

El género de viaje en 1903-1904

Hacia una narrativa ficcional¹

Charles Musser^{*}

Traducción de Georgina Torello^{**}

El género de viaje fue una de las formas más populares y explotadas de práctica fílmica en la era pre-nickelodeon. En él, los exhibidores mantuvieron un rol creativo central seleccionando, de una amplia gama de temáticas ofrecidas por diferentes productores, películas breves que organizaban libremente y, en general, acompañaban con comentarios. La documentación conservada indica que la popularidad de ese tipo de programa todavía estaba vigente en los años 1902-1903, entre las numerosas compañías de producción y exhibición en los Estados Unidos.² Aproximadamente la mitad de las “películas” registradas en el catálogo de las principales atracciones de la Vitagraph, en 1903, tenía temática viajera.³ Para su decimoséptimo tour semi-anual (otoño 1903), Lyman Howe mostró “Siete grandes series de películas” sobre India, Japón, Arabia, África, Suiza, Inglaterra y América.⁴ En 1903, la Compañía Edison compartió el interés general por tal temática. Luego de *Life of an American Fireman*, sesenta y una de las siguientes sesenta y dos películas registradas por Thomas Edison fueron películas de viaje. James White filmó doce en su viaje de bodas por las Indias Occidentales (diciembre 1902). Otras quince filmaron James (Jacob) Smith y Edwin

¹ Este artículo fue publicado con el título “The Travel Genre in 1903-1904. Moving Towards Fictional Narrative.” En: *Iris*, vol. 2, n. 1, 1984 y posteriormente en: Elsaesser, Thomas (ed.). *Early Cinema. Space, Frame, Narrative*. Londres: British Film Institute, 1990 [1997], pp. 123-132. La traducción se hizo en base a este último volumen. Agradecemos a Charles Musser por autorizar su traducción para esta revista.

² Los ejemplos no se reducen a la documentación citada en estas notas. Ver, por ejemplo, AMERICAN MUTOSCOPE AND BIOGRAPH COMPANY. *Catálogo de películas, Suplemento No. 1*. New York, abril de 1903, 30 pp. Fotocopias en el MOMA.

³ COMPAÑÍA AMERICAN VITAGRAPH. *New Vitagraph Features*. New York: Cameron Print, c. junio de 1903. Academy of Motion Pictures and Sciences Library.

⁴ HOWE, Lyman H. *Programa, 17.º Tour Semi-Anual*, otoño de 1903. Wyoming Geological and Historical Society.

Porter durante abril-mayo de 1903: sus películas de la ciudad de Nueva York enfatizaron más el color local que las actualidades. A. C. Abadie tomó otras treinta y cuatro en Europa y el Cercano Oriente durante marzo, abril y mayo de 1903.



Poster publicitario de las *Lyman H. Howe's new marvels in moving pictures*, ca. 1898. Fuente: Library of Congress.

Las historias del cine temprano tendieron a ignorar el género de viaje por diversas razones interrelacionadas. Generalmente, se concentraron en la película como objeto y no en el cine como práctica. Al desechar o minimizar el rol creativo de los exhibidores, los historiadores evaluaron el significado cultural del género a partir de imágenes individuales de toma única. Las conferencias conservadas indican que aquellas imágenes podían usarse para transmitir significados ricos y a

menudo inquietantes –ideas sobre imperialismo, superioridad racial y cultural, sexismo y darwinismo social. Otro factor igualmente importante es que los historiadores juzgaron los parámetros del género de viaje en base a estándares posteriores y más restringidos. A principios del año 1900, el *travelogue* lidiaba con una variedad muy amplia de asuntos: el viajero internacional podía presentarse como un experto en historia, literatura, deportes (cubriendo las Olimpiadas de Verano), conflictos globales (habiendo visitado Rusia y Japón, Burton Holmes ofreció programas sobre la Guerra ruso-japonesa), políticas ecológicas (una visita a Yellowstone y otras áreas desérticas), etc. El género de viaje como práctica incluyó, asimismo, películas ficcionales como *European Rest Cure*, *Romance of the Rail* o *Hold-up of the*

rocky Mountain Express. Es este aspecto del ignorado género de viaje que me interesa examinar considerando un grupo de películas de Edwin S. Porter, del periodo 1903-4.

La producción fílmica de Edison, a principios del año 1903, ignoró los avances logrados por Porter durante el año y medio previo –su creciente control de la edición y la producción de ambiciosas ficciones (desde *Appointment by Telephone* a *Life of an American Fireman*). Sin embargo, para mediados de 1903, esas tendencias se estaban volviendo más pronunciadas en todo el ambiente cinematográfico. La Biograph, que había decidido continuar mostrando temas de actualidad en formatos variados, perdió sus espacios de exhibición en el circuito Keith, a favor de la Vitagraph, en marzo de 1903.⁵ Las exhibiciones de la Vitagraph enfatizaron, en general, programas unificados y, en particular, ficciones. El beneficio comercial obligó a la Biograph a lanzarse a la producción de ficciones de tomas múltiples en junio de 1903, el mismo mes en que Méliès, el principal productor de ficciones del mundo, abrió una oficina en Nueva York. Cuando se resolvieron los conflictos legales que la Compañía Edison experimentó en los primeros meses de 1903 y se reconoció la presión creciente de la competencia, Porter retomó la producción de películas más extensas. Muchas de ellas están marcadas por la transición de las actualidades a la actuación, ficciones que combinaban elementos de los dos géneros. Estas películas de la transición deben considerarse en el marco del género de viaje si se quieren entender correctamente.

