

WILLIAM FOX  
presents

# THE IRON HORSE



PRICE  
**25¢**  
CENTS

A  
**JOHN FORD**  
PRODUCTION

# UN GENIO HABLA

**E**N SU LIBRO “*A través de las praderas*”, escrito en 1879, el inmortal novelista romántico Robert Louis Stevenson describió sus impresiones de la construcción del ferrocarril transcontinental que llevó la civilización desde el Este pujante hacia el esplendor del temprano Oeste norteamericano.



“Y cuando pienso que a través de estos desiertos sin agua, infestados por tribus salvajes, se logró llevar el ferrocarril; cómo en cada etapa de la construcción surgieron rugientes e improvisadas ciudades llenas de oro, pasiones y muerte, para luego desmoronarse lentamente y convertirse en apeaderos del desierto, (...)"

“(...) y luego, cuando recuerdo que todo este épico alboroto se debió a los manejos de caballeros vestidos de etiqueta y con el propósito de lograr nada más extraordinario que una fortuna y luego la consabida visita a París, me parece como si el ferrocarril fuera la única hazaña típica de la edad en que vivimos, como si éste reuniera en un solo sitio todos los lugares del mundo y todas las clases sociales, ofreciendo así a algún gran escritor el tema más extenso y más variado para una obra literaria duradera.”

“Si es aventura, si es contraste, si es heroísmo lo que queremos, ¿qué fue la ciudad de Troya comparada con esto?”



# Los personajes

*En el Prólogo*

DAVY BRANDON, *edad 10* ..... WINSTON MILLER

MIRIAM MARSH, *edad 8* ..... PEGGY CARTWRIGHT

ABRAHAM LINCOLN ..... CHARLES EDWARD BULL

DAVE BRANDON, Sr. ..... JAMES GORDON

THOMAS MARSH ..... WILL WALLING

DAVY BRANDON ..... GEORGE O'BRIEN

MIRIAM MARSH ..... MADGE BELLAMY

ABRAHAM LINCOLN ..... CHARLES EDWARD BULL

THOMAS MARSH ..... WILL WALLING

DEROUX ..... FRED KOHLER

PETER JESSON ..... CYRIL CHADWICK

RUBY ..... GLADYS HULETTE

JUEZ HALLER ..... JAMES MARCUS

SARGENTO SLATTERY ..... FRANCIS POWERS

CABO CASEY ..... J. FARRELL MACDONALD

SOLDADO SCHULTZ ..... JAMES WELCH

TONY ..... COLIN CHASE

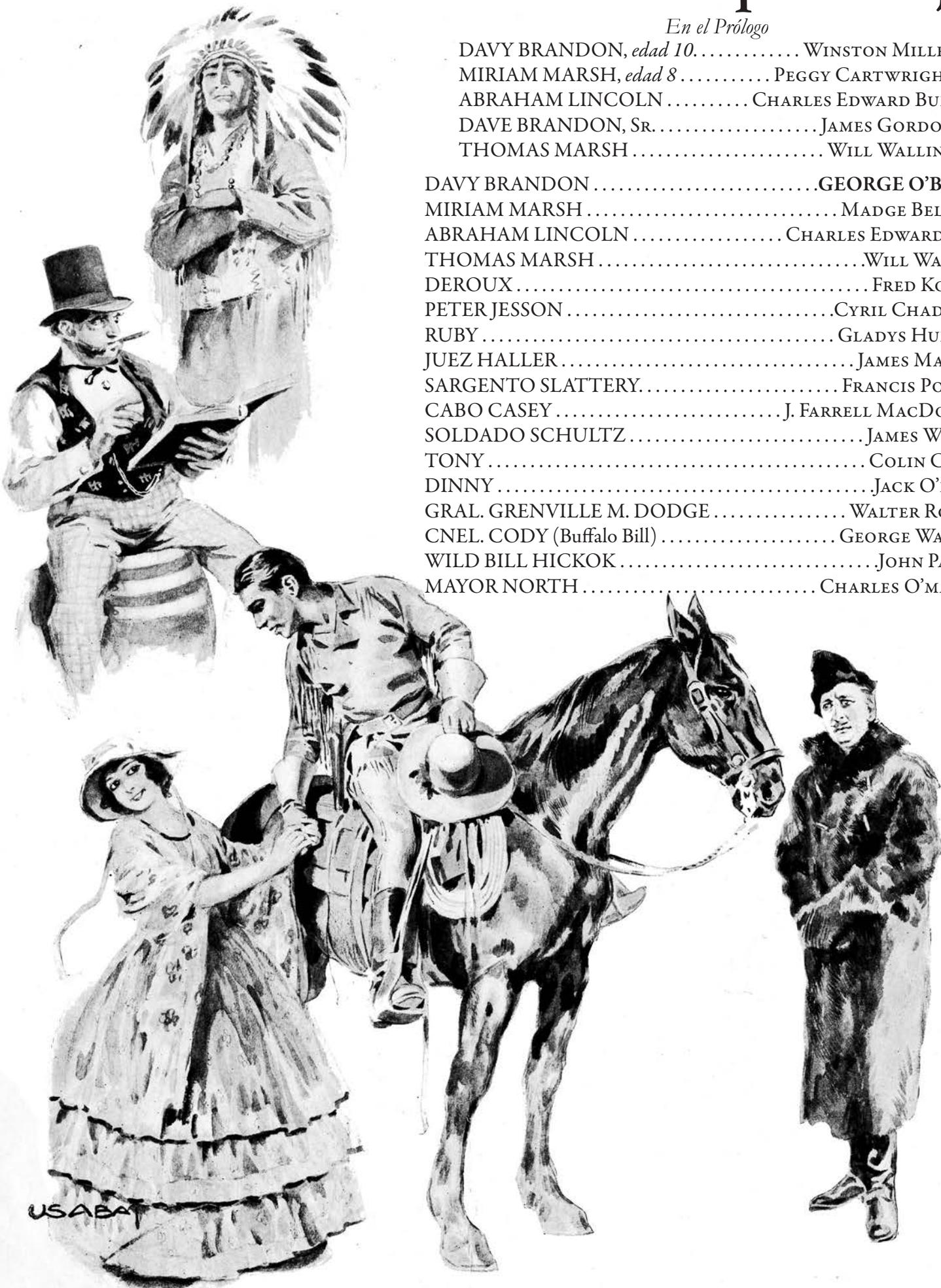
DINNY ..... JACK O'BRIEN

GRAL. GRENVILLE M. DODGE ..... WALTER ROGERS

CNEL. CODY (Buffalo Bill) ..... GEORGE WAGNER

WILD BILL HICKOK ..... JOHN PADJAN

MAYOR NORTH ..... CHARLES O'MALLEY



# y los intérpretes

COLLIS P. HUNTINGTON .....	CHARLES NEWTON
CHARLES CROCKER .....	DELBERT MANN
GOB. LELAND STANFORD .....	JOHN PADJAN
THOMAS C. DURANT .....	JACK GANZHORN
JEFE CHEYENNE .....	JEFE GRAN ÁRBOL
JEFE SIOUX .....	JEFE LANZA BLANCA
POLKA DOT .....	FRANCES TEAGUE
JOHN HAY .....	STANHOPE WHEATCROFT
VIEJO CHINO .....	EDWARD PIEL

Y

UN REGIMIENTO DE TROPAS Y CABALLERÍA DE LOS ESTADOS UNIDOS; 3.000 OBREROS FERROVIARIOS; 1.000 TRABAJADORES CHINOS; 800 INDIOS PAWNEE, SIOUX Y CHEYENNES; 2.800 CABALLOS; 1.300 BÚFALOS; 10.000 CABEZAS DE GANADO DE TEXAS.

(Nota especial)—A lo largo del film se utilizan las auténticas locomotoras que participaron de la construcción del Ferrocarril Transcontinental:—la “Júpiter” de la Central Pacific y la “119” de la Union Pacific.

*“La construcción del (...) ferrocarril a través del continente fue la gran maravilla de su tiempo. La consumación de esa empresa estableció el alto destino del Nuevo Oeste. Desde ese momento todas las cosas antiguas comenzaron a desaparecer y todas las cosas comenzaron a ser nuevas. El progreso fue maravilloso y hoy continúa avanzando con mayor grandeza.”*

—William M. Thayer en MARAVILLAS DEL NUEVO OESTE





**L**A HISTORIA en que se basa "El caballo de hierro" es la progresiva realización del sueño de Abraham Lincoln: la unión de los estados. Lincoln imaginó la integración del Este y el Oeste a través de la vía férrea, así como vio unidos al Norte y al Sur después de la Guerra Civil.

Ese conjunto iba a convertirse en los Estados Unidos, en todo el sentido de la frase.

La película es sobre Davy Brandon, el hijo de un modesto topógrafo amigo de Lincoln que es asesinado por una banda de

indios liderada por un renegado blanco. Años después, Davy integra el pequeño ejército de constructores que lleva la primera vía férrea transcontinental hacia el Pacífico. En las más románticas circunstancias, Davy se reencuentra con Miriam Marsh, su novia de la infancia, cuyo padre es uno de los principales responsables del titánico emprendimiento.

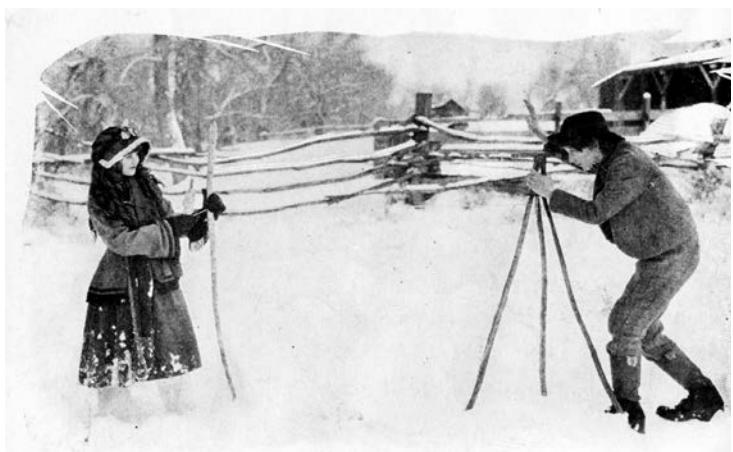
El amor de estos hijos del Viejo Oeste se hilvana con el tema mayor de la construcción de una nación. Donde el crudo sufrimiento y el esfuerzo interminable se unen para oscurecer la acción, el romance suaviza esa rudeza así como el sol poniente elimina la severidad de los peñascos de las sierras. Cuando llegan la muerte y el desastre junto con los indios, el heroico amor de esta pareja hace que los sacrificios valgan la pena.

