



VOLUMEN 6 NÚMERO 2

Revista Internacional de la

# Imagen

---

Aproximación al ferrocarril como hecho  
mediático

Una imagen entre el territorio y el paisaje

CARLOS HUGO SORIA CÁCERES

## REVISTA INTERNACIONAL DE LA IMAGEN

Primera Edición Common Ground Research Networks 2021  
University of Illinois Research Park  
2001 South First Street, Suite 202  
Champaign, IL 61820 USA  
Tel.: +1-217-328-0405  
[www.cgespano.org](http://www.cgespano.org)

ISSN: 2474-5197 (Versión Impresa)  
ISSN: 2386-8554 (Versión Electrónica)

### Derechos de autor:

© 2021 Autor(es). Publicado y Sostenido por Common Ground Research Networks



Disponible bajo los términos y condiciones de Creative Commons Attribution (CC-BY) 4.0  
Licencia Pública Internacional: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

# Aproximación al ferrocarril como hecho mediático: una imagen entre el territorio y el paisaje

(Approach to the Railway as a Media Event: An Image Between the Territory and the Landscape)

Carlos Hugo Soria Cáceres,<sup>1</sup> Universidad de Burgos, España

*Resumen:* El ferrocarril tuvo su origen a mediados del s. XIX en Inglaterra. Concebido e ideado como un novedoso sistema de transporte, contribuyó al desarrollo de muchos territorios y al cambio en sus dinámicas económicas y sociales. De este modo, poco a poco se fue expandiendo por toda Europa y, paralelo a su desarrollo, estuvo acompañado de una preocupación e interés instantáneos por su imagen en los medios, tanto a nivel nacional como internacional. Se forjará así una imagen a medio camino entre el misticismo, la modernidad y los problemas que representaba su precaria y lenta transformación tecnológica. Más allá de estas connotaciones, el ferrocarril también se reflejará como un hecho mediático en obras pictóricas y literarias que con frecuencia evocarán paisajes idílicos y diversos.

*Palabras clave:* ferrocarril, imagen, medios de comunicación, territorio, paisaje

*Abstract:* The railway had its origin in the middle of the s. XIX in England. Conceived and devised as a novel transportation system, it contributed to the development of many territories and to the change in their economic and social dynamics. In this way, little by little it was expanding throughout Europe and parallel to its development was accompanied by an instant concern and interest in its image in the media, both nationally and internationally. In this way, an image will be forged halfway between mysticism, modernity and the problems represented by its precarious and slow technological transformation. Beyond these connotations, the railway will also be reflected as a media event in pictorial and literary works that frequently evoke idyllic and diverse landscapes.

*Keywords:* Railway, Image, Mass Media, Territory, Landscape

## Introducción

La gran cantidad de páginas generadas en medios de comunicación, obras pictóricas, la literatura o el cine, han proyectado una imagen particular del ferrocarril. Los principales actores que conforman este sistema de transporte se convirtieron, desde sus inicios, en protagonistas de estas imágenes. Así pues, trenes, estaciones, vías como senderos de hierro que avanzan sin solución de continuidad y, en especial, los viajeros de la época, fueron fuente de inspiración de pintores, cineastas, artistas y profesionales de los medios de comunicación. El ferrocarril fue el espejo de una sociedad cambiante que avanzaba y se transformaba casi de forma paralela a los avances tecnológicos que, desde el s. XIX y hasta la actualidad, han copado el imaginario colectivo. En las últimas décadas, la modernización del ferrocarril ha supuesto la aparición de nuevas imágenes que han afianzado, más si cabe, el interés mediático y social por este sistema de transporte. Hoy día es patente la relación entre el ferrocarril y aspectos vinculados con la prosperidad, la reducción de los tiempos de viaje o especialmente el paisaje, que ha contribuido a lo que podríamos calificar como una “imagen postmoderna” del ferrocarril. En la actualidad la información ferroviaria se vehicula desde la

<sup>1</sup> Carlos Hugo Soria Cáceres, Facultad de Humanidades y Comunicación, Departamento de Historia, Geografía y Comunicación, Universidad de Burgos, Burgos, Castilla y León, 09001, España, chsoria@ubu.es

publicidad, y se ha visto acrecentada por el desarrollo de nuevas tecnologías como la alta velocidad, pero no podemos olvidar la vocación literaria y cinematográfica que tuvo en sus inicios. Por todo ello se hace necesario situar el origen de este interés mediático, social y artístico por el ferrocarril. En este artículo acercaremos la consideración del ferrocarril como hecho informativo relevante y con una imagen particular que se ha labrado a partir de manifestaciones reflejadas, especialmente, en medios de comunicación, obras artísticas y el cine. Estas manifestaciones han conformado una realidad que han convertido al ferrocarril en un recurrente hecho mediático con tintes que, a menudo, también han sido calificados como propaganda meramente política. Para ello, se propone una investigación centrada en una selección bibliográfica que permite encuadrar históricamente este fenómeno y, a partir de ello, trazar un relato crítico que tenga en cuenta las vertientes comunicativas y la incidencia del ferrocarril no solo como un elemento secular de transformación social y territorial, sino también como un destacado productor de imágenes. Se plantea, en primer lugar, el papel de los actores públicos en la generación y transmisión de información ferroviaria a partir de temáticas previamente seleccionadas y relevantes en torno al ferrocarril. Esta disfunción informativa, conocida como oficialismo, será relevante y común en el panorama ferroviario de muchos países, y como tal ha contribuido a crear una imagen icónica y prácticamente similar en el imaginario colectivo de la sociedad. Fuera de estas premisas preestablecidas, se abordará el papel relevante de las manifestaciones artísticas, analizadas con una perspectiva que tendrá en cuenta obras vinculadas a la actividad pictórica y cinematográfica. Por último, se realizará un estudio de caso centrado en España a partir del reflejo en obras de inspiración ferroviaria. Con todo ello, esta investigación pretende señalar no solo qué tipo de imágenes se han transmitido a partir de un hecho mediático relevante como es el ferrocarril, sino también justificar el porqué de la importancia de este sistema de transporte desde su nacimiento en el s. XIX, el papel social de éste y los soportes donde se ha visto reflejado.