En agosto de 1903, los camarógrafos de Edison tomaron varias películas de Coney Island, incluidas *Shooting the Rapids at Luna Park* y *Rattan Slide and General View of Luna Park*. Eran escenas de viaje tradicionales. No solo servían como sucedáneo para quienes no podían visitar los parques de atracciones, también promocionaban los últimos paseos y vistas. Durante ese mes, Porter también filmó *Rube and Mandy at Coney Island* (© 13 de agosto de 1903) que seguía a dos comediantes de vaudeville en su *tour* por el Luna Park. El catálogo

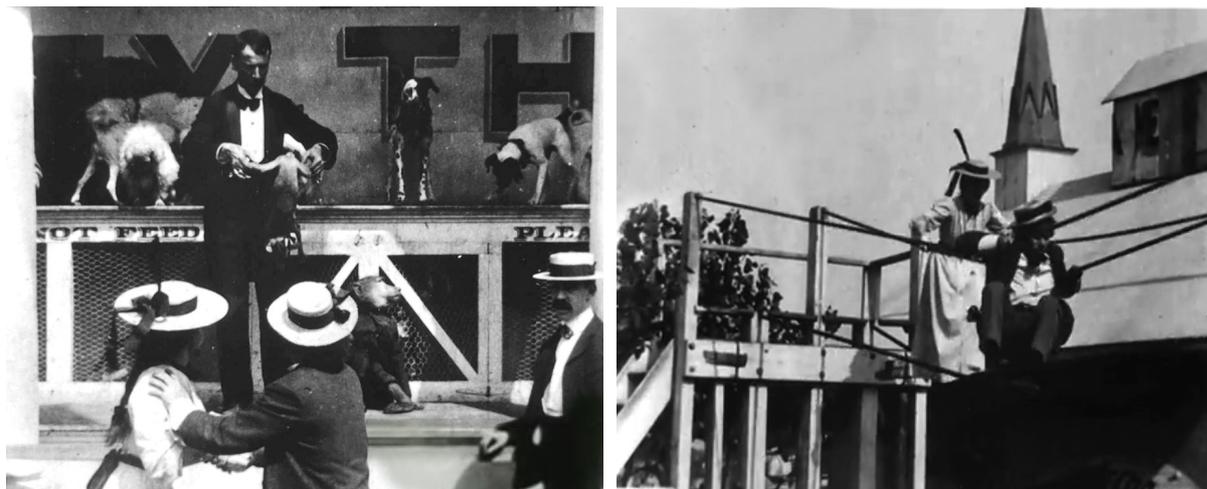
⁵ El circuito B. F. Keith Circuit era, por esos tiempos, una cadena de teatros de vaudeville en Estados Unidos y Canadá, cuyo propietario era Benjamin Franklin Keith. (N. del T.)

Edison indicaba que esta película “no solo era interesante por su comicidad, lo era también por sus excelentes vistas de Coney Island y el Luna Park.”⁶

Rube and Mandy puede ser comparada con otros programas de viaje de 1903, donde los exhibidores mezclaban vistas pintorescas o de viaje con breves comedias. William Selig, la competencia de Edison con sede en Chicago, instaba a los exhibidores a enlazar en el programa sus películas de viaje de Colorado con una selección de comedias. Les aseguraba que “con el número apropiado de comedias capaces de mantener la risa, una noche entera mostrando películas de Colorado daría buenos réditos”.⁷ Trabajando con este marco de yuxtaposición sintética, Porter integró comedia y paisaje sosteniendo un tono consistente de una toma a la otra, aunque mantuviera, en el interior de cada toma, la dicotomía entre los dos géneros. Mientras los actores de vaudeville actuaban con sus ropas de escena y sus gestos exagerados, Porter se concentró en el valor paisajístico de Coney Island con una cámara altamente móvil (se aprecian en cinco tomas movimientos de cámara significativos) todavía asociada al material de actualidades. En distintas escenas, las improvisaciones de los actores obligaron a Porter a adaptarse a lo inesperado ajustando la cámara, mientras en otras el movimiento de los actores por el parque de atracciones le permitió fotografiar el panorama tradicional. A menudo, los actores se subordinan al impulso paisajístico no solo respecto al panorama, sino también al Teatro de simios del Profesor Wormwood, donde el espectador de la película debe mirar la actuación de los animales, por encima de los hombros de los actores. Con frecuencia, la pareja media la experiencia del parque de atracciones de la audiencia y vincula esa serie de vistas, potencialmente autónomas, a medida que pasa de un juego a otro. En otros casos, Coney Island ofrece a los comediantes un marco para sus *gags*: como cuando llegan en el artefacto absurdo de la toma inicial, caminan con dificultad por la cuerda floja en la cuarta, se caen de un camello en la sexta y hacen el ridículo con el saco de boxeo en la duodécima.

⁶ EMPRESA DE FABRICACIÓN EDISON. *Edison Films*. Orange, NJ, octubre de 1903, p. 16.

⁷ COMPAÑÍA SELIG POLYSCOPE. *Special Supplement of Colorado Films*. Chicago, 1° de noviembre de 1902, p. 3.



Fotogramas de *Rube and Mandy at Coney Island* (Edwin S. Porter, 1903). Fuente: Library of Congress

El uso de la narrativa en *Rube and Mandy* se coloca entre un eventual programa que entreteje vistas de Coney Island con comedias filmadas en estudio y una película como *Boarding School Girls* (© 1 de septiembre de 1905) filmada por Porter dos años más tarde. Esta última película sigue a un grupo de mujeres jóvenes y atractivas por Coney Island. El escenario sirve como fondo, subordinado a la narrativa. La apariencia, actividades y relación de las jóvenes con el ambiente están muy cercanas a obedecer las reglas básicas del cine clásico, en particular a su necesidad de coherencia mimética y sin costuras. La dicotomía entre la comedia y el paisaje en *Rube and Mandy* seguía las fluctuaciones entre las actualidades y la historia material de *Life of an American Fireman*.⁸ Para esta producción algo anterior, la Compañía Edison brindaba dos descripciones diferentes: una de la película como documental reconstruido y otra como ficción. Si el exhibidor daba una conferencia, podía enfatizar una manera u otra de verla. Esto sanea los problemas relacionados con la clasificación de películas tempranas en categorías simples como “nuevas películas”, “dramas”, “comedias” y “películas de viaje”.