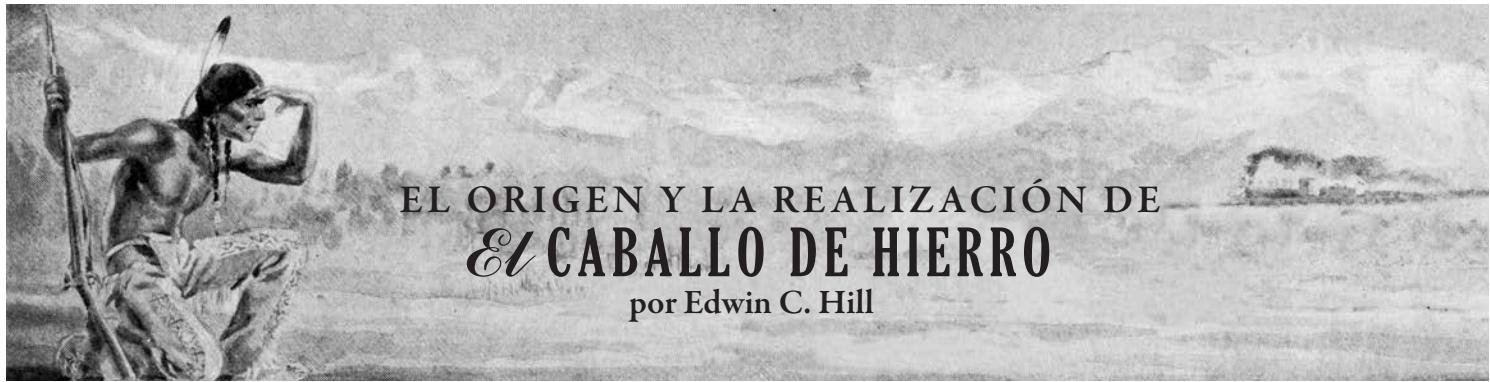
Los personajes históricos como el presidente Lincoln, el general Grenville M. Dodge, "Buffalo Bill" Cody, "Wild Bill" Hickok y una docena más, están fielmente representados y las historias de sus aventuras asumen un nuevo sentido. Y hay un trío de heroicos optimistas, también basados en personajes de

la vida real, que aportan comedia al patetismo y la tragedia del tema principal. El sargento Slattery, el cabo Casey y el soldado Schultz, graduados en la escuela del general Grant en la batalla de Appomattox, fueron los mejores obreros en una época cuyos records de trabajo aún no fueron alcanzados. Es Casey quien canta "Taladren, vagos, taladren" mientras sus seguidores irlandeses instalan diez millas de vía férrea por día, un logro que no superaron los ingenieros norteamericanos en Francia con todos los hombres y toda la maquinaria contemporánea a su disposición.

La trama recuerda los escalofríos de terror que estremecieron los corazones de la vanguardia de la civilización cuando los alaridos de guerra de los Sioux y los Cheyennes estallaron en sus oídos. Y representa también el coraje de hombres y mujeres por igual cuando sus rifles se calentaban más allá de lo que podían tolerar sus manos. Las dificultades que soportaron en la pradera durante la amargura del invierno y bajo el sol abrasador del verano en el desierto, están fielmente retratadas por un elenco que experimentó prácticamente los mismos sufrimientos.

El film recorre paso a paso el período comprendido desde el día en que Lincoln firmó el Acta del Ferrocarril, 1 de julio de 1862, hasta que las máquinas de la Union Pacific y de la Central Pacific se encontraron en Promontory Point, Utah, el 10 de mayo de 1869. Cada episodio está integrado al panorama general, el humor y el patetismo a la par del amor y la tragedia, hasta que el matrimonio de las vías marca el clímax que une al Este con el Oeste y también a los amantes pioneros del ferrocarril transcontinental.





## EL ORIGEN Y LA REALIZACIÓN DE *El Caballo de Hierro*

por Edwin C. Hill

HACE más de cuatro años, mientras estudiaba la vida de Abraham Lincoln, William Fox descubrió un hecho que despertó su inspiración. Descubrió que fue Lincoln, con gran previsión, el responsable del poderoso plan para unir el Este y el Oeste de los Estados Unidos por medio de un ferrocarril transcontinental que circulara por praderas y montañas desde el río Missouri hasta el océano Pacífico.

Fue el presidente Lincoln quien hizo posible ese camino que venció el poder de los indios hostiles, conquistó a la naturaleza y abrió un imperio increíblemente rico a millones de futuros habitantes. Fue la hazaña central de una emocionante etapa de la historia de la República.

El señor Fox se interesó más y más por la naturaleza heroica del emprendimiento. Vio en él un material infinito. Sintió la vitalidad y la atmósfera de esta épica de coraje, trabajo, sufrimiento y triunfo final.

Se trataba de un gran episodio en el desarrollo de Norteamérica que había sido ignorado por los productores de dramas para la pantalla. Un episodio pleno de espíritu nacional. Decidió entonces producir una película sobre este tema, de tal manera que permaneciera en el recuerdo del pueblo. Su propósito fue nada menos que producir la gran película norteamericana.

El señor Fox procedió de manera meditada y minuciosa. Como director eligió a John Ford, un joven de Portland, Maine, que ya había demostrado un notable genio para realizar obras en imágenes y cuyo cerebro y corazón están imbuidos del espíritu norteamericano. Mentes diestras fueron asignadas a la construcción

de un marco para el drama histórico. Al mismo tiempo fueron contratados expertos en la construcción ferroviaria.

Se invirtieron meses investigando en la Biblioteca del Congreso en Washington y en las bibliotecas públicas de Nueva York, Los Angeles, San Francisco, Sacramento y Omaha, en el Instituto Smithsonian, en el Museo Norteamericano de Historia Natural y en los archivos de los ferrocarriles Central y Union Pacific.



WILLIAM FOX

Con la historia desarrollada, con una enorme reserva de información, datos y sugerencias acumuladas en la investigación, con grandes cantidades de antiguo material histórico del ferrocarril –tales como las locomotoras originales y el equipo que fue utilizado en la construcción del tendido– y con todos los involucrados completamente inmersos en el espíritu del proyecto, se asumieron los detalles de la producción.

El señor Fox eligió personalmente a los principales miembros del reparto: el joven George O'Brien, con su inolvidable sonrisa y su hombría, que además resulta ser hijo del jefe de la policía de San Francisco; Madge Bellamy, que posee la dulzura y la femineidad requeridas por el personaje que debía interpretar; Fred Kohler como Deroux, el renegado enemigo del ferrocarril; J. Farrell MacDonald como Pat Casey, uno de "los tres mosqueteros", arquetipo de los aventureros ex soldados de la guerra civil que se volvieron constructores ferroviarios vistiendo todavía sus viejos uniformes grises y azules; y el maravilloso Lincoln, Charles Edward Bull, que no es actor sino juez en las cortes de Reno, Nevada, dispuesto a prestar a esta gran producción su singular semejanza con Lincoln.

---

## EL ORIGEN Y LA REALIZACIÓN DE “EL CABALLO DE HIERRO”-(Continuación)

---

El director Ford descubrió que su principal escenario sería el mismísimo lejano Oeste: el antiguo México, las montañas de California, las amplias planicies de Utah y Nevada, las praderas de Dakota y la divisoria continental de Wyoming.

El rodaje avanzó durante invierno y verano, pese a todos los caprichos de la Naturaleza, del calor tórrido y del frío polar, de obstáculos y desilusiones casi idénticas a aquellas que pusieron a prueba los corazones y las almas de los obreros ferroviarios originales.

El señor Ford y su ejército de colaboradores avanzaron con esfuerzo, mes tras mes, durante casi dos años hasta que la película fue realizada tal como el señor Fox entendía que debía realizarse. Así como los soldados del Norte y del Sur trabajaron hombro a hombro en el ferrocarril, hijos del Norte, Este, Sur y Oeste trabajaron por la película. Fue un elenco internacional. Nativos de 37 países se contaron en la organización, con mayoría irlandesa.

El ejército del general Ford se trasladaba en un tren de cincuenta vagones, y en cada locación donde se detenía nacía una ciudad: una ciudad de carpas y cabañas, con hospitales, establos, un gran comedor comunitario, maquinarias, carpinterías, un laboratorio eléctrico... prácticamente todos los atributos mecánicos de cualquier gran comunidad. Se trasladaron al viejo México y al río Yaqui para fotografiar el ganado de grandes cuernos que protagoniza un eficaz segmento del film. En Dakota del Sur filmaron las escenas de la caza del búfalo. En las montañas del norte de California se hicieron las escenas de la construcción del túnel y de la vida en la montaña, y recurrieron a las ardientes y áridas planicies de Utah para muchas escenas del tendido ferroviario y de combates con los indios.



Uno de los campamentos más grandes se instaló en la reserva Piute, en el lago Pyramid, cerca de Reno. Aquí el señor Ford dirigió un ejército de casi 4.000 personas, incluyendo indios, trabajadores ferroviarios y cowboys. Esta ciudad de carpas se extendió por más de una milla y fue custodiada como si se tratase de un campamento militar.

Gracias al gobierno de los Estados Unidos, prestaron su ayuda compañías de infantería y tropas de caballería. Y cada vez que las caravanas se movían, comunidades enteras cooperaban en el traslado.

Este objetivo requirió dos años, después de un año de intensa planificación y preparación. Luego la película, en un primer corte de 30.000 pies de extensión, estuvo lista

para que la viera el hombre que la había inspirado.

Durante cinco meses en California y en otras partes del Oeste, el señor Fox había supervisado personalmente los detalles mayores del trabajo de campo. Luego revisó y editó, estudiando la continuidad del film, permaneciendo muchas veces en sus oficinas hasta las primeras horas de la mañana.

Semana tras semana la obra fue mejorada y simplificada. Se fortaleció el tema romántico y se preservó el hilo central, sobre la historia y la construcción de la nación.

Es, por lo tanto, con perfecta confianza en este relato de amor, aventura y espíritu norteamericano, y en la certeza de su verdad y precisión histórica, que el señor Fox tiene el placer y el honor de presentarla primero para el público de su propio país, y luego a los ciudadanos del mundo.

# HECHOS HISTÓRICOS

## SOBRE EL PRIMER FERROCARRIL TRANSCONTINENTAL

*Hacia el Oeste se dirige el camino del imperio;  
Ya han pasado los cuatro primeros actos;  
El quinto cerrará el drama y también el día;  
El más noble hijo del tiempo llega al final.*

*—El obispo Berkeley en SOBRE LA POSIBILIDAD DE SEMBRAR  
LAS ARTES Y LA ENSEÑANZA EN AMÉRICA*

**L**A HISTORIA no registra logro mayor que la construcción del primer ferrocarril transcontinental. El sueño de Lincoln fue unir el Este y el Oeste, así como el Norte y el Sur. El proyecto se discutía desde 1834 pero los

escépticos eran muchos y los soñadores pocos. Lincoln tuvo la visión. En su primer mensaje al Congreso recomendó que la construcción comenzara.

