con los primeros cineastas mexicanos como Salvador Toscano y los hermanos Alva (Miquel, 1997).

Así, mientras que las vistas de México se consumían en Europa como aspectos exóticos de este país, en el contexto mexicano el cinematógrafo no solo fue aprobado y acogido por el presidente, sino que también Díaz, como parte de su ímpetu modernizador, vio en esta tecnología una oportunidad para amplificar su imagen y sus obras, tal como lo hizo con la llegada de la fotografía a México al recurrir a los fotógrafos más prestigiosos para retratarse (Aguilar Ochoa, 2021).

Si bien tanto el cine como el ferrocarril fueron infraestructuras emblemáticas de la modernidad hace un siglo, vale preguntarse de qué maneras el cine y sus variantes en formatos audiovisuales se utilizan en la actualidad como herramientas de propaganda para promover la construcción o

² Para una extensa revisión de la presencia del ferrocarril en el cine mexicano asociado a narrativas de progreso, véase Lourdes Roca (2000).

rehabilitación de obras estatales como el ferrocarril y cuáles son los sentidos políticos de estas imágenes en la actualidad.

Para examinar cómo los vínculos entre el ferrocarril y el cine han contribuido a expandir promesas de desarrollo en la región del Istmo en dos contextos históricos distintos, retomo la idea de Brian Larkin de que las infraestructuras constituyen “vehículos semióticos y estéticos” (2013: 329). Esto se debe a que tanto el cine como el ferrocarril generan “experiencias encarnadas” y sensoriales, a la vez que —de manera similar a las promesas de desarrollo— “operan en el nivel de la fantasía y el deseo. Éstas codifican los sueños de individuos y sociedades y son los vehículos mediante los cuales esas fantasías se transmiten y se vuelven emocionalmente reales” (Larkin, 2013: 329). Debido a su potencial simbólico y político para incidir en los imaginarios y fantasías colectivas en torno a las infraestructuras, las imágenes promocionales de estas obras pueden considerarse como “módulos o partes de la misma infraestructura”, tal como sugieren Júlia Morim y Alex Vailati (2023: 183) en su análisis de un acervo filmico sobre la construcción del puerto de Suape en Pernambuco, Brasil, durante los años setenta. Al mismo tiempo, retomo la insistencia de autores como Harun Farocki (2013), Jonathan Crary (2008) y Deborah Poole (1997) por indagar los contextos políticos, culturales, institucionales y tecnológicos que hacen posible la producción, circulación y atribución de sentido de las imágenes en momentos históricos específicos.

Elementos como la contingencia, el exceso, la incertidumbre y la temporalidad son en especial relevantes para el análisis de las tecnologías del cine y el ferrocarril. Al respecto, en su análisis sobre la presencia del ferrocarril en el cine producido durante el porfiriato y la Revolución mexicana, David Wood (2013) examina la tensión entre el ímpetu de representar al ferrocarril como un ícono de “racionalidad y eficiencia” y las maneras en que “el caos y la contingencia” se hacen presentes en el registro y montaje de estas imágenes. En el caso *Inauguración del tráfico*, por ejemplo, Wood nota que las numerosas y nítidas tomas del tren en movimiento, incluyendo tomas de *ghost ride*, acentúan la representación de esta tecnología como veloz, dinámica y eficiente; es decir, como una tecnología capaz de cumplir con la promesa de “integración económica internacional” (Wood, 2013: 197). Al mismo tiempo, las tomas del paisaje que recorre el tren registran, casi accidentalmente, escenas un tanto impredecibles de niños bañándose en un río, un momento cotidiano en el mercado local, o una choza en el

paisaje borroso que, de acuerdo con Wood, constituyen un “contrapunto folclórico” o, siguiendo a Doane (2002), “contingencias” temporales y espaciales que interrumpen la representación dinámica del ferrocarril (Doane, 2002: 201). El análisis de la “contingencia” en el registro cinematográfico que hacen Wood, Doane y otros autores, tiene resonancias con la noción de “exceso” o “ruido visual” que identifican algunos estudios en la cualidad indexical de la fotografía que hace visibles detalles materiales que, muchas veces, rebasan las intenciones de los fotógrafos y las temporalidades del momento de registro, contribuyendo así a las cualidades ambiguas y abiertas de estas tecnologías (p.ej., Poole, 2005; Edwards, 2012).

Estudios recientes sobre las infraestructuras también observan cualidades de “contingencia” y “exceso” al identificar que las obras de infraestructura no son meras inserciones tecnológicas con una función determinada, calculada y predecible, sino que “producen nuevos mundos” que conllevan transformaciones “impredecibles”, “inciertas”, “inesperadas” y “silentes” (Jensen y Morita, 2015; Bonelli y González, 2018). Esto sucede mediante procesos como “crear nuevas formas de socialidad, rehacer paisajes, definir nuevas formas de política, reorientar agencias y reconfigurar sujetos y objetos a la vez” (Jensen y Morita, 2015: 83-85). Estas reflexiones, a su vez, apuntan a dimensiones temporales de las obras de infraestructura y de sus contextos históricos.

Con base en estas reflexiones, pongo especial atención a cómo estos elementos de contingencia, exceso e incertidumbre, que son comunes al cine y a las infraestructuras ferroviarias, permean las maneras de materializar la promesa como evidencia luminosa, nítida y material; o, bien, de evadirla, desbordarla o reapropiarla a partir de elementos y detalles azarosos, borrosos, imprecisos u opacos que se insinúan en estas mismas representaciones y en sus contextos específicos de producción y circulación.

DEL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC AL FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

El actual proyecto del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec se suma a una larga historia de prospección que inició en 1842, que resultó en la inauguración de la ruta comercial del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en 1907 por el presidente Porfirio Díaz (1877-1880 y 1884-1911) en un tramo de más de 200 kilómetros entre los puertos de Salina Cruz, Oaxaca, y Coatzacoalcos, Veracruz. Junto con otras infraestructuras portuarias, esta

obra buscó interconectar el océano Pacífico con el Atlántico y, por tanto, el tráfico comercial marítimo entre Asia y la costa este de Estados Unidos.

La habilitación de esta ruta comercial fue una de las estrategias de modernización que implementó Díaz entre finales de 1880 y 1910. Durante su mandato, los ferrocarriles fueron claves para ampliar la explotación de los recursos naturales de diferentes regiones del país y para favorecer la inversión extranjera y la integración de México en la economía mundial. En este contexto, la expansión de las infraestructuras ferroviarias contribuyó significativamente a la activación productiva de regiones mineras, agrícolas, petroleras e industriales en diferentes regiones de México entre finales de la década de 1880 y 1910 (Witker, 2015). Si bien el crecimiento se enfocó en fortalecer la construcción del Estado nación mediante el paradigma del progreso, este favoreció a procesos de privatización que acentuaron dinámicas de despojo y explotación hacia sectores campesinos y clases trabajadoras (Witker, 2015).