Para una correcta comprensión del cine temprano, es crucial reconocer el rol del exhibidor, en particular cuando se trata del género de viaje. Porter empezó su carrera cinematográfica como operador y exhibidor. Aunque fue gerente del estudio Edison y,

⁸ Ver MUSSER, Charles. “The Early Cinema of Edwin S. Porter.” En: *Cinema Journal*, otoño de 1979, pp. 28-9. Versión francesa: “Les debuts d’Edwin S. Porter.” En: *Les Cahiers de la Cinémathèque*, n. 29, invierno de 1979, Perpignan, pp. 127-46.

para 1903-04, ya era un director exitoso, siguió proyectando películas para las funciones benéficas de Edison y otras ocasiones especiales. Mantuvo también el uso de estrategias de edición residuales, propias de las formas tempranas del género de viaje, dominadas por el exhibidor. Este legado es pertinente para la valoración de *European Rest Cure*, que Porter comenzó a filmar a principios de julio de 1904, pero no completó ni registró hasta el 1 de septiembre. Esta parodia del *travelogue* acompaña a un turista norteamericano por Europa y Medio Oriente durante una “cura de descanso” en la que una calamidad física o emocional sigue a la otra. Las escenas extranjeras fueron todas filmadas en estudio con fondos pintados que representaban pirámides, ruinas romanas o un café francés, mientras que otras se rodaron en exteriores –en los muelles cuando el turista sale o regresa. Porter combinó este material original con filmaciones de viajes previos: S.S. “Coptic” *Running Against a Storm* (© 21 de abril de 1898), filmado por James White en su viaje por el Océano Pacífico en 1898, *Pilot Leaving “Prinzessen Victoria” at Sandy Hook* (© 8 de abril de 1903), también de White, esta vez durante su luna de miel, y un fragmento de *Sky Scrapers of New York City from the North River* que James Smith había filmado el 20 de mayo de 1903. Estas películas breves incorporadas en la más larga, sin embargo, podrían comprarse individualmente: Lyman Howe usó una o dos de ellas en un programa confeccionado por él:

DETALLE DE LAS ESCENAS DE UN VIAJE TRANSATLÁNTICO DE NEW YORK A SOUTHAMPTON

- (a) El Buen Buque en el muelle.
- (b) Un pasajero entrevistando al Ingeniero en Jefe.
- (c) Pintando las gigantes chimeneas (Su enorme tamaño es visible en contraste con los hombres en los andamios).
- (d) Clasificando la ropa blanca para la lavandería.
- (e) Recepción de carbón. Se muestran legiones de peones atando una barcaza de carbón a lo largo de la nave cuando los botes están bajos y los contenidos de las carboneras.
- (f) Simulacro de incendio en la borda. La tripulación se ve operando el equipo y lanzando 36 chorros de agua desde varias cubiertas y ojos de buey.
- (g) Simulacro de uso del bote salvavidas. Esta imagen muestra toda la operación desde diferentes puntos de vista, que permiten tener una buena noción del tremendo tamaño y peso del navío.
- (h) Multitud en el muelle despidiendo a sus amigos que se van.
- (i) Dejando al Práctico en Sandy Hook.

- (j) Yendo a 24 nudos por hora. Un bello panorama de las agitadas aguas, vistas desde la popa del navío.
- (k) La banda del barco tocando una fanfarria.
- (l) Juegos de tejo y anillos en la cubierta.
- (m) Vida en el puente de paseo, en un lindo día.
- (n) Pasajeros disfrutando de la brisa.
- (o) Los pasajeros de tercera clase amotinándose en las cubiertas delanteras durante el buen tiempo.
- (p) Topándose con un vendaval. Vistas magníficas de las olas montañosas, el buque de vapor operando en mar agitado.
- (q) La tempestad aumenta. Mostrando las altísimas olas de la proa, vistas desde el puente.
- (r) La fuerte marejada disminuye.
- (s) Ocaso luego de la tormenta. Una obra maestra de la fotografía, vestida con las tintas nativas de un espléndido ocaso.
- (t) Luz de luna en el mar. Reflejo del sugestivo brillo azulado en la luna pálida.
- (u) Transfiriendo el correo y los lingotes de oro y plata a las cubiertas del buque nodriza.
- (v) Llegada a los muelles de Southampton.⁹

European Rest Cure se desarrolló a partir del género de viaje, dominado por el exhibidor, y participó del viraje hacia la ficción que estaba teniendo lugar en la institución cinematográfica del periodo. Otra vez, Porter tomó un género “documental” y lo trabajó como comedia con un personaje que operaba como elemento unificador, distinto al del narrador/director del viaje. Porter probablemente vio la película más como una comedia inscripta en la tradición del *travelogue* que como sátira dirigida al género y su estilización. No obstante, la película parodia el formato de muchas conferencias de viaje del siglo XIX que usaba materiales de diferentes fuentes y combinaba escenas reales con otras tomadas en la comodidad y artificio del estudio. Burla el aura romántica del viaje exaltado por los exhibidores, a menudo comprometidos con las compañías férreas y marítimas. Como siempre, Porter estaba trabajando efectivamente en el marco de un género ya afirmado. La parodia a una forma de entretenimiento que todavía conservaba su popularidad, sin embargo, debió crear cierta resistencia entre el público, porque en este caso las ventas fueron modestas.