Hombres audaces, dispuestos a arriesgar sus fortunas y sus vidas, tuvieron la misma convicción del presidente, y el 24 de junio de 1862 el Congreso emitió una cédula autorizando la construcción de un ferrocarril transcontinental cuyo extremo Oeste debía comenzar en Sacramento, California, y dirigirse hasta el límite de ese estado, y cuyo extremo Este

debía comenzar en Omaha, Nebraska, con dirección al Oeste. Los hombres que finalmente indujeron al Congreso a dar este paso fueron Leland Stanford, Charles Crocker, Collis P. Huntington y Mark Hopkins, todos de California, junto con Thomas C. Durant de Nueva York y una familia de Boston de apellido Ames, que fabricaba palas.

El material para construir el ferrocarril fue adquirido en el Este y transportado en barco hasta California a través del Cabo de Hornos. La construcción de la línea Central Pacific se inició en Sacramento el 8 de junio de 1863. Sus promo-

tores estuvieron muchas veces al borde de la ruina. En una oportunidad, Charles Crocker ofreció cambiar su parte en el proyecto por una camisa limpia. Pero eran hombres que no sabían renunciar.

Los hombres de negocios no vieron nada que los tentara a participar del proyecto de la Union Pacific hasta 1864, cuando el Congreso promulgó una nueva ley, que el presidente Lincoln firmó rápidamente, bajo la cual el gobierno ofreció una generosa ayuda financiera a los constructores. La ley otorgaba premios en bonos gubernamentales de 16.000, 32.000 y 48.000 dólares de acuerdo a las dificultades del tendido, y escrituras por 12.800 acres de tierras fiscales por cada milla construida. Además, el gobierno permitió que la línea emitiera sus propios bonos, otorgando una primera hipoteca sobre el ferrocarril y las tierras adyacentes. El mundo de los grandes negocios se interesó entonces y el tendido de la Union Pacific se inició en julio de 1865.

En un principio, la Central Pacific estaba restringida por un punto de detención ubicado a 150 millas al Este del límite de California. Pero en 1866 una ley autorizó a cada ferrocarril a tomar tanto territorio como pudiera cubrir con su recorrido. Entonces se inició la "carrera" que constituye la historia básica de "El caballo de hierro", con cada línea pugnando por ganar los estados de Nevada y Utah. Otra razón para competir era el método de otorgar bonos y concesiones de tierra. Cada empresa recibía vastos subsidios, que podían transformarse en efectivo, según la velocidad con la que construían. Y una tercera razón era el natural deseo humano de ganar cualquier competencia.

La Union Pacific construía cuatro millas de ferrocarril por día, rompiendo todos los records. La Central Pacific respondía entonces con seis millas. La U.P. terminaba luego seis millas y tres cuartos. La C.P. llegó a construir diez millas, un record jamás igualado, ni siquiera por los ingenieros norteamericanos que trabajaron en Francia durante la guerra mun-



Un viejo retrato de Lincoln (círculo) y Charles Edward Bull, de pie.

## HECHOS HISTÓRICOS SOBRE EL PRIMER FERROCARRIL TRANSCONTINENTAL

dial y contaban con mejor equipamiento, perforadoras eléctricas y dinamita. En contraste, los pioneros que luchaban la batalla de la civilización no tenían otra cosa que sus manos, picos y palas.

Al mediodía del 10 de mayo de 1869 en Promontory Point, Utah, 50 millas al oeste de Ogden, la Union Pacific y la Central Pacific se encontraron. La primera había construido 1.000 millas desde Omaha en tres años. La segunda, desde Sacramento, construyó 600 millas. En un año la U.P. tendió 425 millas de vía férrea y la C.P. otras 363 millas. Un total de 25.000 hombres y muchachos trabajaron para lograrlo.

Los episodios del film en que aparecen Buffalo Bill, Wild Bill Hickok, el general Grenville M. Dodge, el mayor North y otros notables personajes de ese tiempo se basan enteramente en incidentes reales.

Cada dólar invertido en la construcción del ferrocarril vale hoy diez dólares para el territorio por el cual pasa la vía.

Hoy en día los ferrocarriles emplean a uno de cada veinte obreros norteamericanos.

Las estadísticas contemporáneas demuestran que muere más gente por caerse de una ventana que por accidentes ferroviarios.

Los trenes norteamericanos ganan hoy en un año tanto como todas las minas de oro y plata en diez años.

El negocio de los servicios expresos avanzó gracias al ferrocarril. El primer tren expreso fue operado por William F. Harnden el 4 de marzo de 1839 desde Boston hasta Nueva York. En 1840 Alvin Adams lo regularizó. La Wells Fargo y el Pony Express operaban en el Oeste. El telégrafo siguió al tren.

La línea Union Pacific aún conserva ese nombre. La Central Pacific fue la primera unidad de lo que ahora es la Southern Pacific.

Los indios Sioux hicieron muy difícil la vida de los obreros de la Union Pacific. Los Cheyennes se opusieron particularmente a la construcción de la Central Pacific. Los Pawnees, bajo el mando del gallardo mayor North, ayudaron a las tropas norteamericanas a repeler los ataques de las tribus salvajes.

Las primeras locomotoras norteamericanas pesaban doce toneladas, menos que el tanque vacío de las modernas.

Una locomotora construida por Richard Trevethick en Londres fracasó en 1804.

George Stephenson y su hijo construyeron la "Rocket", la primera locomotora con chimenea, en 1830.

Alcanzar el millaje acumulado por todos los viajeros de los trenes norteamericanos en un año requeriría que un hombre viajara 14.000.000 de millas anuales durante 80.000 años, para lo cual debería cruzar el Ecuador cada quince minutos.

El primer ferrocarril fue construido por los romanos. La vía era de piedra y los carros eran empujados por esclavos.

El primer informe sobre el plan del ferrocarril transcontinental fue entregado en 1846 por el honorable Sidney Breese, director del Comité de las Tierras del Pacífico.

El 27 de septiembre de 1825, el ferrocarril Stockton & Darlington inició el primer recorrido con pasajeros sobre una vía de doce millas.

La primera máquina a vapor fue inventada por James Watt en 1773.

La primera locomotora que atravesó una vía norteamericana fue conducida por Horatio Allen.

George Stephenson inauguró un ferrocarril para transportar carbón en 1814.





LA CITA DE AMOR, con Cyril Chadwick como Jesson y Gladys Hulette como Ruby la Bailarina.



EL TURNO DE ELLA. Davy Brandon (George O'Brien) le dice a Miriam Marsh (Madge Bellamy) que la ama.



LOS TRES MOSQUETEROS.  
Francis Powers como el sargento Slattery,

J. Farrell MacDonald como el cabo Casey y James Welch como el soldado Schultz.



BUFFALO BILL SE ENCUENTRA CON EL GRAL. DODGE. George Wagner, Walter Rogers y William Walling.



LA PELEA. Davy Brandon y Jesson, interpretados por George O'Brien y Cyril Chadwick.







INDIOS EN  
PIE DE GUERRA.



BENTON TOWN SE MUDA  
A UNA NUEVA LOCACIÓN.



LAS CHICAS DE BENTON EXAMINAN  
LOS ORIFICIOS DE BALA EN EL TRENA  
LUEGO DEL ATAQUE INDIO.



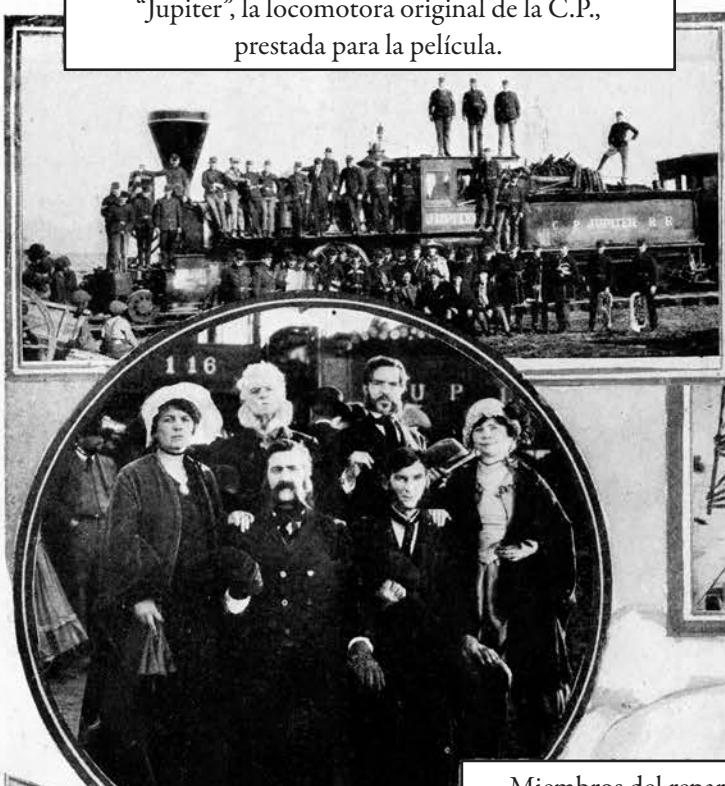
DAVY Y SU PADRE  
ACAMPAN EN  
TERRITORIO INDIO.



COMIDA PARA LOS OBREROS DEL FERROCARRIL.

## Imágenes tomadas en locaciones

"Jupiter", la locomotora original de la C.P., prestada para la película.