Tras una década de auge, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec perdió relevancia debido a la apertura del canal de Panamá en 1914. En 1918, al cesar el contrato con la empresa Pearson, pasó a ser parte de la empresa Ferrocarriles Nacionales, que fue nacionalizada durante el gobierno de Lázaro Cárdenas en 1937. Entre repuntes y crisis, el Ferrocarril de Tehuantepec se mantuvo en movimiento a lo largo del siglo xx, sobre todo después de su reactivación en 1948 por el presidente Miguel Alemán Valdés. Al mismo tiempo, esta época inició una política de represión y desmovilización a las luchas sindicales ferrocarrileras y de otros sectores (Ballesteros Rojo, 2005).

Las décadas que siguieron a este impulso modernizador entre 1950 y 1970 y la subsecuente crisis económica nacional de los años ochenta, se desarrollaron a costa de desmovilizar y finalmente abandonar a los trabajadores de las empresas estatales, llevando a la privatización de la mayoría de estas instituciones durante la década de 1990. A pesar de la privatización, la ruta ferroviaria transístmica se mantuvo central para los planes de prospección en torno al controversial Plan Puebla Panamá que se implementó parcialmente entre 1990 y 2000 (p. ej., Béjar, 2001; Boyer, 2019).

En 1999 se consolidó la privatización de Ferrocarriles Nacionales y se creó el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec como empresa de participación estatal mayoritaria a cargo de tres líneas entre Veracruz, Tabasco y Chiapas. Desde que dejó de funcionar el servicio de pasajeros en el Istmo

Imagen 2. “Tren Interoceánico, Mapa Línea Z”. Publicado por sitio Facebook de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, 27 de noviembre de 2023. <https://www.facebook.com/ferroistmo/posts/descubre-el-mapa-de-la-l%C3%ADnea-z-del-tren-interoce%C3%A1nico-con-las-primeras-10-estaci/755333219954182/>



en 1999 y hasta hace unos años, el servicio exclusivo de carga fue utilizado clandestinamente y cada vez con mayores riesgos por un creciente número de migrantes centroamericanos en sus intentos de tránsito hacia los Estados Unidos. En 2019, como parte de sus proyectos prioritarios, el entonces recién electo presidente Andrés Manuel López Obrador decretó la creación del organismo público descentralizado Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec (CIIT), en el que la reactivación del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) fue uno de los proyectos clave.³

Además de buscar reactivar una región estratégica para el comercio global, el gobierno de López Obrador tenía como objetivo que la rehabilitación del ferrocarril impactara positivamente en la calidad de vida de las poblaciones de la región. Para ello, este proyecto se concibió como pieza clave del Plan de Desarrollo para el Bienestar que López Obrador inició en su mandato. El modelo de Desarrollo para el Bienestar – que algunos autores enmarcan en el denominado “giro de izquierda” o “post-neoliberal” en Latinoamérica (p. ej., Ackerman, 2021; Cockburn, 2014)– conlleva una serie de políticas que buscan remediar los efectos adversos del periodo neoliberal, entre los que López Obrador subraya la privatización de empresas y recursos nacionales, la sustitución del Estado por

³ *Diario Oficial de la Federación*. Acuerdo por el que se da a conocer el Programa Institucional 2021-2024 del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., p. 7. http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5626976&fecha=19/08/2021 (consultado 21/4/25).

el mercado, la desigualdad y la corrupción.⁴ Sin embargo, como señala Jenny Cockburn (2014), en la práctica esta retórica de ruptura resulta en una contradictoria coexistencia de políticas progresistas y neoliberales. En este contexto, el proyecto de rehabilitar el Ferrocarril del Istmo movilizó promesas y expectativas de un futuro mejor; de una mayor cercanía de las poblaciones locales con el Estado y, por tanto, con servicios, bienestar y mayor participación ciudadana que, en cierta medida, se han apegado al compromiso del gobierno de la Cuarta Transformación de “diversificar el desarrollo”. Sin embargo, como han demostrado estudios antropológicos recientes sobre las infraestructuras en diferentes lugares del mundo, la implementación de este tipo de obras también, inevitablemente, acentúa procesos de violencia, conflicto, incertidumbre y despojo (p. ej., Anand, Gupta y Appel, 2018; Boyer, 2019). Como en otros lugares de Latinoamérica, estas repercusiones negativas de infraestructuras de desarrollo impulsadas por gobiernos de izquierda involucran la paradoja de intentar ser congruentes con los derechos y personalidad jurídica de los pueblos indígenas y con la protección al medio ambiente, al tiempo que participan en lógicas económicas globales neoliberales que reproducen dinámicas de desigualdad y deterioro ambiental.⁵

Así, la reciente proyección del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec sobre una obra de infraestructura que se generó a inicios del siglo xx le da a este proyecto una compleja densidad temporal. Al analizar en las siguientes secciones materiales promocionales de esta ruta en dos momentos históricos, pongo atención a las maneras en que estas representaciones se nutren y retroalimentan procesos de memoria y expectativa de futuro, aludiendo a promesas específicas de desarrollo.

⁴ <https://www.gob.mx/amlo/prensa/presidente-lopez-obrador-declara-formalmente-fin-del-modelo-neoliberal-y-su-politica-economica-lo-que-hagamos-sera-inspiracion-para-otros-pueblos> (consultado 21/4/25).

⁵ Proyectos similares incluyen el de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) impulsado a inicios del siglo XXI por Luiz Inácio Lula da Silva en Brasil (Oliveira Ferreira, 2021) y su interconexión con polémicos subproyectos en territorios amazónicos de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela a partir de 2010 (p. ej., Calla, 2012).