⁹ COMPAÑÍA CINEMATOGRAFICA LYMAN HOWE, *Programa*, 30 de agosto de 1905, en el Casino de Vandergrift, Pennsylvania.



The European Rest Cure (Edwin S. Porter, 1904). Fuente: Library of Congress

Uno de los principales subgéneros del *travelogue* incluyó el ferrocarril. El ferrocarril y la pantalla tuvieron una relación especial que puede ser simbolizada en la famosa *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat* (1895) de Lumière o en otra media docena de películas que alteraron nuestra percepción del espacio y del tiempo de manera bastante similar. Wolfgang Schivelbusch describió el cambio producido por el pasaje del transporte a tracción animal al ferrocarril en *The Railway Journey*:

Como las irregularidades naturales del terreno, sentidas en los viejos caminos, fueron reemplazadas por la afilada linealidad del ferrocarril, el viajero siente que ha perdido contacto con el paisaje y esta percepción es más directa cuando atraviesa un túnel. Descripciones tempranas de viajes en ferrocarril señalan que el ferrocarril y el paisaje atravesado son dos mundos separados.¹⁰

¹⁰ SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The Railway Journey: Trains and Travel in the 19th Century*. New York: Urizen Books, 1980, p. 25.

El mundo del viajero es mediado por el ferrocarril, no solo por la ventanilla con su marco, sino por los cables del telégrafo que interceden entre el pasajero y el paisaje. La sensación de separación que el viajero siente viendo el panorama que pasa rápidamente tiene mucho en común con la experiencia del espectador teatral. La alusión a la ventanilla del tren, con su pantalla rectangular, era frecuente en este subgénero de viaje, y encontró su expresión definitiva en los Hale's Tours.¹¹

En la década de 1890 los conferencistas de viaje a menudo incluían imágenes de ferrocarriles en sus proyecciones de diapositivas estereoscópicas, porque era la mejor manera de alcanzar y mostrar el paisaje norteamericano. Sus programas creaban con frecuencia un mundo coherente a nivel espacial, con vistas del tren atravesando la campiña, del viajero/conferencista en el tren, del paisaje visto a través de la ventanilla o desde la parte delantera del tren y, finalmente, de pequeños accidentes ocurridos a los lados o en las estaciones.¹² La ferrovía que proyectaba a sus pasajeros a través de la campiña era perfectamente adecuada para hacer avanzar la narrativa a través del tiempo y el espacio. John Stoddard y otros conferencistas presentaron estos viajes como alternativas al turismo para quienes carecían de tiempo, dinero o fortaleza para tales empresas. Ofreciendo versiones personales de sus aventuras, estos viajeros del mundo se convirtieron en figuras con las que la audiencia podía identificarse y obtener vicariamente experiencia y disfrute. Con un empresario del espectáculo como Burton Holmes, dicha identificación se daba en tres niveles: con el viajero, protagonista de la narrativa, mostrado por la cámara como elemento profílmico; con el empresario como camarógrafo (Holmes sacaba las fotografías y su asistente Oscar Depue las películas, de manera que Holmes pudiera aparecer en las películas, pero las fotografías tuvieran siempre su punto de vista) y, finalmente, con el conferencista mientras disertaba desde

¹¹ Los Hale's Tours, creados por George C. Hale en 1904, formaban parte de las atracciones en los parques de diversiones. Estaban contruidos como vagones de tren donde se proyectaban películas aderezadas por efectos especiales (de movimiento, viento o sonidos), creando la ilusión del viaje. (N. del T.)

¹² STODDARD, John L. *John L. Stoddard Lectures*, 10 volúmenes. Boston: Balch Brothers Co., 1907, en particular su conferencia sobre México, Vol. 7.

el podio.¹³ Se privilegiaba, en ese sistema, la toma subjetiva desde la ventanilla o desde la parte delantera del tren porque aglutinaba cámara, personaje y narración.

La inclusión de imágenes en movimiento en esta práctica reforzó el paralelismo entre el viaje y la imagen proyectada. Schivelbusch observó que

según Newton, “tamaño, forma, cantidad y movimiento” son las únicas cualidades que pueden ser objetivamente percibidas en el mundo físico. En efecto, ellas se han convertido en las únicas cualidades que el pasajero del tren es capaz de observar en el paisaje cuando lo atraviesa. Aromas y sonidos, por no mencionar las percepciones sinestésicas que formaban parte del viaje en los tiempos de Goethe, simplemente desaparecieron.¹⁴

Esta nueva forma de percepción, inicialmente desconcertante y más tarde placentera, fue recreada cuando las películas, tomadas con la cámara desde el tren en movimiento, comenzaron a ser proyectadas en la pantalla. Ya en junio de 1896, la Vitascope mostraba vistas de los rápidos del Niágara filmadas desde un tren en movimiento.¹⁵ En menos de un año, la Biograph colocó una de sus cámaras en la parte delantera de un tren en plena marcha. Una reseña contemporánea comenzaba contraponiendo este nuevo efecto con otra novedad cinematográfica precedente, que también tenía su origen en los espectáculos pre-cinematográficos de linterna mágica, el tren expreso:

El espectador no miraba desde afuera, desde un espacio seguro, la carrera de los vagones. Era pasajero en un viaje virtual que daba vueltas por el espacio, casi a mil por hora. No había humo, ni se vislumbraba el marco tembloroso o las ruedas aplastantes. No había nada que indicara movimiento salvo esa vista brillante de las vías devorada irresistible y rápidamente, y el panorama fugitivo de orillas y vallas.