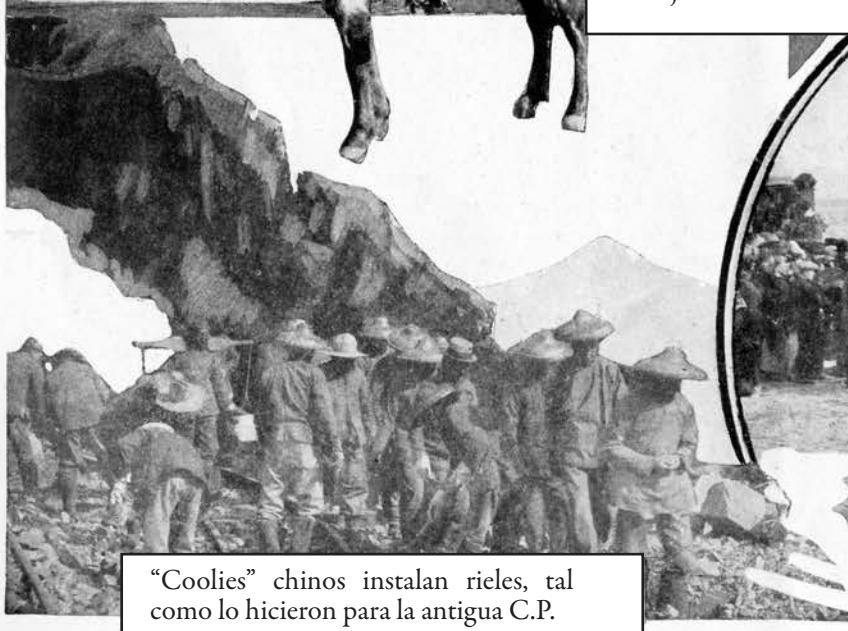


Una escena de invierno en Camp Ford, Nevada, donde el elenco soportó casi las mismas dificultades que los constructores de la nación.

Miembros del reparto interpretando a una familia completa.



Esperando el inicio del rodaje en la locación.



"Coolies" chinos instalan rieles, tal como lo hicieron para la antigua C.P.



Preparando una escena de acción.

# HECHOS SOBRE *El Tres Años*

**H**ICIERON falta tres años para completar "El caballo de hierro". Miembros del elenco y unos 5.000 extras vivieron los rigores del desierto de Nevada y de las montañas, en carpas y cabañas, soportando las mismas dificultades experimentadas por los pioneros del ferrocarril a quienes estaban interpretando.

Se construyeron dos pueblos completos en escenarios tan pintorescos como los que rodeaban Benton en los tiempos en que los periódicos del Este describían al campamento como un "infierno sobre ruedas".

Se utilizaron tres tribus de indios en la película: una de Cheyennes, una de Sioux y otra de Pawnees. Cuando las duras nevadas que bajaban de las montañas anticipaban un viento cortante, estos indios se envolvían en sus mantas y permanecían sentados, con una severa calma. De igual modo enfrentaban los meses de verano, cuando el sol del desierto lo abrasaba todo.

Para alimentar a los extras y a los indios fue necesario emplear 200 cocineros y asistentes. Cuando disminuían las provisiones, cosa que sucedió algunas veces, se realizaba un llamado de emergencia y se vivía de lo que se tenía hasta que llegara lo necesario.

El elenco incluyó a todas las nacionalidades, con predominio de irlandeses y chinos.

Para vestir a todo un regimiento con atuendos del viejo Oeste hicieron falta 1.000 trajes. Las tropas vinieron de Salt

Lake City bajo el mando del coronel J.K. McGee. Además, se proveyó el vestuario de época para cientos de chicas –que debían verse a la moda de entonces–, cowboys, obreros y rastreadores.

Las locomotoras que aparecen en la película son las originales de ambos ferrocarriles y fueron prestadas especialmente para el rodaje.

John Ford, un director en quien el Sr. Fox tuvo absoluta confianza, fue elegido para dirigir la película. El Sr. Ford ha hecho varios films de gran mérito para Fox pero superó sus mayores logros con esta producción, que es una de las más notables en la historia de la industria.

La selección del reparto fue realizada con extremo cuidado. El señor Fox estipuló que el protagonista masculino debía ser alguien que pudiera vivir su papel. Notables actores de Hollywood y del mundo fueron probados. George O'Brien es el único que posee la combinación de audacia juvenil y porte masculino que el papel necesitaba. Extrañamente, el señor O'Brien tiene poca experiencia previa en el cine. Madge Bellamy fue la elegida para el protagónico femenino entre una cantidad de actrices emocionales muy conocidas.

El reparto que exigía la elaborada trama preparada por los señores Kenyon y Russell requería caracterizaciones que nunca antes habían sido intentadas en un film. En la fría letra, los nom-



# CABALLO DE HIERRO

## DE TRABAJO

bres parecen casi insignificantes, pero en la acción los personajes tipifican el alma de la época. El sargento Slattery, el cabo Casey y el soldado Schultz, por ejemplo, eran sólo nombres interesantes por sus contrastes. Pero interpretados respectivamente por Francis Powers, J. Farrell MacDonald y James Welch, son los tres héroes que instalan más vías que cualquier otro terceto antes o después.

En el mismo espíritu y con la misma fidelidad, el juez Charles Edward Bull interpreta el papel de Abraham Lincoln. Cuando John Ford oyó hablar por primera vez del juez Bull, solicitó ver fotografías suyas. Una mañana, estas llegaron al escritorio del director. "No es lo que quiero", dijo rápidamente. "Pedí fotografías de Bull y alguien me mandó imágenes de Lincoln". Así de perfecto es el parecido entre ambos.

Para lograr autenticidad, verdaderos obreros ferroviarios

fueron empleados para instalar rieles. Ningún improvisado podría trabajar con el hierro como lo hacen estos hombres.



Los ferrocarriles prestaron sus vagones y locomotoras originales, máquinas pintorescas que producían un máximo de humo y ruido y un mínimo de velocidad. También contribuyeron a la investigación. En sus archivos fueron descubiertas fotografías del encuentro de las vías que se produjo en Promontory Point, Utah, el 10 de mayo de 1869.

En las montañas y en el desierto, el elenco experimentó verdaderas dificultades porque debió vivir allí durante semanas, sin interrupción.

La gran manada de búfalos que se ve en el film pertenece al gobierno y está protegida.



# John Ford, El Director

**A**NTES de convertirse en un estudioso del relato y la acción para la pantalla, John Ford tomó un curso intensivo de realidad en la escuela de la vida.

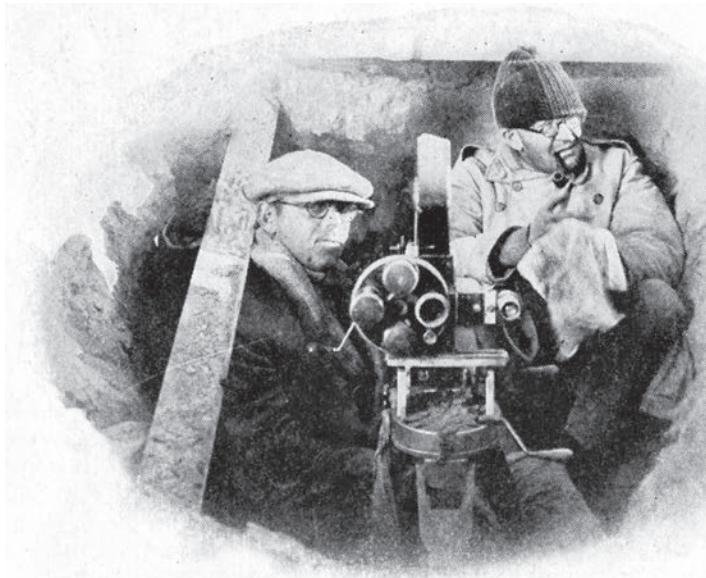
Nacido en Portland, Maine, en 1895, su juventud fue similar a la de cualquier otro muchacho de Nueva Inglaterra.



Fue educado en la Universidad de Maine. Siempre tuvo gran curiosidad por el mar y en muchas oportunidades fue un fugitivo imaginario, a bordo de alguna embarcación que se dirigiera a mar abierto, en busca

de cualquier tierra. Pero en su juventud fue a trabajar a un campamento maderero.

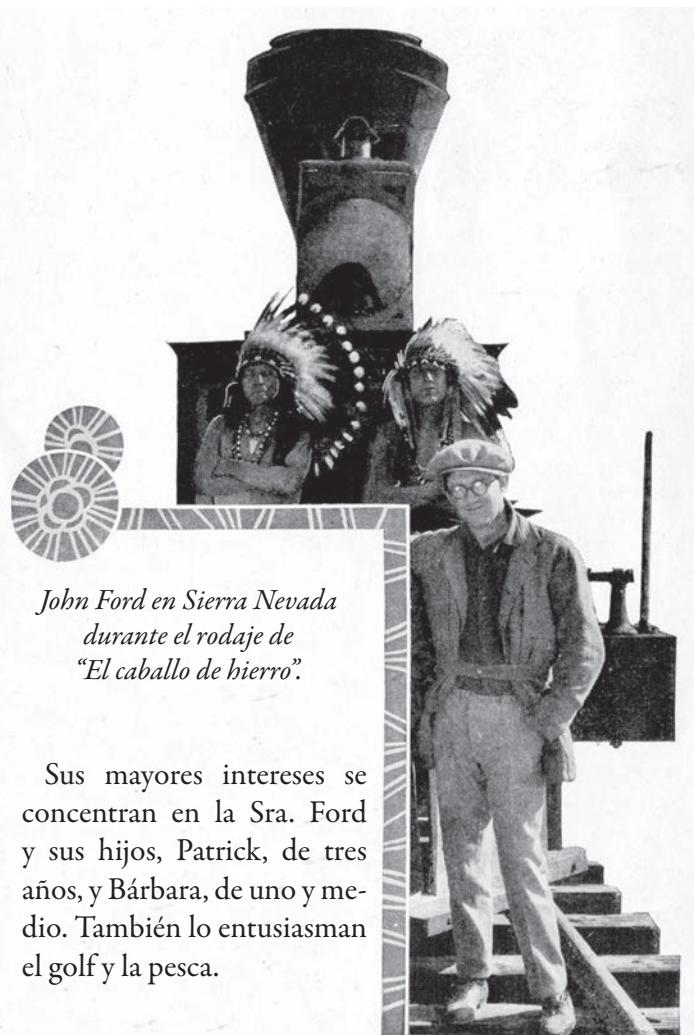
Luego viajó considerablemente y conoció pueblos y costumbres tan extrañas como las que dirigiría en el set. Ingresó al cine como utilero para su hermano, el director Francis Ford. En poco tiempo llegó a ser asistente de dirección. Después se convirtió en uno de los hombres más competentes de los estudios californianos.



*Filmando desde las trincheras.*

Dirigió a Tom Mix en varios westerns y fue así como comenzó a apreciar las historias del Oeste. Pasó incontables horas con Mix hablando sobre las gloriosas figuras del pasado: Lewis y Clark, Daniel Boone, Kit Carson y el general Sam Houston. Juntos revivieron en su imaginación esos días fascinantes. Luego Ford llegó a conocer a Theodore Roosevelt, Frederick Remington y Russell, el cowboy pintor, y los dorados esplendores del Oeste volvieron a vivir. Esta fue su preparación para la obra maestra de hoy, su mayor triunfo, "El caballo de hierro". El soñador que se deleitaba con las historias contadas junto al fuego estaba destinado a ver cómo sus sueños se volvían reales.