PORFIRIO DÍAZ EN LA INAUGURACIÓN DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE TEHUANTEPEC

En su clásico artículo sobre la inauguración de un puente en Zululandia en 1940, el antropólogo Max Gluckman (1940) propone este evento como un sitio de amplia textura y complejidad etnográfica en el que observa la presencia de múltiples actores y sus interacciones. Además, Gluckman se pregunta qué significa en sí este puente, qué tipos de conexiones establece, cuál es su materialidad. Setenta años después, aportando a un debate más consolidado en torno a las infraestructuras como sitios de análisis antropológico, Penny Harvey analiza la inauguración de una carretera en el sureste del Perú (2005). Al enfocarse en el espacio y la temporalidad de esta obra, revisa la historia de largo aliento que vivieron los pobladores de la región alrededor de la carretera; muchos de ellos participaron físicamente en su construcción y experimentaron las demoras, interrupciones y expectativas. Contrasta esta experiencia de largo plazo con la presencia fugaz del presidente Alberto Fujimori quien, paradójicamente, llegó a inaugurarla en helicóptero. Harvey examina cómo la presencia física de esta autoridad significó para los habitantes locales una forma de hacer tangibles las promesas de desarrollo.

Retomo aquí las reflexiones de estos dos antropólogos en torno a la relevancia política y simbólica de los actos de inauguración de obras de infraestructura en momentos y geografías distintas para indagar sobre cómo se articula la narrativa propagandística en el registro filmico del acto inaugural de Díaz sobre el Ferrocarril del Istmo. Veinte años después de la primera visita de los cinefotógrafos de los Lumière a México, Salvador Toscano (1907) —el cineasta y exhibidor más importante de la época, quien por cierto también era ingeniero— produjo el filme noticiero *Inauguración del tráfico internacional de Tehuantepec* (1907). Entre 1898 y 1910, Toscano también hizo registros del presidente Díaz en actividades cotidianas y oficiales.

Por cierta cercanía de Toscano con Díaz y las clases gobernantes y también por el interés del presidente por usar las modernas tecnologías fotográficas y del cine para promocionar su imagen, Toscano obtuvo la concesión oficial para documentar esta inauguración junto con los hermanos Alva y un puñado de cinematógrafos y periodistas mexicanos (De la Vega, 2013). El documental es quizás una de las primeras películas editadas sobre la inauguración de una obra de infraestructura, incluso ya usando cierto

lenguaje cinematográfico más allá de vistas, tal como observó Aurelio de los Reyes en su comentario hablado a este filme (Toscano, 1907). Aunque De los Reyes (1986) documentó al menos cuatro películas en torno a esta obra, la única que se ha recuperado es la de Toscano (De la Vega, 2013: 89-90). Se hizo además la exhibición de estas películas entre febrero y abril de 1907 en importantes teatros nacionales en Zacatecas, Guadalajara y la Ciudad de México (De la Vega, 2013: 91-94). Esta breve información sobre aspectos de producción y exhibición de la película permiten ubicar su posicionalidad en el momento histórico en que se realizó, por ejemplo, que fue posible por un acceso privilegiado de Toscano a filmar actos gubernamentales, que tuvo una circulación relativamente amplia –fomentada por el interés de Díaz y de otros políticos y empresarios por esta obra– y que su contenido fue atractivo para los públicos de la época. A la vez, como sugiere De la Vega, la relevancia de esta película en su momento revela la atención de los cineastas de la época en sucesos oficiales y no en los múltiples movimientos sociales, como el magonismo, que se opusieron a los impactos ambientales y políticos de la construcción del ferrocarril; tampoco mostraron las represiones que enfrentaron, aunque poco después Toscano documentó magistralmente la Revolución mexicana (2013: 86-87).

Inauguración del tráfico consta de 13 breves capítulos marcados por intertítulos descriptivos que, en conjunto, narran el viaje inaugural de Porfirio Díaz en esta ruta de ferrocarril, la que por primera vez hizo posible en México el traslado directo de mercancías y pasajeros entre dos grandes océanos, desde el puerto de Salina Cruz hasta Puerto México (hoy Coatzacoalcos). Cada capítulo se compone de una o varias vistas sin cortes que duran entre 30 segundos y un minuto.

Luego de iniciar con la toma de un barco en movimiento en el puerto de Salina Cruz, una secuencia muestra a Díaz abriendo la reja de la estación de ese puerto para permitir la primera salida del tren. En el evento participan funcionarios, autoridades militares, obreros del tren, un amplio grupo de soldados con instrumentos musicales y espectadores locales. La actitud del presidente es distante a pesar de estar rodeado de personas en todo momento, quienes en su mayoría le rinden reverencia quitándose el sombrero. Emulando las constantes vistas de la época de salidas del tren, una nueva toma muestra de frente al ferrocarril en todo su esplendor al salir de la estación, mientras los obreros y el público lo observan asombrados, algunos también volteando con sorpresa a la cámara. Luego la

cámara se detiene en la “comitiva de oaxaqueños y Colegio Militar del Estado”, quienes avanzan lentamente en fila junto a la cámara. El tren se dirige entonces al barco de vapor Arizonan desde donde se descargan costales de azúcar con una grúa para depositarlos en un furgón adornado con cintas y banderas tricolores. En la escena se ven a obreros trabajando y posteriormente a la comitiva que acompaña a Díaz, mientras una multitud se esfuerza por observar cómo el presidente sella el furgón para emprender el viaje al otro océano.

Imagen 3. Fotograma. “Señor Presidente sellando el furgón”. Inauguración del Tráfico Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, 1907.
Filmoteca de la UNAM (min. 3.16)



A estas escenas inaugurales siguen otras del recorrido: un registro desde el interior del vagón de una choza junto al río desde la que la gente observa el paso del ferrocarril y el movimiento del tren marcado por las inconfundibles barras de acero que sostienen el puente por donde cruza. Siguen luego tres escenas más bien pintorescas. A tono con las convenciones cinematográficas de la época, una vista registra a un grupo de gente saliendo de misa en Tehuantepec: los hombres con calzón y camisa de manta bajan escalones poniéndose sus sombreros, mientras las mujeres visten el distintivo resplandor tehuano, huipil y enaguas, acompañadas de niñas con rebozo y niños con sombrero. La cámara se posa luego en el mercado para observar a un grupo de mujeres que venden sus productos en canastas, cuentan dinero, algunas observan la cámara con curiosidad y niños asoman sus caras muy cerca del aparato sonriendo y mirando atentos. La última escena de este tipo muestra a una familia bañándose en el río junto a Tehuantepec: una anciana con el torso desnudo se ve de espaldas enjabonándose, otra mujer se baña, mientras los niños juegan en el agua y la playa.