El tren era invisible, pero a pesar de ello, el paisaje se desvanecía a lo lejos, despreocupado. El día radiante se transformó en un punto de oscuridad. Era la boca del túnel y a través de ella el espectador fue lanzado como si un destino fuera tras él. El punto de negrura se volvió un dosel

¹³ HOLMES, Burton. *Burton Holmes Travelogues with Illustrations from Photographs by the Author*. New York: The Mc Clure Company, 1908, 10 volúmenes.

¹⁴ SCHIVELBUSCH, *The Railway Journey*, p. 59.

¹⁵ *New York Dramatic Mirror*, 22 de junio de 1896. La película fue exhibida en Bergen Beach y otros lugares de New York.

de penumbra. La oscuridad se cerró en derredor y el espectador fue arrojado a través de esa caverna con la energía demoníaca tras él. Las sombras, el ímpetu de la fuerza invisible y la incertidumbre de las cosas, lo hacían a uno contener la respiración instintivamente como al borde de una crisis que podría volverse catástrofe.¹⁶

Cuando esta novedad pasó, los *phantom rides* (o viajes virtuales) se incorporaron a la narrativa de viaje, permitiendo a los empresarios literalizar el movimiento del viajero a través del tiempo y el espacio. Las compañías ferroviarias también estaban deseosas de cooperar con las cinematográficas, pues veían las películas como formas de publicidad. (Los catálogos Edison de 1901 y 1902 están llenos de agradecimientos a compañías ferroviarias específicas por su ayuda.) Tan pronto como el género de viaje se convirtió en rutina, se sintió la necesidad de más diversión. G. A. Smith filmó una película de toma única, de una pareja besándose en el vagón de un tren -un *gag* que tenía sus antecedentes en las tiras cómicas. Él sugirió a los empresarios que insertaran *Kiss in the Tunnel* en medio de un *phantom ride*, cuando el tren entrara en el túnel. A diferencia de las estrategias estructurales sugeridas por Selig, comedia y paisaje estaban contenidos en el mismo mundo ficcional, aun cuando seguían perteneciendo a tomas separadas. *Flirt en Chemin de Fer* (1901) de Zecca estaba pensado para el mismo uso, pero en lugar de que el tren entrara en el túnel, Zecca colocó la máscara¹⁷ de una ventana con la vista de la campiña, integrando comedia y paisaje en la misma toma. Porter combinó las variaciones de Smith y Zecca en *What Happened in the Tunnel*, protagonizado por G. M. Anderson como un atrevido joven amante.¹⁸ En ella, Anderson trata de besar a una joven sentada delante de él cuando el tren entra en el túnel, pero termina besando a su criada negra, dándole al conocido chiste un nuevo giro. *What Happened in the Tunnel* fue la última película de Porter antes de *The Great Train Robbery*: esa máscara sirvió como ensayo para las máscaras que aparecen en la primera y tercera escenas de este último.

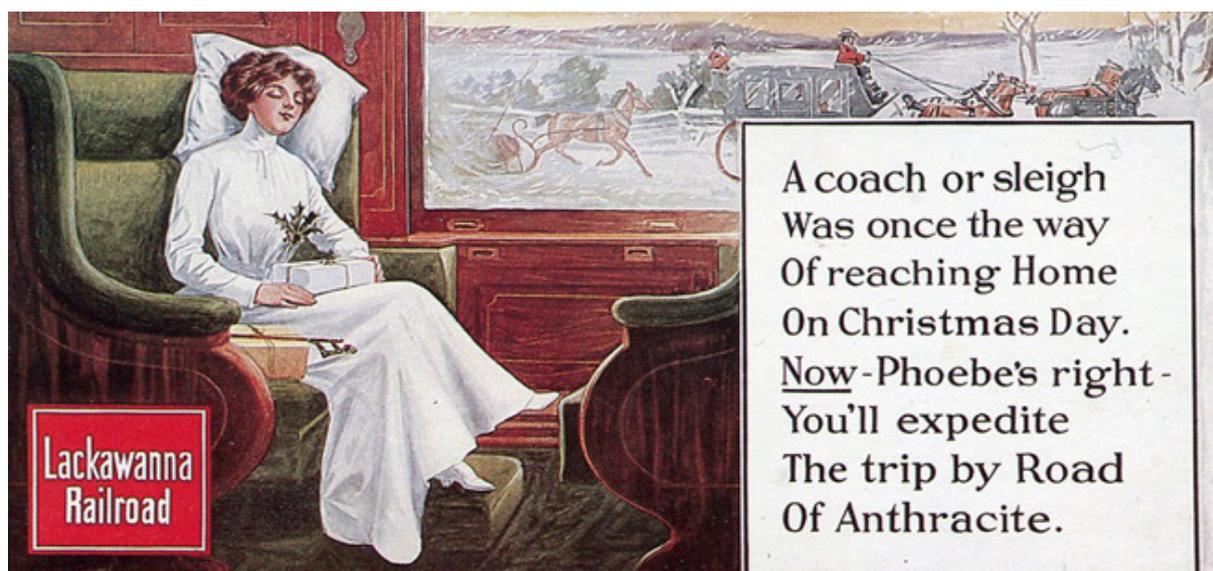
Romance of the Rail, filmada por Porter en agosto, pero registrada recién el 3 de octubre de 1903, se concentraba en los aspectos cómicos. Para contrarrestar su imagen de

¹⁶ *New York Mail Express*, 21 de septiembre de 1897, p. 2.

¹⁷ Se trata del uso, común en el periodo, de los “matte shots” o máscaras que permitían combinar, en posproducción, decorados pintados con acciones reales. (N. del T.)