Pero antes de comenzar "El caballo de hierro", el Sr. Ford trabajó con Buck Jones, otra estrella de William Fox. Luego dirigió "El herrero de la aldea", "Sota, caballo y rey" y "Corazones de roble", sobre la obra teatral de James A. Herne. Todos fueron grandes éxitos de Fox.



*John Ford en Sierra Nevada durante el rodaje de "El caballo de hierro".*

Sus mayores intereses se concentran en la Sra. Ford y sus hijos, Patrick, de tres años, y Bárbara, de uno y medio. También lo entusiasman el golf y la pesca.

## Artistas en “*EL CABALLO DE HIERRO*” y Lo Que Han Hecho Antes

*George O'Brien*  
(DAVY BRANDON)



**D**E todas las figuras actuales de la pantalla plateada, ninguna está tan envuelta en romance y acción viril como el joven George O'Brien, héroe de “El caballo de hierro”.

George O'Brien es irlandés sin acento, aunque puede simularlo cuando lo desea. Es la juventud personificada, con más emoción

y encanto místico que la mayoría; es un joven más bien introvertido con las mujeres; con los hombres es un caballero fuerte y decidido.

Es hijo de Daniel O'Brien, el querido jefe de la Policía de San Francisco.

George O'Brien nació en California en 1900. Cuando tuvo la edad suficiente ingresó en la escuela pública de San Francisco y desde el principio pasó a ser un líder en la vida juvenil de sus compañeros.

Se recibió sin ningún esfuerzo inusual y resultó ser un atleta natural. Esto se comprobó cuando ingresó en la Universidad de Santa Clara, en California, donde estuvo entre los primeros de su clase y superó a sus compañeros en las prácticas deportivas.

Tras enrolarse en la guerra mundial, el joven estudiante fue asignado al cazasubmarinos “207”, en la división de radiofonía. Se destacó como atleta y en combate se mantuvo siempre en su puesto.

Tras su larga vigilia en el mar, el Sr. O'Brien retomó sus estudios en la Universidad de Santa Clara. En este período de su vida conoció a Tom Mix, la estrella de películas del Oeste de la Fox. Se interesó tanto en hacer carrera ante la cámara que obtuvo trabajo en el estudio cargando una.

En pocos meses, el joven O'Brien fue seleccionado para algunos papeles y fue reconocido instantáneamente como una nueva personalidad de la pantalla. William Fox, en una visita por los estudios de la costa oeste, lo vio trabajar un día y preguntó por él. En ese momento “El caballo de hierro” estaba en su etapa embrionaria de preparación.

El resultado fue su selección como protagonista y el criterio del Sr. Fox ha sido más que justificado.

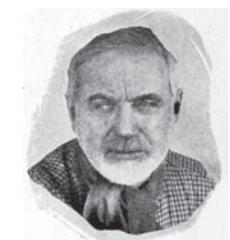
*Madge Bellamy*  
(MIRIAM MARSH)



**C**UANDO fue seleccionada por Penrhyn Stanlaws como la chica más hermosa de América, Madge Bellamy se rió y se alegró mucho, pero no perdió el juicio. Su belleza es el resultado de la vida al aire libre y la gimnasia, actividades que practica desde su niñez en Hillsboro, Texas, la ciudad donde nació. Su padre era decano de literatura en la Universidad Estatal de Texas.

A los catorce años, mientras estudiaba danza en Nueva York, la muchacha llamó la atención de Andreas Dippel, quien la contrató para una comedia musical de Broadway. Luego, gracias al manager Daniel Frohman, fue convocada para el protagónico de la obra “Pollyanna” y después para “Peg O’ My Heart” y la obra de Sir James Barrie “Dear Brutus”. Desde entonces se ha dedicado al cine.

*Francis Powers*  
(SARGENTO SLATTERY)



**E**l regreso de Francis Powers a la actuación para su aparición en “El caballo de hierro” fue una cuestión de amistad personal y amor por la obra. El Sr. Powers, coautor de “The First Born” y luego asistente escénico de David Belasco, se había retirado para dedicarse enteramente a la escritura. Cuando se hizo necesario un intérprete para el papel del sargento Slattery, el director John Ford pensó instantáneamente en él debido a sus peculiares calificaciones: sus características faciales y su humor. Finalmente convenció al escritor de que interpretara al personaje. Pero el Sr. Powers no aceptó un salario y lo hizo sólo por el placer de hacerlo. Sólo estuvo de acuerdo en percibir treinta dólares semanales para pagar el combustible que usó para ir en su automóvil al estudio.

*J. Farrell MacDonald*  
(CABO CASEY)



**J.** FARRELL MACDONALD – obrero ferroviario – irlandés peleador – B.A., LL.B., LL.D. Este es el hombre que interpreta al muy humano campeón del tendido de vías. Los primeros dos títulos se los ganó en la película. El “B.A.” y el “LL.B.” vienen de Yale y el “LL.D.” de la Universidad de Stewartown. Además de haberse graduado en leyes en Yale y de ser geólogo e ingeniero en minería, es un artista talentoso con dieciocho pinturas en exhibición en Los Angeles al momento de actuar en “El caballo de hierro”.

El Sr. MacDonald nació en Waterbury, Connecticut. Tras dejar Yale se enamoró de las candilejas y fue parte de los Comstock’s Minstrels. Luego trabajó junto a Lillian Russell en “The Princess Nicotine”. Mientras tanto se las arregló para sumarse a una expedición geológica del gobierno en México, el sur de Colorado y las Rocallosas.

Después llegó al cine. Sus primeros trabajos fueron para D.W. Griffith en los viejos tiempos de la compañía Biograph, en la calle 14 de Nueva York. Mary Pickford, por entonces una niña desconocida, también trabajaba allí. Despues de su personificación de Casey en “El caballo de hierro”, el Sr. MacDonald considera que sus mejores trabajos fueron como Ferguson en “Trapitos”, junto a la Sra. Pickford, como uno de “Los tres padrinos” y como Michael Morahan en “Amor irlandés”.

John Ford dirigió “Los tres padrinos” y fue entonces que conoció al Sr. MacDonald. El actor lo impresionó tanto que cuando surgió el singular papel de Casey en “El caballo de hierro”, Ford pensó en él de inmediato. Curiosamente, el señor MacDonald es un estudioso de los que él llama “irlandeses ferroviarios” y nada le gusta más que pasar una tarde junto a los rieles conversando con los obreros que los instalan.

## ARTISTAS EN "EL CABALLO DE HIERRO" Y LO QUE HAN HECHO ANTES

El Sr. MacDonald está casado con Edith Bostwick, quien también trabaja en cine con su apellido de soltera. Tienen una hija de diez años. El Sr. MacDonald es miembro del Club de Golf de Los Angeles, del Norse Studio Club, del Club Atlético de Los Angeles y de la Asociación Artística de Laguna Beach, California.

*James Welch*  
(SOLDADO SCHULTZ)



**H**E aquí a un veterano del teatro y el cine. Cuando James Welch debutó con los Billy Emerson Minstrels en 1883, el ferrocarril transcontinental era aún una gran novedad nacional.

Nacido en San Francisco, comenzó a actuar a los trece años. Hacía un rol pequeño y lograba volver a casa a una hora razonable, para que sus padres no se enteraran de sus actividades. Hasta que una noche olvidó quitarse el maquillaje. Sin embargo, sus padres se resignaron y el joven Jimmy continuó su carrera.

En sus comienzos, el Sr. Welch trabajó con Willis P. Sweatman, William Courtright, Eddie Foy y Chauncey Olcott. Ha hecho comedia y drama y recorrió América y Europa. Hace cinco años comenzó a hacer cine y en su primer film trabajó junto a Charles Chaplin.

*Juez Charles Edward Bull*  
(ABRAHAM LINCOLN)



**C**UANDO el juez Charles Edward Bull, de Reno, Nevada, actúa de manera perfectamente natural, se parece a Lincoln. Lo hace sin esfuerzo. El hecho de ser juez en los tribunales de Nevada y no actor, junto a su trabajo en "El caballo de hierro", prueban que esto es cierto más allá de toda duda.

El juez Bull nació en 1881 en Bull's Creek, Texas. El hogar de su infancia era una cabaña de madera donde luego aprendió a cortar troncos, como lo hizo Lincoln. Al igual que el gran presidente, trabajó para pagarse la universidad y estudió derecho de noche, pero tuvo lámparas de aceite para leer en lugar de velas.

Su asombroso parecido con Lincoln ya era notorio en la escuela y, a pesar de haber nacido en el Sur, el joven Bull pronto se descubrió admirando al presidente de la guerra civil.

Su aparición en esta película no es el inicio de una carrera porque el juez Bull se fue de Los Angeles inmediatamente después de terminar su papel, para retomar sus tareas en la corte de Reno.

*Gladys Hulette*  
(RUBY)



**L**A explicación de la amplia experiencia de Gladys Hulette en el escenario y la pantalla reside en el hecho de que debutó cuando tenía tres años. Hija de Frances Ibbetson, contralto principal en una notable troupe de ópera conocida como The Bostonians, Gladys comenzó su carrera esparciendo rosas delante de la reina en una escena de ópera. Su primera aparición sin su madre fue junto a DeWolf Hopper en "Wang". Luego trabajó con Alla Nazimova en "Casa de muñecas", de Ibsen, y fue la primera Tytlyl de "El pájaro azul" en el Century Theatre de Nueva York.

La señorita Hulette se inició en el cine en una serie de cuentos de hadas para la compañía Vitagraph. Ha trabajado en otras dos producciones de Fox y en varias películas para otras compañías.

*Cyril Chadwick*  
(JESSON)



**N**ATIVO de Inglaterra y nacido en 1885, Cyril Chadwick fue estudiante de la Universidad de Brighton, Londres, y pasó sus primeros años en esa ciudad. Comenzó a trabajar en teatro en su juventud y actuó en su primera película, "Three Live Ghosts", en 1903. Dos años después se embarcó hacia América y trabajó en Wall Street, el sitio más extraño para un actor. Luego se sumó a una compañía teatral de St. Louis. En 1922 volvió a dedicarse al cine y allí permanece. El Sr. Chadwick, típicamente británico, es un hombre que disfruta del aire libre, practica equitación y es particularmente devoto del golf.

*Will Walling*  
(THOMAS MARSH)



**E**N 30 años sobre los escenarios, Will Walling ha interpretado 700 personajes con diálogo. Desde sus inicios hizo papeles de reparto. Nacido el 2 de julio de 1872 en Iowa, hijo de un ganadero, el Sr. Walling trató primero de continuar con el negocio de su padre pero no le gustó. Pasó entonces al teatro y nunca lo dejó hasta 1920, cuando hizo su primera película. Desde entonces ha aparecido en 33 películas, bajo la dirección de 22 realizadores. El Sr. Walling nunca perdió su gusto por los caballos y la equitación es, aún hoy, su deporte favorito, aunque también practica golf.