Imagen 4. Fotograma. “Mercado”.
Inauguración del Tráfico Interoceánico
del Istmo de Tehuantepec, 1907.
Filmoteca de la UNAM (min. 5.19)



Imagen 5. Fotograma. “Baños en el río”.
Inauguración del Tráfico Interoceánico
del Istmo de Tehuantepec, 1907.
Filmoteca de la UNAM (min. 5.30)

A esta escena sigue una vista como detrás de cámaras, en la que se ve al tren estacionado en un puente mientras un grupo de periodistas camina a la orilla de la vía para abordarlo. La cámara está muy cerca filmándolos de frente, por lo que interactúan con esta: sonríen, observan, posan juguetones en tanto avanzan en fila. Tres de ellos abrazan aparatosas cámaras fotográficas plegables de gran formato. El penúltimo, con un grueso puro encendido entre los labios, sube con destreza al vagón impulsándose con ambos brazos. Esta escena, que probablemente se filmó después de que el grupo bajó a retratar y observar el río, permite ver a los realizadores de imágenes y noticias, quienes normalmente son invisibles en los registros, añadiendo así otra capa de complejidad al evento inaugural.

Imagen 6. Fotograma. Fotógrafo en un
puente del río. Inauguración del
Tráfico Interoceánico del Istmo de
Tehuantepec, 1907.
Filmoteca de la UNAM (min. 5.41)

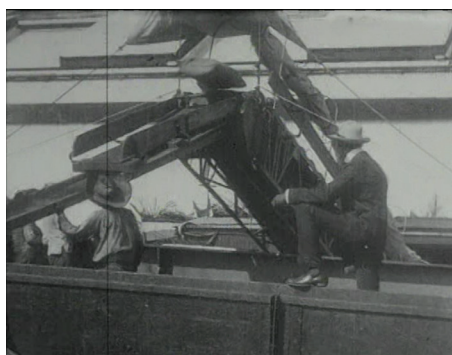


Las últimas escenas vuelven a enfocarse en el “Señor Presidente” tras llegar a Puerto México, donde la multitud se junta nuevamente frente al furgón adornado que había salido de Salina Cruz. El presidente y su comitiva suben escaleras hacia la puerta, él quita el sello y se retira. Otra vista muestra una grúa con un dispositivo mecánico para sacar el cargamento del furgón y deslizarlo hacia el portacarga McGabe. Junto a la grúa, un concentrado obrero, vestido con camisa de manta y sombrero, empuja un saco cuidando que no caiga. Para cuando sube el segundo saco, un supervisor con traje negro se acerca, se detiene, sube su pie al borde y mira la acción. Un tercer saco sale propulsado y luego otros 13, con una velocidad seguramente inédita para la época, mientras el obrero los sigue conduciendo al montacarga. Luego aparecen tomas de gente observando atenta la acción desde otros ángulos: militares en una sección; pasajeros del barco observan desde un balcón del costado. Como señala De los Reyes en su comentario hablado a la película, los pasajeros del vapor son de clase alta: los varones ataviados con trajes; mujeres y niñas con vestidos largos y sombreros blancos. Por su parte, los obreros abajo, ya en grupo, continúan direccionando la descarga.

En la secuencia final se muestra una panorámica del puerto desde el vapor que se aleja mientras la multitud le observa. Una bandera de México ondea desde lo alto de un edificio. Finalmente, evocando la toma del inicio, se ve otro vapor pasar con la chimenea humeante y luego el horizonte de mar y cielo dividido por un rompeolas de rocas.

Como observa De los Reyes, en estas vistas es claro que Toscano estaba experimentando con diferentes posibilidades de registro del movimiento. Por un lado, posiciona la cámara frente a situaciones inesperadas

Imagen 7. Fotograma. Obreros descargando costales de azúcar en Puerto México. Inauguración del Tráfico Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, 1907. Filmoteca de la UNAM (min. 6.47)



y momentos cotidianos de los pobladores; registra también el movimiento de grandes objetos modernos como trenes, barcos y grúas. Por otro lado, el movimiento se experimenta al colocar la cámara fija sobre objetos que se mueven, especialmente barcos y trenes. Estas tomas muestran el asombro y la fascinación por lo que sucede y lo que la cámara pueda captar, ya sea cotidiano o extraordinario.

En la siguiente sección, al analizar una serie de videos cortos que documentaron la rehabilitación e inauguración del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec entre 2019 y 2023, me enfoco en la notable continuidad con este asombro y experimentación con el registro del movimiento a más de un siglo de esta primera documentación del ferrocarril en México, a pesar de su realización y circulación en contextos políticos y tecnológicos totalmente distintos. Se mantiene sobre todo una fascinación por hacer visible el movimiento creado por tecnologías que, como el tren, parecen encarnar reiteradamente promesas de futuro, aunque también se mantiene una reiteración por la presencia de la figura presidencial encabezando estas obras.

“RENACE EL ISTMO”: DOCUMENTAR LA REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL

A más de un siglo de que la primera inauguración del Ferrocarril de Tehuantepec fue registrada por unas cuantas cámaras como una obra pionera del documental en México y exhibida en las principales salas nacionales de cine, la nueva inauguración de esta misma ruta se transmite masiva e instantáneamente en formatos cortos de video digital que pueden consultarse en dispositivos personales, que ahora funcionan como los principales canales de propaganda estatal. A partir de 2020, noticias y videos oficiales en torno a la rehabilitación del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec se empezaron a transmitir mediante dos sitios de internet administrados por el gobierno de México: el del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec⁶ y el del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT).⁷ Mientras

⁶ <https://www.gob.mx/ciit> (consultado 21/4/25). Muchos de estos materiales se produjeron principalmente para presentar avances de esta obra en las conferencias matutinas que emitía el entonces presidente Andrés Manuel López Obrador.

⁷ <https://www.ferroistmo.com.mx/> (consultado 21/4/25).

estos sitios publican información formal y sintética, el FIT también difunde mediante tres redes sociales: Facebook, Instagram y X.

La reactivación de esta ruta no ha involucrado hasta el momento la producción de un documental oficial,⁸ sino breves video-informes que dan cuenta de sus avances e impactos. En esta sección analizo una selección de video-informes del FIT a partir del monitoreo a publicaciones del sitio oficial de Facebook antes, durante y después de la inauguración en diciembre de 2023 de la Línea Z del FIT, la que interconecta los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos.⁹

El registro formal de los avances de obra —que incluye el uso de drones, las maquetas animadas y la edición de materiales— está a cargo de integrantes de equipos de comunicación del FIT, de la Secretaría de Marina y del equipo de comunicación del presidente. La multiplicidad y versatilidad de estos registros para transmitirse en bruto o para reutilizarse en materiales editados con narrativas estructuradas caracterizan el aspecto fragmentado e inacabado de estas nuevas formas de producir y consumir propaganda sobre esta obra de infraestructura.