¹⁸ Una leve revisión de *Love in a Railroad Train* (1902), de Lubin.

transportadora de carbón, la compañía ferroviaria Lackawanna, conocida como “El camino de la antracita”, desarrolló una campaña publicitaria protagonizada por Phoebe Snow, una pasajera que, vestida de blanco, viajaba en los trenes de la compañía y alababa la limpieza. Como *Rube and Mandy, Romance of the Rail* cumplía un doble objetivo: presentar el paisaje y divertir. En la película, la narrativa es muy importante, pues Phoebe Snow conoce a su contraparte masculina, se enamora y se casa en el curso de un breve viaje en tren. El paisaje está relegado al fondo, a excepción de la cuarta escena, cuando la cámara lo enfoca con igual énfasis que a la pareja que está mirando, al igual que el espectador, el panorama. Aunque *Romance of the Rail* tiene un comienzo, un desarrollo y un final, carece de un cierre definitivo dado que los exhibidores insertaban con frecuencia esta película en programas de vistas ferroviarias. La proporción e importancia del paisaje o la historia quedaban a su criterio.



Phoebe Snow en una publicidad del Lackawanna Railroad

El público de estas películas y del subgénero del viaje en tren siguieron asumiendo el rol vicario de pasajeros. Unas veces miraban por la ventanilla, otras veían las travesuras de otros pasajeros. Los Hale's Tours explicitaron esta convención usando un vagón simulador de tren como sala de cine, donde la audiencia se sentaba en los asientos y la pantalla reemplazaba la vista del frente o de la ventanilla trasera. Esta sala/vagón emulaba, además, el traqueteo y el balanceo del tren. El super-realismo de la estrategia

exhibidora¹⁹ se bosquejaba con rutinas teatrales en los trenes y a los lados, algo que contradecía la idea de un punto de vista fijo. Se sacrificaba la coherencia por la variedad y el buen espectáculo. No se sabe si *What Happened in the Tunnel* o *Romance of the Rail* fueron usadas en el primer vagón de Hale's Tour, en el Parque de diversiones de Kansas en 1905;²⁰ sin embargo, cuando los Hale's Tours alcanzaron su máxima popularidad en 1906, estas películas fueron nuevamente promocionadas como "Escenas cómicas en el tren" con ese objetivo específico.²¹



Interior de un vagón de los *Hale's Tours*

The Great Train Robbery llevó el subgénero del viaje en tren a un nuevo extremo. Durante las primeras ocho escenas, el tren está casi constantemente a la vista: se ve a través de la

¹⁹ Ver FIELDING, Raymond. "Hale's Tours: ultra-realism in the pre-1910 motion picture." En: *Cinema Journal*, vol. 10, n. 1, otoño de 1970.

²⁰ "Chief Hale's new concession at Election Park", *Kansas City Star*, 28 de mayo de 1905, p. 73.

²¹ *New York Clipper*, 28 de abril de 1906, p. 287.

ventanilla, mientras se desarrolla la pelea en el vagón auxiliar, desde el interior del vagón de la correspondencia, cerca de la torre de agua o a lo largo de las vías, mientras la locomotora era desconectada y los pasajeros despojados de su dinero. Esta película, en general, se exhibía completa como atracción principal en los teatros de vaudeville, pero en ocasiones la precedían los panoramas de tren al estilo de los Hale's Tours. Los espectadores empezaban como pasajeros, observando el paisaje móvil, cuando de pronto eran asaltados por un primer plano del bandido Barnes, que les disparaba directamente con su revólver de seis tiros. (Esta toma podía mostrarse tanto al principio como al final de la película. En un Hale's Tour parecería más efectiva al principio, en un vaudeville, anunciada como historia violenta, al final). Los espectadores, asumido el rol de pasajeros, eran atacados. Ese primer plano del bandido Barnes reitera el punto de vista de los espectadores, los hace entrar en la narrativa que sigue, e intensifica su identificación con las víctimas. Dado que esta toma está separada de la narrativa y de los exteriores realistas de las escenas precedentes, el título que le fue asignado 'Realismo' en un principio puede parecer particularmente inapropiado.²² A pesar de todo, el aumento de realismo en el cine del siglo veinte fue asociado no solo con el movimiento hacia una mayor verosimilitud, sino con un proceso de identificación e involucramiento emocional con el drama. El primer plano intensifica este segundo aspecto del realismo.

El proceso de identificación del espectador con los pasajeros en la presentación de *The Great Train Robbery* en un Hale's Tour estaba predeterminado: los panoramas introductorios desde el tren, reforzados por el vagón apócrifo y el primer plano de Barnes lograban el objetivo. Este tipo de estrategias, que no serían incorporadas por el cine clásico, coincidieron con la predisposición del público a identificarse con aquellos miembros responsables de la sociedad que estaban siendo victimizados por elementos fuera de la ley. La segunda porción del film, sin embargo, rompe con el género de viaje en tren y se vuelve una persecución. La presencia de los pasajeros se olvida. Mas que el traqueteo del tren, la música (o los balazos simulados) serían efectos sonoros más apropiados (el exhibidor seguramente detenía su máquina de efectos en diferentes puntos de la película cuando sus clientes no estaban mirando las imágenes desde la perspectiva de los pasajeros). El desglose de esta estrategia del espectador-como-

²² La importante función de esta toma ha sido malentendida por los historiadores desde que Lewis Jacobs la vio como un truco extraño, desconectado de la narrativa de la película.

pasajero, siempre bajo la superficie de este subgénero, se completaba con el final de *The Great Train Robbery*. El desglose ocurría también a un nivel completamente diferente. Adolph Zukor, que trabajó con Porter diez años más tarde, empezó su carrera cinematográfica como exhibidor de los Hale's Tours en Herald Square, en New York. Luego de sus primeros éxitos, Zukor empezó a perder dinero hasta que a los *phantom rides* le adicionó la proyección de *The Great Train Robbery*. Pero aunque esa combinación revivió el interés de los clientes y su lucro, Zukor reemplazó eventualmente el vagón simulado con un teatro frontal más convencional.