*Fred Kohler*  
(DEROUX)



**H**OY sería equivocado decir que el negocio del cine es una industria en su infancia, pero Fred Kohler ya era parte de ella cuando la profesión daba sus primeros pasos. Comenzó su carrera frente a las cámaras en 1909. El Sr. Kohler nació en Kansas en 1888 y se graduó en la universidad estatal. A los 14 años se sumó a un espectáculo itinerante llamado "When Johnny Comes Marching Home". En 1916 firmó contrato con Fox y durante algún tiempo se desempeñó como director, pero luego regresó al escenario.

*George Wagner*  
(BUFFALO BILL)



**C**OMO argumento para quienes creen que es fácil actuar frente a una cámara, George Wagner es capitán en actividad del ejército regular, apostado en Salt Lake City, Utah. Para su papel de "Buffalo Bill" Cody, el Sr. Wagner debía reunir ciertas cualidades y las tenía. Debía ser un gran tirador. Ganó varias medallas del ejército por su habilidad con las armas. Debía cabalgar. Se gana la vida a caballo. Debía ser buenmozo. Nació así. Necesitaba la ropa de cuero del llanero. Se la dio el director John Ford. Esta es la primera aparición en la pantalla del capitán Wagner.

## En el Set con “EL CABALLO DE HIERRO”

No hay nada azaroso en la construcción de una gran producción cinematográfica. Donde un extraño ve sólo confusión, existe un sistema sumamente práctico en el set que sólo se parece al de un campamento militar o al de un circo moderno. Cada clavija, cada cuerda, cada movimiento de los participantes, tiene un propósito. Lo que parece confuso ante la mirada profana es en realidad una acción organizada.

Cuando William Fox tomó la decisión definitiva de hacer “El caballo de hierro”, la dirección fue asignada a John Ford. Con el argumento general bocetado en su mente, el Sr. Ford envió delegados a buscar locaciones en los lugares donde el ferrocarril transcontinental fue construido. Eso explica la belleza paisajística de la película. La sierra amenazante y el desierto ardiente aparecen en la pantalla pintados por la propia mano de la naturaleza.

Luego, con la colaboración del Sr. Fox y otros ejecutivos, y a través de su propio conocimiento de los actores y sus respectivos talentos, el Sr. Ford comenzó la selección del elenco. Docenas de actores han interpretado a Abraham Lincoln pero pocos se le han parecido en sus modos y no sólo en su fisonomía. El juez Charles Edward Bull, de Reno, Nevada, era famoso en todo el Oeste por su asombrosa semejanza. El Sr. Ford investigó y descubrió que el juez no sólo se parece a Lincoln sino que camina como él y tiene la

misma gestualidad. El juez Bull aceptó hacer el papel.

Querían un hombre con características irlandesas peculiares. Miles de actores podrían tenerlas. Pero el Sr. Ford recordó a J. Farrell MacDonald, graduado de Yale y actor teatral de muchos años, retirado ahora para dedicarse al arte. Por los viejos tiempos, el Sr. MacDonald aceptó el papel. El resultado es el cabo Casey, el inimitable as de los obreros ferroviarios.

Además de seleccionar uno por uno a los integrantes de un amplio elenco, era necesario hacer arreglos para contar con un regimiento de soldados y caballería, una o dos tribus indias, un rebaño de búfalos, un enorme rebaño de ganado de Texas, 1.000 “coolies” chinos y 2.800 caballos. Además, hubo que adquirir el equipo ferroviario, incluyendo las antiguas locomotoras que inauguraron la primera vía a través del continente. El Sr. Ford y sus asistentes cumplieron cada objetivo así como un coronel de infantería conquista su porción particular de territorio enemigo.

Entonces llegó el día en que todo y todos estuvieron reunidos. El tren especial de Fox fue cargado y se dirigieron al desierto. Allí construyeron el primer poblado de cabañas y tiendas. De pronto, sobre la superficie plana de la tierra calcinada se oyó el grito mágico: “¡Cámara!” Y el mayor emprendimiento de la historia del cine comenzó.



# El Camino del Destino

*Dedicado a “El caballo de hierro”*

Moviéndose lentamente a través de los tiempos,  
La civilización ha esperado el camino del destino  
Para acelerar su triunfo.

Primero fue el camino de los ríos,  
El Nilo, el Tigris;  
Sobre sus playas nacieron Egipto y Babilonia.

Luego, el camino de los mares,  
El Mediterráneo;  
Grecia, Roma, Venecia navegando hacia el poder.

Después el camino del océano, el vasto Atlántico  
Abriendo un mundo nuevo a Europa,  
Llevando a los constructores de las nuevas naciones.

Siglos pasaron.  
Las naciones del mundo nuevo crecieron.  
Una se lanzó pionera al Oeste sobre el desierto,  
Hasta que la sospecha, la envidia, el odio atravesaron el camino.

Tras la contienda civil, la sangre y la confusión,  
Los hombres construyeron el camino largamente previsto.  
El camino de acero;  
A lo largo de sus vías espléndentes  
De costa a costa  
Atronó y bufó el caballo de hierro,  
Forjando la unión eterna,  
Abriendo nuevos imperios,  
Encendiendo un sendero hacia las costas trans-pacíficas,  
Acercando más el triunfo definitivo,  
El cumplimiento de la esperanza eterna de la Civilización,  
Abundancia Mundial, Hermandad Mundial, Paz Mundial.

-L.W.

*Derechos reservados, 1924  
por WILLIAM FOX*

WILLIAM FOX  
presents

# THE IRON HORSE



PRICE  
**25¢**  
CENTS

A  
**JOHN FORD**  
PRODUCTION



En el set de *El caballo de hierro*.

Esta publicación, que traduce un folleto promocional de 1924 respetando diseño y tipografía originales, se realizó para acompañar la proyección de *El caballo de hierro* en copia nueva de 35mm, gracias a la colaboración de la Orquesta Sinfónica de Mar del Plata, bajo la dirección del Maestro Diego Lurbe.

La copia nueva fue realizada a partir de un negativo preservado por 20<sup>th</sup> Century Fox y supervisada por Photoplay Productions, la productora fundada por Kevin Brownlow, David Gill y Patrick Stanbury para restaurar y preservar el cine mudo y exhibirlo en condiciones ideales, con música en vivo. La partitura utilizada en la ocasión fue encargada por Photoplay al músico británico John Lanchbery. La exhibición se realiza con un proyector de velocidad variable preparado especialmente para este tipo de trabajo por el técnico argentino Claudio Arditi.

Como se advierte con facilidad por su prosa entusiasta, el folleto original tenía una intención esencialmente publicitaria. En las páginas que siguen, se reproduce un texto de Kevin Brownlow que reconstruye el rodaje del film desde una perspectiva histórica más equilibrada.

# LA REALIZACIÓN DE *EL CABALLO DE HIERRO*

por Kevin Brownlow

*El caballo de hierro* supera en escala a todos los westerns del período silente. John Ford tenía veintinueve años cuando hizo el film, que un crítico denominó “una *Odisea* norteamericana”. Hermano del director Francis Ford, que lo empleó como asistente, Ford se formó en los estudios Universal. Comenzó su carrera allí como utilero y asistente, y luego pasó a dirigir películas de dos rollos con el actor Harry Carey. Tanto Ford como Carey eran hombres del Este que se identificaban con la historia del Oeste. La identificación de Ford era tan fuerte que afectó materialmente a esa historia: en 1939, cuando los navajos del Monument Valley estaban muy golpeados por la depresión económica, Ford utilizó ese lugar para filmar los exteriores de *La diligencia* y así les proporcionó empleos que necesitaban desesperadamente. Después volvió varias veces. Los navajos lo adoptaron en su tribu y lo llamaron Natani Nez, Soldado Alto.

En varias oportunidades Ford dijo que quería escribir la historia del rodaje de *El caballo de hierro*. “Mi esposa dice que es aún más pornográfica que la literatura contemporánea”, dijo ante un grupo de estudiantes de la UCLA en 1964. Pero cuando le pregunté por ese plan, poco antes de su muerte, admitió que había sido sólo una idea.

“Tuve cuatro tíos que participaron en la guerra civil”, dijo Ford. “Soy un fanático del tema. Solía pedirle a mi tío Mike que me contara historias sobre la batalla de Gettysburg. Lo único que el tío Mike decía era: ‘Fue horrible. Pasé seis días completos sin poder tomar alcohol’. Había sido obrero en la construcción del Union Pacific. Me contó cosas sobre esa época y me enseñó las canciones que cantaban. Siempre me había interesado el ferrocarril y quería hacer una película sobre el tema”.

Ford había demostrado ser un director confiable y creativo de películas taquilleras para Tom Mix y Fox le dio la oportunidad de su vida con este proyecto, que primero fue conocido como “*El camino de hierro*”.

Ford y George Schneiderman, su principal camarógrafo, tuvieron que resolver el obstáculo principal de cualquier western en aquella época: el ganado. Viajaron al río Yaqui, en México, donde le habían informado que había un rebaño suficientemente grande de *longhorns* y allí descubrió que, aunque el ganado era ideal, las condiciones de vida estaban muy

lejos del standard de Hollywood. No había hoteles y ningún lugar donde alojar a la compañía, así que pasaron una semana filmando desde el amanecer hasta el crepúsculo, durmiendo al aire libre.

Sobre el viaje a México, el utilero Lefty Hough recordó a un vaquero notable llamado Tom Smith. “Era un verdadero cowboy, de una honestidad a toda prueba, que además se parecía a Jesucristo. Teníamos unas mil cabezas de ganado que queríamos llevar nadando por un lago artificial. Los vaqueros mexicanos no querían hacerlo, así que Tom se metió al agua con su caballo y les mostró la técnica, que fue muy interesante de ver. ¿Sabes cómo nadan? Desmontan y agarran la cola del caballo, de modo que, cuando el caballo gira, le tiran agua en la cara. Así los hacen nadar. Van en línea recta. Así fue como filmamos esas escenas. Y los vaqueros mexicanos idolatraron a Tom Smith después de eso”.

Desde México, la compañía se mudó al rancho Lang's en el estado de Nuevo México. George Schneiderman escribió que “fue allí donde, por primera vez en mi vida, tuve la experiencia de ver cómo mataban mi desayuno y, minutos más tarde, me lo servían. Los bifes estaban bien y sin duda eran frescos, pero me impuse un riguroso ayuno durante toda mi estadía en ese rancho”.