Aprovechando el formato y la popularidad de Facebook, la página oficial de FIT ha publicado de manera constante videos con duración de entre 20 segundos y cinco minutos, fotografías e infografías desde que la obra empezó a tomar forma a finales de 2020, logrando así crear evidencia material, siempre mediante fragmentos puntuales y claros, de que la obra avanza. En la mayoría de estos videos persiste una voz narradora femenina o masculina que se combina con música instrumental homogé-

⁸ El único documental formal sobre el corredor a la fecha es *México en el centro del mundo. Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec* de la empresa de bienes raíces Real Estate Market (2024). Este combina entrevistas con empresarios, inversionistas y representantes gubernamentales, con imágenes de maquetas con registro de avances de obras de puertos, ferrocarril, carreteras y polos de desarrollo y animaciones para explicar la relevancia económica del Corredor Interoceánico (https://www.youtube.com/watch?v=0Ngcv_C7b9w) (consultado 21/4/25). Por otra parte, es interesante que el gobierno contrató a la empresa Argos Media Group, dirigida por el productor y cineasta Epigmenio Ibarra, para realizar la serie documental titulada *Tren Maya* que, hasta 2025, constaba de tres capítulos de duración de entre 1.30 y 2.20 horas (<https://www.youtube.com/watch?v=ELUc6oCXgNI>) (consultado 21/4/25).

⁹ <https://www.facebook.com/ferroistmo> (consultado 21/4/25).

nea y suave. Los videos intercalan tomas de dron que acentúan la majestuosidad de las obras en proceso con tomas de obreros concentrados en su trabajo, operando diestramente la maquinaria que también se despliega con asombro mediante tomas cerradas frontales o en contrapicada. Algunos videos incluyen mapas animados digitalmente que muestran de forma efectiva el despliegue de las obras sobre el territorio. En estas piezas, la promesa se enuncia en la narración desde dos temporalidades: con frases construidas en tiempo futuro, tales como “permitirá el paso”, “será una realidad”; pero, también, al narrar los avances concretos de las obras, con oraciones en presente, usando verbos como “continúan”, “tiene un avance”, “hay obras activas”. La temporalidad de la promesa también se identifica en el tipo de imágenes a las que se recurre. Mientras que los primeros videos intercalan, a modo de evidencia en tiempo presente, registro de video de trabajo de construcción y obras en proceso, en 2022 se incorporó cada vez con más frecuencia el uso de maquetas digitales para explicar gráficamente detalles técnicos de la construcción por venir de ciertas obras.



Imagen 8. Captura de pantalla, video de reporte de avances. “El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec es una realidad”. 1 de febrero de 2021. Sitio de Facebook de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V. Min. 1.32. <https://www.facebook.com/ferroistmo/videos/2805348253020655>

A tres años de publicaciones periódicas de este tipo de avances, los video-informes comenzaron a anunciar la conclusión de las obras, mediante transmisiones de recorridos de prueba. Además de registros oficiales espontáneos del recorrido de supervisión que llevó a cabo en toda la ruta el presidente Andrés Manuel López Obrador el 17 de septiembre de 2023,¹⁰ se produjo un video-informe de cuatro minutos sobre este suceso.¹¹ Luego del logo de la Secretaría de Marina, que aparece contundente con un sonido metálico, una voz masculina emite una frase en zapoteco cuyos subtítulos traducen “Bienvenidos al gusano de fierro”, mientras se ve desde una toma aérea una locomotora acercarse en medio de un paisaje de cerros.

A esta imagen le sigue una serie de tomas de López Obrador abordando el tren y luego saludando, mandando besos y abrazos desde la



Imagen 9. Captura de pantalla, video promocional. “La Línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V, que une el océano Pacífico con el Atlántico para promover el comercio regional, ¡pronto reiniciará operaciones!”. 20 de septiembre de 2023. Sitio de Facebook del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Min. 0.8 <https://www.facebook.com/watch/?v=998109284759947&ref=sharing>

¹⁰ <https://fb.watch/ubiUwIr-0h/> (consultado 21/4/25).

¹¹ <https://www.facebook.com/watch/?v=998109284759947&ref=sharing> (consultado 21/4/25).

puerta del vagón a la multitud que lo observa desde las vías, mientras una voz masculina institucional anuncia que “comienza una nueva etapa en el Istmo de Tehuantepec”. Sigue entonces el formato de informe con tomas aéreas generales del tren avanzando en el monte conectando con renovados puertos. También se muestra un mapa animado de la región para indicar las diez sedes en donde se instalarán polos de desarrollo. A este le sigue un mapamundi que indica con líneas rojas las conexiones con el Istmo desde Asia; con líneas verdes las conexiones hacia la costa este de Estados Unidos y con blancas las conexiones marítimas provenientes de Centro y Sudamérica. Un nuevo mapa del sur de México traza las rutas de ferrocarril aún pendientes para interconectar con el sur de Chiapas, Tabasco y tramos del celebrado Tren Maya.

A continuación, se detallan los trabajos que se hicieron para concluir la línea y se especifican los pendientes para las nuevas rutas. El final del informe explica, siempre ilustrando con imágenes de comunidades y pobladores, cómo estas obras se vinculan con obras sociales y económicas en las localidades, con el fin de reafirmar el “desarrollo integral, sostenible e incluyente para todas y todos”, constatando que “inicia el renacimiento del Istmo”.

Así, mientras lo ya logrado y lo que está en proceso se muestra con registro-evidencia, el futuro se esboza en mapas. A la vez, un componente novedoso son las referencias a los impactos en la población local y que se demuestran con imágenes de obras y servicios en localidades –parques y calles, asambleas y actividades económicas; pero también en las referen-

Imagen 10. Captura de pantalla, video promocional. “La Línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., que une el océano Pacífico con el Atlántico para promover el comercio regional, ¡pronto reiniciará operaciones!”. 20 de septiembre de 2023. Sitio de Facebook del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Min. 1.18 <https://www.facebook.com/watch/?v=998109284759947&ref=sharing>



cias a la lengua y al territorio—. La nueva promesa que se abre en “esta nueva etapa” se enuncia claramente al final del video-informe: “desarrollo integral, sostenible e incluyente”. De esta manera, el futuro también se esboza en momentos azarosos o “contingentes” que se capitalizan en la narrativa de la promesa, por ejemplo, al captar a un grupo de niños corriendo detrás del tren o a los espectadores ondeando banderas junto a las vías como forma de saludar y agradecer el paso del tren y la visita del presidente.