La importancia de *The Great Train Robbery* fue asociada principalmente a su éxito comercial y al estímulo que dio a la industria norteamericana. Kenneth Mac Gowan atribuyó el éxito, a su vez, al hecho de que la película fuera el “primer *western* importante”.²³ William Everson y George Fenin la consideraron importante porque fue “la marca distintiva de todos los *westerns*”.²⁴ Estas, sin embargo, son lecturas retrospectivas. Uno de los motivos de la fama de *The Great Train Robbery* fue su habilidad para incorporar diferentes tendencias, géneros y estrategias fundamentales para la institución del cine en la época. La película incluye la reconstrucción de eventos de la crónica contemporánea (el atraco del tren fue modelado en base a delitos denunciados por aquel entonces), pero su título también refiere a un conocido melodrama teatral. Pero acaso es más relevante aún que *The Great Train Robbery* formara parte del violento género policíaco importado desde Inglaterra unos meses antes. Porter estaba trabajando conscientemente (y los espectadores viendo) en un marco de referencia establecido por *Daring Daylight Burglary*, de Shaffield Photo, British Gaumont, *Desperate Poaching Affair*, de Walter Haggart y *Trailed by Bloodhounds*, de R. W. Paul. Había elegido un tema particularmente norteamericano que formaba parte del todavía precario género *western*, aún no afirmado en el cine. De hecho, cuando se estrenó *The Great Train Robbery* no fue percibido en el contexto del *western* y su éxito no impulsó otros *westerns*, sino otros policiales –*The Bold Bank Robbery*, de Lubin, *Burned at the Stake*, de Paley y Steiner, y *Capture of the Yegg Bank Burglars*, del mismo Porter. El primer *western* verdadero de Porter fue *Life of a Cowboy* (1906). Recién cuando el *western* surgió como fuerza vital en la era del

²³ MACGOWAN, Kenneth. *Behind the Screen*. New York: Delacorte, 1965, p. 114.

²⁴ FENIN, George y William K. Everson. *The Western: From Silents to Cinemara*. New York: Bonanza Books, 1962, p. 49.

nickelodeon, *The Great Train Robbery* se interpretó desde esa nueva perspectiva. Al principio, el tipo de espacio de exhibición y los programas de los empresarios daban a este la oportunidad de enfatizar tanto los vínculos con el género de viaje como con el género policíaco.

La ambigüedad de la película de Porter²⁵ se puede comparar con la de otra: *Hold-up of the Rocky Mountain Express*, de Biograph (fotografiada en Catskill, por la Compañía Biograph, en abril de 1906). En ella se armonizan estrategias del subgénero del viaje en tren con elementos ficcionales; la cámara alterna entre dos posiciones: una desde la parte delantera del tren y otra desde el interior del vagón, lo que permite la transformación gradual de un programa de vistas de viaje en un atraque ferroviario. Esas restricciones artificiales (¡aunque sorprendentemente efectivas!) en la puesta en escena permitieron reproducir una lectura rigurosa y unívoca. Mientras *The Great Train Robbery* mezcla varios géneros que mantienen entre ellos una relación variable (relación que puede ser alterada por el formato exhibidor y las expectativas internalizadas del espectador), *Hold-up of the Rocky Mountain Express* conserva definida la jerarquía de géneros, algo que permite una valoración de la película mucho más consistente en los espacios de exhibición y, en cierta forma, a través del tiempo.



Hold-up of the Rocky Mountain Express (Compañía Biograph, 1906). Fuente: The Travel Film Archive

²⁵ BURCH, Noël. "Porter or ambivalence." En: *Screen*, invierno de 1978/79, pp. 91-105. Apareció en francés en Bellour, Raymond (ed.). *Le Cinéma américain*. Paris: Flammarion, 1980.

Los historiadores empezaron a mirar *The Great Train Robbery* y otras películas tempranas con el propósito de entender cómo fueron vistas y entendidas durante el periodo pre-Griffith.²⁶ Nosotros podemos ir más allá todavía. Para hacerlo con éxito, tenemos que reexaminar la metodología asociada con ello. Raymond Williams ofrece valiosos consejos en relación al género:

Tenemos que romper con la práctica común de aislar el objeto y luego descubrir sus componentes. Por el contrario, tenemos que descubrir la naturaleza de la práctica y sus condiciones...

El reconocimiento de la relación entre una modalidad colectiva y un proyecto individual –y estas son las únicas categorías que podemos inferir en un principio– es un reconocimiento de prácticas relacionadas. Es decir, los proyectos irreductiblemente individuales, como son ciertos trabajos, pueden llegar a mostrar similitudes, en la experiencia y en los análisis, que nos permitan agruparlos en modalidades colectivas. Esto no significa necesariamente que se trate de géneros. Pueden existir como semejanzas en y a través de los géneros. Pueden ser la práctica de un grupo en un período, más que la práctica de una fase en un género.²⁷

Williams nos está diciendo que el estudio de los géneros, que tradicionalmente lidió con las relaciones entre textos, tiene que incluir la noción de práctica. Para cumplir esta tarea no solo es necesario un procedimiento metodológicamente diferente del utilizado por la mayoría de los historiadores en sus historias panorámicas, sino una mayor cantidad de evidencia de la que hasta ahora, efectivamente, les había sido posible acopiar. Dicha masa de datos nos permitirá individuar prácticas asociadas con una película específica o un periodo. Eso no solo afectará la historia que escribimos, sino el disfrute de las películas que miramos.