Schneiderman y Ford buscaron locaciones en California, Arizona y Utah. Necesitaban un tramo de vías paralelas lo suficientemente extenso como para acomodar un gran número de vagones. Como la locación tenía que parecer territorio virgen y el alojamiento era improbable, toda la compañía debió instalarse en vagones del circo de A.G. Barnes, que fueron alquilados para este propósito. Un adecuado ramal de vías fue localizado en la división del ferrocarril Southern Pacific en Dodge Flats, Nevada, donde Wadsworth era el pueblo más próximo. El departamento artístico (bajo la dirección de William Darling), un ejército de carpinteros y utileros, procedió a construir los dos pueblos de frontera requeridos por el argumento, North Platte y Cheyenne.

Harold Schuster, quien luego fue director, hizo varias tareas en *El caballo de hierro*: actor, asistente de producción y asistente de montaje. Schuster recordó el comienzo de la aventura: “En la víspera de año nuevo de 1923 llovía torrencialmente sobre Los Angeles. En la estación del Union Pacific

nos esperaba un tren del circo de los Hermanos Barnes que consistía en dos locomotoras y unos quince vagones. El tren partió de noche. Recuerdo que confraternizamos rápidamente. Las damas, los vaqueros y parte del equipo técnico y del elenco viajaron cantando, bailando y bebiendo. Canciones como 'My Darling Clementine' y 'The Yellow Rose of Texas' llenaron el aire nocturno. Jack Ford estaba en el grupo, se sumó a los cantos y se puso a contar historias. Algunas de esas historias eran bastante crudas.

A la mañana siguiente, levanté la cortina de mi camarote y miré hacia afuera. La tierra era un manto de nieve. Parecía haber bastante actividad: se escuchaban relinchos de los caballos y gritos de los vaqueros. Un grupo de estoicos indios paites estaba plácidamente montado en sus caballos observando cómo el emprendedor hombre blanco se precipitaba sobre sus actividades comerciales. A la distancia pude ver un pueblo del Oeste, mayormente compuesto de tiendas y algunas cabañas. Representaba a North Platte y luego, con algunos cambios, pasó a ser Cheyenne y otros pueblos que florecieron y declinaron a medida que avanzaba el tendido de la vía férrea. Recuerdo los tipis indios instalados sobre la izquierda del pueblo, hacia las montañas. Los chinos eran alojados en carpas en la parte posterior del pueblo. Pero la mayor parte del elenco vivía en el tren del circo. No había calefacción ni agua caliente. Dormíamos con calzoncillos largos, camisas del Oeste y medias de golf".

John Ford recordaba el frío: "Viajamos allí preparados para el clima habitual de Hollywood, siempre soleado. Salimos del tren en medio de una helada y casi nos congelamos. El ferrocarril nos ayudó trayéndonos ropa interior de lana. Usábamos los uniformes del vestuario porque eran más abrigados. Recuerdo que una chica vestía un par de pantalones del ejército tan grandes que le llegaban hasta el mentón. Le hizo agujeros a los lados para pasar los brazos y no le importaba su aspecto en tanto pudiera mantenerse abrigada".

Al día siguiente el termómetro se hundió y hubo viento y nieve. Ford recordó que Fox le había autorizado un rodaje en exteriores de cuatro semanas. "¿Y ahora qué hacemos?", le preguntó a Schneiderman. "Seguramente hubo nieve cuando construyeron el ferrocarril así que ¿por qué no filmamos de todas maneras?". En otra ocasión la nieve amenazó con alterar la continuidad. Lefty Hough fue a ver a Ford, que aún estaba durmiendo en su vagón privado, y le dio la horrible noticia. Ford le ordenó: "Consigue palas y que todo el mundo salga y saque la nieve".

"Y eso hicimos", dijo Hough. "Trajimos el ganado, los caballos, todo. Y despejamos todo el pueblo. Puede parecer increíble pero no perdimos más de dos horas. Es que si uno tiene cuatrocientas personas a disposición, puede limpiar una calle con bastante rapidez".

Los decorados estaban tan bien construidos que la gente los prefería para dormir, en lugar de los antiguos vagones de tren, en particular tras descubrir que había pulgas a bordo. Los integrantes del equipo de fotografía, incluyendo a Schneiderman, el cámara Sol Halprin, el segundo cámara Irving Rosenberg, el asistente Burnett Guffey y el foto-fija William Walling Jr. (que además era el hijo de un actor del film), se apropiaron del decorado de la oficina del Pony Express, prepararon catres y pusieron lonas en el lugar de la pared faltante para protegerse del frío. El edificio donde se instaló el laboratorio fue disimulado con un frente falso pero el techo se voló durante una tormenta, provocando daños y heridos. El compaginador Louis Loeffler armó su cabina de montaje en la relativa comodidad de un vagón de tren.

Según Ford, "una noche fui a una de las chozas y encontré allí a uno de los protagonistas, Cyril Chadwick, que era británico. Le pregunté cómo podía soportar vivir en un sitio así. 'Es mejor que la guerra, viejo,' me respondió. Eso era típico del espíritu de nuestro equipo. Pese a la constante exposición al mal tiempo, nadie se enfermó. Supongo que vivir al aire libre los mantuvo a todos saludables". En cambio Lefty Hough recordó que en uno u otro momento todos los miembros del equipo padecieron disentería. Y entre los indios era habitual el tracoma.

"Un día estábamos trabajando en las vías", recordó Hough. "Cyril Chadwick hablaba en un inglés del Rey. Y desde luego ninguno de nosotros hablaba así. Por la pradera vimos venir un automóvil grande y hermoso, con un chofer y una mujer muy bien vestida. Se bajó del auto y nos hizo señas. Ford le dijo a Cyril: 'Tú eres el único aquí que habla inglés de verdad, así que ve allí y habla con la dama'. Cyril obedeció y volvió a los quince minutos: 'Es Madame Perkins. Quiere venir aquí y traer una carpa con veinte chicas'. Era de Reno y se volvió una presencia normal desde entonces. Todos la conocían".

La compañía tenía su propio contrabandista de alcohol. Operaba de noche y, durante un viaje furtivo, borracho con su propio licor, embistió a un hombre y lo mató.

Como era de suponer, la previsión de cuatro semanas para los exteriores resultó absurdamente optimista. *El caballo de hierro* se filmó prácticamente sin guion. El guionista acreditado, Charles Kenyon, había escrito una sinopsis que sólo habían visto unos pocos miembros del equipo. "Todo se filmó en base a improvisaciones", recordó Hough. "Ford agregaba y agregaba. Era el más grande improvisador que jamás he visto. Nunca hubo otro como él. Y al mismo tiempo era un tipo muy hermético: nunca te decía nada de lo que se suponía que debías conocer. Ese era tu trabajo y se suponía que debías saber hacerlo. Ese clima se instalaba de tal manera en sus películas que, si eras actor, temías irte del set. ¿Sabes por

qué? Porque era posible que él cambiara la escena, inventara un personaje y te lo diera. No hay que olvidar que sucedieron muchas cosas en ese rodaje. El mozo del vagón comedor murió de neumonía. Hubo un casamiento. Teníamos un vagón cargado de carbón y se lo robaron los indios. Los cocineros vendían la comida a medida que nos quedábamos sin provisiones. El responsable de la producción fue despedido porque vivía en un prostíbulo de Reno que nunca pudimos encontrar. Mandamos llamar al jefe máximo del estudio y él vino y lo despidió”.

Otras interferencias del estudio –especialmente los pedidos por cable de que el trabajo avanzara con mayor rapidez– encolerizaban a Ford. Según Harold Schuster, “un día estábamos filmando en la pradera cuando un jinete llegó a toda velocidad para entregar un cable dirigido a Ford. El cable era del jefe del estudio y tenía que ver con la demora del rodaje. Ford miró a Pardner Jones, que estaba a unos cien pies, y le gritó: ‘Ed, aquí tengo un mensaje de Wurtzel. Voy a doblarlo y quiero que le pegues un tiro justo donde está su nombre’. Dio unos pasos y sostuvo en alto el papel doblado con la mano derecha. Pardner se puso el rifle al hombro y disparó. Ford no se inmutó. Desplegó el papel para que todos lo vieran: la bala había perforado exactamente la firma del cable. Todo el mundo lo celebró y volvimos a trabajar”.

En el cine moderno, el método usual para mostrar el impacto de las balas consiste en utilizar cargas eléctricas. Lo mismo se hacía entonces, pero era más realista emplear a Pardner Jones, que había sido un verdadero sheriff en Arizona. Hacia el final de la película, cuando George O’Brien corre a través de una lluvia de balas para atacar a su enemigo, las balas eran reales. Lefty Hough recordó que él y su asistente, Herbert Plews, debían responder al fuego de Jones. “Estábamos tirados en el suelo, las balas de Pardner Jones llovían a nuestro alrededor y Ford nos gritaba: ‘¡Disparen! ¡Disparen! Yo respondí: ‘¡Váyase al cuerno!’ Pardner seguía tirando y nosotros nos pegábamos más y más a la tierra”.

Además de Pardner Jones, hubo otros vaqueros reales que trabajaron en el film: Sid Jordan –quien interpretó al pistolero en la secuencia del saloon– y Herman Nolan, ambos del Rancho 101 de los hermanos Miller, que se alquilaba para rodajes cinematográficos y organizaba espectáculos del Oeste. También “Vinagre” Roan, así llamado por su mal humor, que trabajaba en el cine desde sus primeros días. Jack Ganzhorn, quien interpretó a Thomas Durant, era un hombre de muy baja estatura y muy rápido con el revólver; había vagado por todo el Oeste antes de llegar a California, donde trabajó en muchísimos westerns. Jack Padjeon, un cowboy que era parte irlandés y parte indio, interpretó a Wild Bill Hickok y al gobernador Leland Stanford; el jefe Lanza Blanca, un indio español, interpretó al jefe sioux y estaba a cargo de los indios;

y el jefe Gran Árbol (un indio seneca) hizo de jefe cheyenne.

El equipo de Ford capturó tan bien la atmósfera del Viejo Oeste quizás porque la misma se mantenía incluso cuando la cámara no estaba filmando. Según Ford, “tuvimos que cavar nuestras propias letrinas y construir todo un pueblo a nuestro alrededor. Se abrieron *saloons* y pronto aparecieron *saloon-girls...*”. Lefty Houghton recordó que “la compañía de Ford era la más ruda que jamás he visto, empezando por su director. Ford y su hermano Eddie O’Fearna (primer asistente de dirección) se peleaban todo el tiempo. Tenía que ver con el pasado de ambos en Maine, cuando Eddie y otros manejaban un saloon y solían echar al joven Jack a patadas para que no bebiera. Ford nunca superó aquello. Yo tenía que separarlos. Cuando estábamos trabajando en las escenas de los rieles, se ponían a discutir y O’Fearna atacaba a su hermano con un martillo”.