Un tipo de registro muy parecido al recién descrito sirvió como base para el video sobre la inauguración de la obra el 23 de diciembre de 2023.¹² Este combina las interacciones casuales del presidente con la gente que producen un intencionado efecto de cercanía con el pueblo, a diferencia, por ejemplo, de la película en la que Porfirio Díaz inaugura la misma ruta y no muestra ningún tipo de interacción con la multitud. Sin embargo, de manera similar al documental de 1907, este se centra en todo momento en



Imagen 11. Captura de pantalla, video promocional. “La Línea Z del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., que une el océano Pacífico con el Atlántico para promover el comercio regional, ¡pronto reiniciará operaciones!”. 20 de septiembre de 2023. Sitio de Facebook del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Min. 0.25 <https://www.facebook.com/watch/?v=998109284759947&ref=sharing>



Imagen 12. Captura de pantalla, video promocional “Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, legado para las nuevas generaciones”. 23 de septiembre de 2023. Portal de YouTube, Andrés Manuel López Obrador, min. 0.42. https://www.youtube.com/watch?v=-_LoSIpvVnc

¹² https://www.youtube.com/watch?v=-_LoSIpvVnc (consultado 21/4/25).

la figura presidencial: se escucha su voz a lo largo de la pieza y se ven sus interacciones con los altos mandos del Ejército, la Marina y demás funcionarios, pero también interactúa con muchos otros sectores como los obreros e ingenieros y, sobre todo, con los pobladores —exferrocarrileros, mujeres, hombres, niños y niñas que lo reciben entusiastas—.

A diferencia del documental sobre Díaz en que el presidente mantiene una actitud seria y solemne, este video, como muchos otros medios oficiales, muestra a un mandatario sonriente, espontáneo, cálido y cercano físicamente con la gente. Algo que resalta en esta pieza es la manera en que el discurso del presidente se sitúa en un presente “histórico” en el que se cristalizan los anhelos de más de cinco siglos de unir los océanos.

A la vez, este presente hace guiños constantes al futuro que se muestra en las imágenes de niños y pobladores, acentuada por la frase final del discurso: “Pensar en los que vienen detrás de nosotros, para ellos es este proyecto”. Este énfasis en la población local se refuerza con la inclusión de elementos étnicos o regionales como tomas de mujeres, ancianas y niñas, portando vistosos trajes tradicionales, los que se emulan también en la icónica y gigante imagen de la tehuana junto con una jarocho que adorna el carro delantero de cada tren. El tinte local también se produce al utilizar música tradicional de banda istmeña al inicio y final del clip. Estos guiños



Imagen 13. Captura de pantalla, video promocional “Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, legado para las nuevas generaciones”. 23 de septiembre de 2023. Portal de YouTube, Andrés Manuel López Obrador, min. 0.17. https://www.youtube.com/watch?v=-_LoSIpvVnc



Imagen 14. Captura de pantalla, video promocional “Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, legado para las nuevas generaciones”. 23 de septiembre de 2023. Portal de YouTube, Andrés Manuel López Obrador, min. 1.53. https://www.youtube.com/watch?v=-_LoSIpvVnc

Imagen 15. Captura de pantalla, video promocional “Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, legado para las nuevas generaciones”. 23 de septiembre de 2023. Portal de YouTube, Andrés Manuel López Obrador, min. 0.08. https://www.youtube.com/watch?v=-_LoSIpvVnc



a las identidades locales se diferencian de los video-informes previos referidos en la primera parte de esta sección, enfocados en mostrar avances técnicos y materiales de la obra fuera de todo contexto social o histórico.

Así, la primera fase del Ferrocarril Interoceánico se concentró en hacer visible la centralidad de esta obra, mediante el servicio de pasajeros ya habilitado, que simbólicamente apunta a reparar el despojo neoliberal de la privatización de Ferrocarriles Nacionales a finales de los años noventa, para cumplir la promesa de “desarrollo integral, sostenible e incluyente” en la región. Por otra parte, los materiales que se publicaron en 2024 apuntan a la nueva promesa de conexión de la región con el comercio global en la que el ferrocarril de carga se presenta como la “columna vertebral del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, mejorando la logística de la cadena de suministros en el sureste del país”.¹³ Los videos al respecto incluyen registro de trenes con renovados contenedores circulando en el paisaje o descargando en puertos; así como animaciones didácticas que detallan la cantidad de carga o el tipo de productos que transportan los furgones.¹⁴

Al consultar estas publicaciones en orden cronológico, identifiqué una narrativa temporal que transcurre entre la enunciación en 2020 de una promesa de interconexión ubicada en el futuro —aún en un nivel abstracto— y la articulación de un presente en 2024 que fomenta el asombro por la materialización de las obras, que se relaciona con eventos históricos significativos a lo largo de más de un siglo de funcionamiento del ferrocarril en la región. La narrativa también parece transitar entre la promesa de

¹³ <https://fb.watch/ubiH8B8yLl/> (consultado 21/4/25).

¹⁴ Véase, por ejemplo, <https://www.facebook.com/watch/?v=470263319033579> (consultado 21/4/25).



Imagen 16. Captura de pantalla, video promocional. “El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec funciona como la columna vertebral del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, mejorando la logística de la cadena de suministros en el sureste del país”. 19 de junio de 2024. Sitio de Facebook del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. min. 0.10. <https://www.facebook.com/watch/?v=478925304815235&ref=sharing>

desarrollo regional, en la que el ferrocarril de pasajeros se presenta como pieza clave, a la promesa de interconexión global, para la cual el servicio de carga se propone y se evidencia como “columna vertebral”.

En esta narrativa, congruente con un enfoque posneoliberal de diversificar el desarrollo, la “contingencia” de imágenes cotidianas y espontáneas es más bien capitalizada para sazonar el efecto de cercanía del presidente con el pueblo. Por otra parte, si bien los elementos étnicos apuntan a exaltar la riqueza cultural de la región, también sugieren cierta continuidad con el neoliberalismo multicultural, es decir, con estrategias de gobernanza que reconocen los derechos culturales como formas de neutralizar la oposición y los impactos económicos adversos de las políticas de desarrollo (Hale, 2002). A la vez, hay otras contingencias que quedan fuera de cuadro de estas producciones, pero que desbordan esta narrativa coherente y optimista, a menudo también desde el uso de medios audiovisuales y redes sociales no oficiales. Así, estas piezas dejan fuera de cuadro las movilizaciones y bloqueos que varias comunidades realizaron para interrumpir

la construcción de las obras por no estar de acuerdo con los procesos de consulta y acuerdos que se llevaron a cabo en la región, la represión a estas protestas,¹⁵ las decisiones estratégicas para no instalar estaciones en poblados con historias de movilización o las decisiones, aparentemente logísticas, para mantener fuera de las instalaciones del tren al creciente paso de migrantes centroamericanos y a pobladores locales, quienes, en otros tiempos, complementaban sus economías con el traslado y venta de sus productos agrícolas en los antiguos trenes de pasajeros.