²⁶ Ver, por ejemplo, GAUDREAU, André. "Detours in Film Narrative: The Development of Cross-Cutting." En: Elsaesser, Thomas (ed.). *Early Cinema. Space, Frame, Narrative*. Londres: British Film Institute, 1990 [1997], pp. 133-50; LEVY, David. "RE-constituted newsreels, reenactments and the American narrative film." En: Holman, Roger (ed.). *Cinema 1900-1906*. Ambos artículos aparecieron en francés en *Les Cahiers de la Cinémathèque*, n. 29.

²⁷ WILLIAMS, Raymond. *Problems in Materialism and Culture*. Londres: Verso Editions, 1980, pp. 47-8.

Referencias bibliográficas

- AMERICAN MUTOSCOPE AND BIOGRAPH COMPANY. *Catálogo de películas, Suplemento* n.1. New York, abril de 1903, 30 pp. Fotocopias en el MOMA.
- BURCH, Noël. "Porter or ambivalence." En: *Screen*, invierno de 1978/79, pp. 91-105. Apareció en francés en Bellour, Raymond (ed.). *Le Cinéma américain*. Paris: Flammarion, 1980.
- COMPAÑÍA AMERICAN VITAGRAPH. *New Vitagraph Features*. New York: Cameron Print, c. junio de 1903. Academy of Motion Pictures y Sciences Library.
- COMPAÑÍA CINEMATOGRAFICA LYMAN HOWE, *Programa*, 30 de agosto de 1905, en el Casino de Vandergrift, Pennsylvania.
- COMPAÑÍA SELIG POLYSCOPE. *Special Supplement of Colorado Films*. Chicago, 1º de noviembre de 1902.
- EMPRESA DE FABRICACIÓN EDISON. *Edison Films*. Orange, NJ, octubre de 1903.
- FENIN, George y William K. Everson. *The Western: From Silents to Cinemara*. New York: Bonanza Books, 1962.
- FIELDING, Raymond. "Hale's Tours: ultra-realism in the pre-1910 motion picture." En: *Cinema Journal*, vol. 10, n. 1, otoño de 1970.
- GAUDREAU, André. "Detours in Film Narrative: The Development of Cross-Cutting." En: Elsaesser, Thomas (ed.). *Early Cinema. Space, Frame, Narrative*. Londres: British Film Institute, 1990 [1997], pp. 133-50.
- HOLMES, Burton. *Burton Holmes Travelogues with Illustrations from Photographs by the Author*. New York: The Mc Clure Company, 1908, 10 volúmenes.
- HOWE, Lyman H. *Programa, 17.º Tour Semi-Anual*, otoño de 1903. Wyoming Geological and Historical Society.
- LEVY, David. "RE-constituted newsreels, reenactments and the American narrative film." En: Holman, Roger (ed.). *Cinema 1900-1906*. Brussels, FIAF, 1982.
- MACGOWAN, Kenneth. *Behind the Screen*. New York: Delacorte, 1965.
- MUSSER, Charles. "The Early Cinema of Edwin S. Porter." En: *Cinema Journal*, otoño de 1979, pp. 28-9. Versión francesa: "Les debuts d'Edwin S. Porter." En: *Les Cahiers de la Cinémathèque*, n. 29, invierno de 1979, Perpignan, pp. 127-46.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The Railway Journey: Trains and Travel in the 19th Century*. New York: Urizen Books, 1980.

STODDARD, John L. *John L. Stoddard Lectures*, 10 vols., Boston: Balch Brothers Co., 1907.

WILLIAMS, Raymond. *Problems in Materialism and Culture*. Londres: Verso Editions, 1980.

Fecha de recepción: 16 de noviembre de 2016

Fecha de aceptación: 9 de diciembre de 2016

Para citar este artículo:

MUSSER, Charles. "El género de viaje en 1903-1904. Hacia una narrativa ficcional". Traducción al español de Georgina Torello, *Vivomatografías. Revista de estudios sobre precine y cine silente en Latinoamérica*, n. 2, diciembre de 2016, pp. 226-244. Disponible en: <<http://www.vivomatografias.com/index.php/vmfs/article/view/97>> [Acceso dd.mm.aaaa].

* **Charles Musser** es "Professor of American Studies, of Film Studies and of Theater Studies" en el Programa de Film and Media Studies, de Yale University. Es autor de libros sobre el periodo silente, entre los que se encuentran: *The Emergence of Cinema: The American Screen to 1907* (Charles Scribner's Sons, 1990), *Before the Nickelodeon: Edwin S. Porter and the Edison Manufacturing Company* (University of California Press, 1991), *High-Class Moving Pictures: Lyman H. Howe and the Forgotten Era of Traveling Exhibition, 1880-1920* (en co-autoría con Carol Nelson, 1991) y *Politics and Emergent Media: US Presidential Elections of the 1890s* (University of California Press, 2016), además de numerosos artículos sobre cine temprano, documental y político y dispositivos. Dirigió y produjo los documentales *An American Potter* (1976) and *Before the Nickelodeon: The Early Cinema of Edwin S. Porter* (1982). E-mail: charles.musser@yale.edu.

** **Georgina Torello** (PhD. University of Pennsylvania) es Profesora Adjunta de literatura italiana en la Universidad de la República (Uruguay). Se ocupa de cine silente italiano y uruguayo. Coeditó *Watching Pages, Reading Pictures: Cinema and Modern Literature in Italy* (Cambridge Scholars Publishing, 2008) y *La pantalla letrada. Estudios interdisciplinarios sobre cine y audiovisual latinoamericano* (EI, UdelaR, 2016). Ha publicado varios artículos sobre cine silente en revistas académicas. Dirige, junto a Andrea Cuarterolo, *Vivomatografías. Revista de estudios sobre precine y cine silente en Latinoamérica*. Email: georgina.torello@gmail.com.