La dificultad para encontrar locomotoras antiguas obligó a la compañía a utilizar el ingenio. “El ferrocarril nos dio dos”, recordó el utilero Lefty Hough. “Cada vez que había que dar vuelta los trenes, lo que hacíamos era pasar la chimenea de un extremo al otro y volver a pintar los vagones. Había un pintor de carteles para eso y yo tenía que deducir si iban de derecha a izquierda o de izquierda a derecha. Me confundía con frecuencia”.

Ford fue hasta Truckee, California, para filmar la escena en que una antigua locomotora es transportada a través del paso Donner sobre un trineo. Según la publicidad del film, esto se hizo exactamente como se había hecho en su momento, con la ayuda de doscientos cincuenta obreros chinos y cincuenta caballos. Los chinos eran trabajadores ferroviarios retirados que, pese a su avanzada edad, transportaron la máquina a través de la nieve. Siempre según la publicidad, casi se produce un desastre cuando los cables de media pulgada comenzaron a ceder, pero todo el mundo se mantuvo en su puesto. En realidad, la locomotora se negó tozudamente a moverse y Ford intentó, en cambio, mover la cámara. Sólo muy breves desplazamientos del trineo pueden verse en el film terminado. Los chinos habían sido originalmente importados para trabajar en el tendido del ferrocarril debido a la falta de mano de obra en el Oeste. En la película intervinieron unos treinta –y no doscientos cincuenta–, algunos de ellos octogenarios. Un cocinero tenía noventa años y el más viejo de todos había participado realmente en la construcción original. También hicieron de indios y de soldados.

Truckee era una locación favorita de Hollywood. Cuando la compañía de *El caballo de hierro* llegó allí, encontró a Edward Sutherland dirigiendo la escena del Paso de Chilkoot para *La quimera del oro* de Chaplin. Sutherland y Ford eran viejos compañeros de bebida y Truckee –incluso durante la Ley Seca– era un pueblo abierto con gran cantidad de bares.

"Sutherland tenía un equipo de borrachos", recordó Hough. "Y Ford también. Lo sé porque yo era uno de ellos".

Unos cincuenta años antes, *los vigilantes* de Truckee habían decidido que no querían más chinos en el pueblo. Colgaron a varios y ningún chino había vuelto a pisar Truckee desde entonces. "Hasta que llegó Ford con todos esos obreros chinos ancianos", recordó Sutherland. "No querían bajarse del tren. Se quedaban en sus vagones, que habían decorado con cortinas y geranios. Mientras pasaba este tren, con los viejos rostros chinos en sus ventanillas, en la dirección contraria pasaba el último de *los vigilantes*, rumbo al cementerio".

Ford se refería a la película como "*El mustango metálico*". La enorme campaña publicitaria que promovió el film fue satirizada por los bromistas de Hollywood, que modificaban los avisos para que se leyera: "*El caballo de lata - Una producción de Henry Ford*".

De manera característica, Ford evitó ir al estreno y se fue de pesca. Los críticos la celebraron con palabras de admiración: "Ni Fox ni ningún otro ha llevado a la pantalla una dramatización del gran Oeste tan espléndidamente concebida como la que se presenta en *El caballo de hierro*". La película costó 280.000 dólares y ganó más de dos millones.

La versión del film que se estrenó en Gran Bretaña estuvo dedicada a George Stephenson, el hombre que construyó la

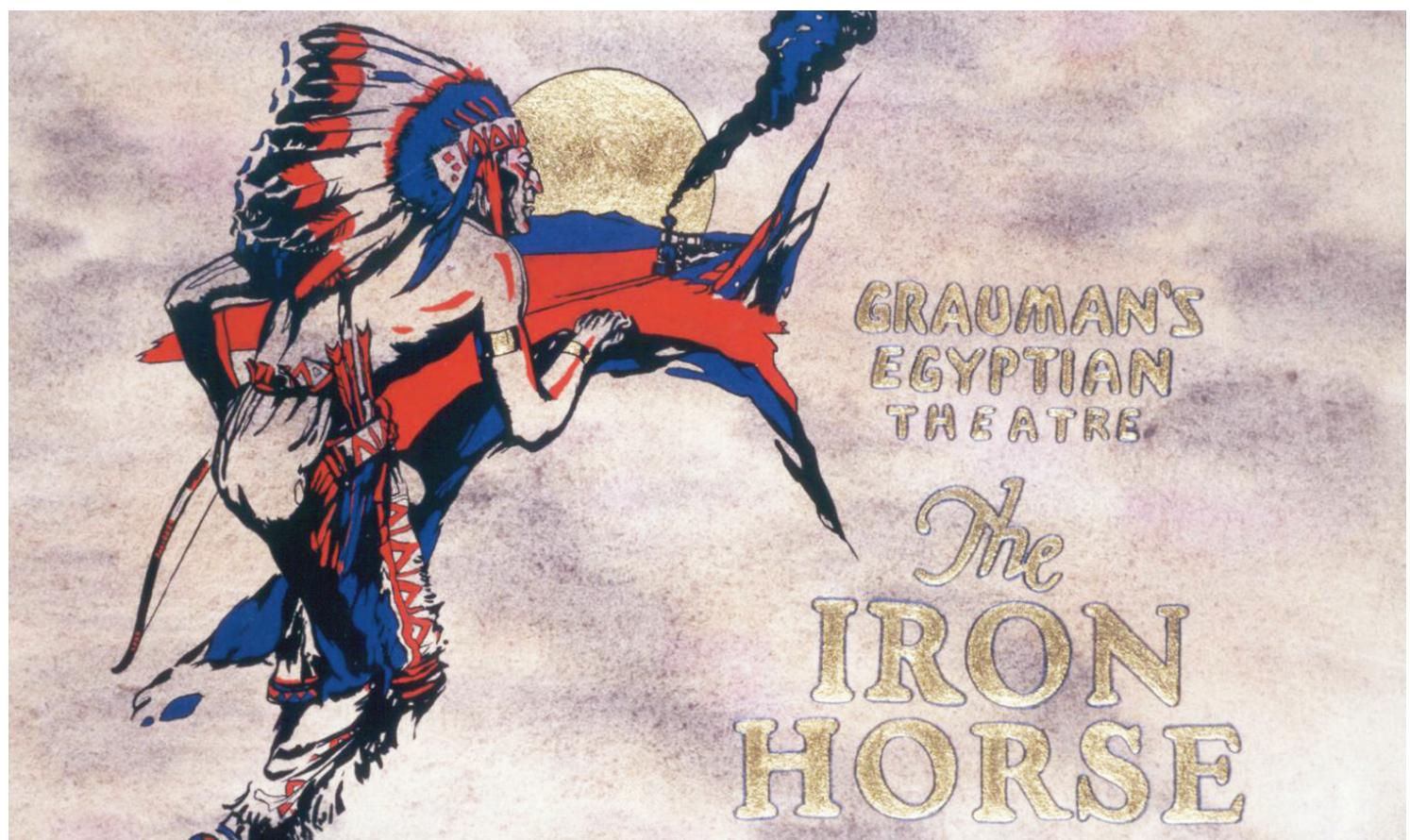
Rocket, la primera locomotora a vapor. Un título dice: "Esta historia ilustrada de la construcción del primer ferrocarril transcontinental es fiel y exacta en la recreación de todos los hechos y la atmósfera". Ninguna película puede ser fiel y exacta en todo, pero *El caballo de hierro* hizo un enorme esfuerzo para lograrlo. En los últimos años de su vida, Ford se consideraba un historiador y las escenas de reconstrucción histórica son como fogonazos de pólvora en medio del drama.

Personajes como Abraham Lincoln, Buffalo Bill Cody, Wild Bill Hickok, el mayor North, Collis P. Huntington, Charles Crocker, el gobernador Leland Stanford o el general Grenville Dodge aparecen en el elenco, pero la acción es tan caleidoscópica que uno no puede estar seguro de que todos ellos llegaran al corte final. Ver las escenas de masas de Ford, ver un poblado abandonado y otro construido, a medida que el ferrocarril avanza, es experimentar esa emoción que acompaña a la perfección. Su reconstrucción del tema está filmada con tanta autoridad que asistir a una proyección de *El caballo de hierro* es lo más parecido a estar allí. A la altura del último rollo, con la recreación del encuentro de las vías el 10 de mayo de 1869 en Promontory Point, Utah, ya no queda la menor duda de que el ferrocarril brilla de costa a costa y que fueron los hombres de John Ford los que instalaron cada pulgada de ese recorrido.

Del libro *THE WILD, THE WEST AND THE WILDERNESS*, por Kevin Brownlow. Londres: Knopf, 1979.



Foto de rodaje: John Ford dirigiendo a caballo.



Diseño original.

**Autoridades Nacionales**

PRESIDENTE DE LA NACIÓN

Ing. Mauricio Macri

VICEPRESIDENTA DE LA NACIÓN

Lic. Marta Gabriela Michetti

MINISTERIO DE CULTURA

Lic. Pablo Avelluto

**Autoridades INCAA**

PRESIDENTE

Dr. Alejandro Alberto Cacetta

VICEPRESIDENTE

Lic. Ralph Haiek

GERENTE GENERAL

Lic. Pablo G. Galli

JEFE DE GABINETE

Sr. Sergio Bartolucci

**Autoridades FESTIVAL INTERNACIONAL DE CINE DE MAR DEL PLATA**

GERENTE DE RELACIONES INSTITUCIONALES

Sr. Rómulo Pullol

PRESIDENTE

Sr. José Martínez Suárez

DIRECTOR ARTÍSTICO

Sr. Fernando Martín Peña

**Libros del Festival**

Edición: Luis Ormaechea

Traducción: Fernando M. Peña

Corrección: Agustín Masaedo

Diseño y maquetación: Gastón Olmos

Agradecemos a Patrick Stanbury, Kevin Brownlow y Daniel Martino.

Todos los derechos reservados. Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723.

Se terminó de imprimir en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el mes de octubre de 2016 en ADG.

Este libro no puede ser reproducido total o parcialmente, por ningún medio, sin expreso consentimiento de los autores.

© 2016

Ministerio de Cultura  
Presidencia de la Nación

INCAA

31° FESTIVAL  
INTERNACIONAL  
DE CINE DE  
MAR DEL PLATA

WILLIAM FOX  
presents

# THE IRON HORSE



URABAI

PRICE  
**25¢**  
CENTS

A  
**JOHN FORD**  
PRODUCTION