CONCLUSIONES

Desde las primeras filmaciones de obras de infraestructura ferroviaria en México es notable que estas combinan la monumentalidad material de estas obras con un enaltecimiento de los presidentes, militares y funcionarios de Estado que las hacen posibles. A la vez, este registro incluye tomas de los obreros que las construyen y de las masas que las acogen, al tiempo que documenta procesos de construcción o rehabilitación para producir evidencia de mejora entre un antes y un después. Desde el ensamblaje de estos eventos, se reiteran las narrativas de que el presidente llega junto al tren y del cumplimiento de promesas de desarrollo, como en el caso documentado por Penny Harvey en el Perú (2005). En este ensayo he indagado sobre las maneras en que el cine y sus variantes contemporáneas del audiovisual amplifican esta promesa, la reiteran y la transportan hacia otros espacios y tiempos.

Los dos casos analizados responden a contextos históricos y a proyectos políticos disímiles. Al conjugar dos de las tecnologías icónicas de la modernidad, el cine y el ferrocarril, *Inauguración del tráfico internacional* fue una de las primeras obras cinematográficas de México que se produjo y fue consumida como evidencia de la integración de la emergente nación

¹⁵ Por ejemplo, el plantón Tierra y Libertad que se llevó a cabo por 40 días en la comunidad de Mogoñé Viejo en abril de 2023 en Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo (2023). “Comunicado urgente. Desalojo del plantón Tierra y Libertad”, 28 de abril de 2023. Publicado en: <http://www.congresonacionalindigena.org/2023/04/28/comunicado-urgente-desalojo-del-planton-tierra-y-libertad/> (Consultado 21/4/25), así como la interrupción de otro tramo de las ruta por parte de una movilización social a partir de un conflicto de tierras en la comunidad zapoteca de Puente Madera a lo largo de 2023 (Ferri, 2022; Manzo, 2024).

mexicana a la economía global; una integración que, sin embargo, excluyó a la mayor parte de los habitantes de la región y reprimió sus movilizaciones. A más de un siglo de esta producción, los video-informes sobre la rehabilitación e inauguración del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec se enmarcan en un nuevo discurso de desarrollo que, si bien también apela a la modernidad, crecimiento e integración económica global, enfatiza las posibilidades de favorecer a una región que fue despojada por los efectos del neoliberalismo, en especial por la privatización de los ferrocarriles emprendida por el gobierno de Ernesto Zedillo en la década de 1990.

Así, a pesar de las diferencias históricas, tecnológicas y políticas de los materiales analizados, he identificado continuidades que develan resonancias y matices sobre el papel del cine y el audiovisual en la configuración de la promesa de desarrollo al documentar las obras de infraestructura. Los materiales analizados buscan producir odas y metáforas visuales en torno a la infraestructura, a su materialidad y a las tecnologías o maquinaria siempre en acción que permiten su funcionamiento. También continúa una fascinación por aprovechar las posibilidades del tren para registrar el movimiento, ya sea desde su interior o desde fuera. Asimismo, el paisaje sigue representándose como un aspecto central y complementario de las infraestructuras. Por otra parte, hay un juego sugerente con las escenas pintorescas que, por su carácter inesperado y un tanto incontrolable, son las que más condensan la noción de “contingencia”. Algunas piezas incluyen tomas de las poblaciones y escenas locales como formas de contrastar el movimiento del progreso —sublimado en el tren en movimiento— con la aparente estática de la vida local, tal como lo observa David Wood en relación con la película de Toscano (2013). Y en las más recientes producidas después de la inauguración de López Obrador, los clips incluyen intencionalmente estas escenas locales, resaltando elementos étnicos como música, vestimenta y lengua, para enfatizar que los pobladores son los principales actores del prometido progreso. A la vez, algunas de estas tomas parecen desbordar la narrativa y fugarse de los bordes del cuadro para delatar las múltiples contingencias que se disputan en torno a estas obras y que, muchas veces intencionalmente, quedan al margen del relato.



BIBLIOGRAFÍA

- Ackerman, Edwin (2021). “Post-neoliberalismo realmente existente en México”, *Política y Gobierno*, vol. 28, núm. 2, pp. 1-8.
- Aguilar Ochoa, Arturo (2021). “Mirando más allá al héroe de la república y al fotógrafo del imperio. Porfirio Díaz y la fotografía”, *Fotocinema. Revista Científica de Cine y Fotografía*, núm. 22, pp. 23-48.
- Anand, Nikhil, Akhil Gupta y Hanah Appel (eds.) (2018). *The Promise of Infrastructure*. Durham-Londres: Duke University Press.
- Ballesteros Rojo, Manuel (2005). “La guerra de Vallejo, o los días que conmovieron a Matías Romero”, en Víctor Cébulo Pérez, Manuel Ballesteros Rojo et al. (eds.). *¿No oyes pitar el tren? Un acercamiento a la historia y la cultura de Matías Romero Avendaño, Oaxaca*. Matías Romero: Ayuntamiento Constitucional de Matías Romero/Conaculta/PAC-MYC/Secretaría de Cultura de Oaxaca, pp. 29-49.
- Béjar Álvarez, Alejandro (2001). “El Plan Puebla Panamá: ¿desarrollo regional o enclave transnacional?”, *Observatorio Social de América Latina*, núm. 4, pp. 83-105.
- Bonelli, Cristóbal y Marcelo González Gálvez (2018). “The Roads of Immanence: Infrastructural Change in Southern Chile”, *Mobilities*, vol. 13, núm. 4, pp. 441-454.
- Boyer, Dominic (2019). *Energopolitics: Wind and Power in the Anthropocene*. Durham-Londres: Duke University Press.
- Calla, Ricardo (2012). “TIPNIS y Amazonia: contradicciones en la agenda ecológica de Bolivia”, *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, vol. 92, pp. 77-83.
- Crary, Jonathan (2008). *Las técnicas del observador. Visión y modernidad en el siglo XIX*. Madrid: CENDEAC.
- Cockburn, Jenny (2014). “Neoliberal Governance, Developmental Regimes, and Party Systems in Postneoliberal Latin America: A Review”, *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies*, vol. 39, núm. 1, pp. 157-169.
- De la Vega Alfaro, Eduardo (2013). “Prensa, cine y poder en la última etapa de la dictadura porfirista: los reportajes de *El Diario* y el caso de inauguración del tráfico internacional en el Istmo de Tehuantepec (1907), de Salvador Toscano Barragán”, en Lucila Hinojosa Córdova, Eduardo de la Vega Alfaro y Tania Ruiz Ojeda (eds.). *El cine en*

- las regiones de México*. Monterrey: Universidad Autónoma de Nuevo León, pp. 83-122.
- Farocki, Harun (2014). *Desconfiar de las imágenes*. Buenos Aires: Caja.
- De los Reyes, Aurelio (1986). *Filmografía del cine mudo mexicano*. Ciudad de México: Filmoteca de la UNAM.
- Doane, Mary Ann (2002). *The Emergence of Cinematic Time*. Cambridge-Londres: Harvard University Press.
- Edwards, Elizabeth (2012). "Objects of Affect: Photography beyond the Image", *Annual Review of Anthropology*, vol. 41, núm. 1, pp. 221-234.
- Ferri, Pablo (2022). "Un conflicto de tierras en Oaxaca pone en evidencia el tren del Istmo de López Obrador", *El País*, 27 julio. Consultado el 21 de abril de 2025. <https://elpais.com/mexico/2022-07-27/un-conflicto-de-tierras-en-oaxaca-pone-en-evidencia-el-tren-del-istmo-de-lopez-obrador.html>
- Gluckman, Max (1940). "Analysis of a Social Situation in Modern Zululand", *Bantu Studies*, vol. 14, núm. 1, pp. 1-30.
- Hale, Charles R. (2002). "Does Multiculturalism Menace? Governance, Cultural Rights and the Politics of Identity in Guatemala", *Journal of Latin American Studies*, vol. 34, núm. 3, pp. 485-524.
- Harvey, Penny (2005). "The Materiality of State-Effects: An Ethnography of a Road in the Peruvian Andes", en Christian Krohn-Hansen y Knut G. Nustad (eds.). *State Formation. Anthropological Perspectives*. Londres: Pluto Press, pp. 123-141
- Jensen, Casper Bruun y Atsuro Morita (2015). "Infrastructures as Ontological Experiments", *Engaging Science, Technology, and Society*, vol. 1, pp. 81-87.
- Kirby, Lynn (1997). *Parallel Tracks: The Railroad and Silent Cinema*. Durham-Londres: Duke University Press.
- Krüger, Ralph (2011). "La fascinación temprana por la técnica y el espectáculo: el *phantom ride* en los comienzos de cine", *Arkadin*, núm. 3, pp. 12-20.
- Larkin, Brian (2013). "The Politics and Poetics of Infrastructure", *Annual Review of Anthropology*, núm. 42, pp. 327-343.
- Manzo, Diana (2024). "Declaran culpable a defensor que se opuso a parque industrial del Interoceánico en Oaxaca", *Primera Línea*, 31 de enero. Consultado el 21 de abril de 2025. [242](https://www.primerali-</p>
</div>
<div data-bbox=)

- nea.mx/2024/01/31/declaran-culpable-a-defensor-que-se-opuso-a-parque-industrial-del-interoceanico-en-oaxaca/.
- Miquel, Ángel (1997). *Salvador Toscano*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Morim, Júlia y Alex Vailati (2023). “O museu SUAPE: reflexões sobre a contramusealização dos acervos visuais”, *Iluminuras*, vol. 24, núm. 65, pp. 172-199.
- Oliveira Ferreira, Hélio Júnior *et al.* (2021). “El papel de Brasil en la IIRSA: neoestructuralismo y neoextractivismo”. Tesis de maestría. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, sede Ecuador.
- Poole, Deborah (2005). “An Excess of Description: Ethnography, Race, and Visual Technologies”, *Annual Review of Anthropology*, vol. 34, núm. 1, pp. 159-179.
- (1997). *Vision, Race, and Modernity. A Visual Economy of the Andean Image World*. Princeton: Princeton University Press.
- Roca, Lourdes (2000). “Ferrocarril e imágenes en movimiento: ¿por un México nuevo?”, en Victoria Novelo y Sergio López (coords.). *Etnografía de la vida cotidiana*. México: Miguel Ángel Porrúa, pp. 117-148.
- Wood, David (2013). “Film, Time, and the Railway in Porfirian and Revolutionary Mexico”, en Araceli Tinajero y J. Brian Freeman (eds.). *Technology and Culture in Twentieth-Century Mexico*. Alabama: University of Alabama Press, pp. 197-213.
- Witker, Jorge (2015). “Liberalismo e interés nacional en el porfiriato”, en Raúl Ávila Ortiz, Eduardo de Jesús Castellanos Hernández y María del Pilar Hernández (coords.). *Porfirio Díaz y el derecho. Balance crítico*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, pp. 173-188.

FILMOGRAFÍA

- Ibarra, Epigmenio y Verónica Velasco (2024). *Tren Maya*. Argos Media Group.
- Moran, Giselle (2024). “México en el centro del mundo. Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”. Real Estate Market.
- Toscano, Salvador (1907). *Inauguración del tráfico internacional de Tehuantepec (1907)*, en Filmoteca de la UNAM. *Oaxaca. Recopilación de documentos cinematográficos, existentes en la Filmoteca de la UNAM, sobre la vida política, social, económica y cultural del estado de Oaxaca*, 2005. Colección Imágenes de México. UNAM/DGAC. DVD.

Vertov, Dziga.(1924). *Cine-Ojo*. Mezhrabpomfilm.

— (1926). *El hombre de la cámara*. Dirección de Fotografía y Cine de Ucrania (VUFKU).

Gabriela Zamorano Villarreal es investigadora de CIESAS Ciudad de México y doctora en Antropología Cultural por The City University of New York (2002-2008). Entre sus publicaciones se encuentran los libros: *Indigenous Media and Political Imaginaries in Contemporary Bolivia* (University of Nebraska Press, 2017, premio INAH Fray Bernardino de Sahagún) y *Ethnographies of “On Demand” Films: Anthropological Explorations of Commissioned Audiovisual Productions*, coeditado con Alex Vailati (Palgrave-Macmillan, 2021). Dirigió el documental *Archivo Cordero* (México-Bolivia, 2020). En 2023 coordinó el proyecto “Restaurar el territorio y la memoria: muestras de archivos visuales en Michoacán”, seleccionado como parte de la iniciativa “Reimagining Futures, (un)Archiving the Past”. Su actual proyecto se titula “Prospección sobre ruinas: visualidad, infraestructura ferroviaria e indigeneidad en el Istmo de Tehuantepec”.