## **El transporte ferroviario y su comunicación**

### *Un hecho relevante a medio camino entre el oficialismo y la información*

Históricamente el transporte ha tenido una evolución paralela a la revolución industrial, hito que atrajo prosperidad económica a diversos territorios y suscitó la atención de los medios de comunicación. Por ello, también la información transmitida ha sido, a su vez, muy diversa, fundamentada en mensajes, discursos e imágenes que han calado en la sociedad. Autores como Abejón señalan cómo “todo lo referente al transporte ha dejado de ser un tema de interés exclusivo del especialista para convertirse en una cuestión de interés social” (Abejón 1981, 10). Esta idea nos ofrece una aproximación a una cuestión primordial que nos invita a entender el transporte como una fuente de interés mediático y que, a su vez, lo han convertido en un hecho noticioso. Un tema en concreto, en este caso el ferrocarril, puede convertirse en un elemento de actualidad relevante dentro del discurso mediático si atiende a una serie de criterios y características comunes como son:

Actualidad, el objeto de la noticia es lo que se acaba de producir, anunciar o descubrir; Novedad, el hecho noticiable se sale de la rutina cotidiana, es excepcional y se transmite en el menor tiempo posible; Veracidad, las noticias deben ser veraces, es decir, responder lo más fielmente posible a la realidad; Periodicidad, los hechos noticiables se presentan al público dentro de un intervalo de tiempo fijo; Interés público: los hechos periodísticos tienen como característica fundamental la de ser punto de referencia o servir a las expectativas y necesidades de información de un público masivo. (Fontcuberta 1993, 95)

Según estos criterios, podríamos considerar el transporte ferroviario como un hecho evidentemente noticioso que, además, ha tenido tradicionalmente presencia en los medios de comunicación. Ello se justifica atendiendo especialmente a sus temáticas más relevantes, entre las que han destacado, por encima de todo, las informaciones referidas a la mejora de las infraestructuras, alteración de los servicios ferroviarios, causas de calado social como huelgas o paros, incidencias técnicas como percances o accidentes, etc. Toda esta información se ha traducido en imágenes que contribuyen a crear una corriente de opinión pública en torno al ferrocarril, no pocas veces con fines partidistas o simplemente publicitarios. López del Ramo (2004, 60) afirma que “el transporte como la sanidad la enseñanza o la vivienda es un tema ineludible de la vida político social y por esa misma razón es un tema periódico de gran calado. No obstante debería plantearse una discusión centrada no tanto en el objeto, sino en la forma en que se ha transmitido esta información, teniendo en cuenta que a pesar de esta reconocida importancia social, a juicio de Salazar Herrera “no existen profesionales con alto grado de especialización en el sector del transporte tal y como sí existen en otros temas como cultura economía o política” (Salazar Herrera 2003, 22). Teniendo en cuenta pues esta carencia de especialización informativa sobre el ferrocarril en la práctica periodística, debemos considerar qué tipo de imágenes se han propagado y cómo éstas han influido en la conciencia social. Para ello es necesario plantear una primera definición que nos permitirá abordar la información relativa al transporte en general, al ferrocarril en particular y, por supuesto, a la imagen que se ha transmitido en los medios:

La información sobre transporte es aquella parte de la información económica que tiene por objeto dar a conocer los aspectos noticiosos generados por la actividad de los medios de transporte y sus repercusiones sobre el contexto económico, político y social del país, así como suministrar contenidos de utilidad a los ciudadanos en su condición de contribuyentes y usuarios (...) La información ferroviaria representa parte de la información sobre transportes orientada específicamente a dar cuenta de la actividad del ferrocarril en todas sus modalidades, analizar sus efectos sobre el sistema de comunicaciones y la economía en general, denunciar las deficiencias y carencias que presenta, y orientar al ciudadano sobre las condiciones y cambios de los servicios que puede utilizar en su condición de usuario. (López del Ramo 2004, 67)

Así pues, la divulgación y contextualización de las diferentes noticias que podemos relacionar con el ferrocarril y su papel en la organización del territorio, la evolución de las ciudades, los avances técnicos o el progreso económico quedarían bajo el amparo de esta definición. Por ello el ferrocarril se considera un conjunto estructurado de elementos vinculados a la infraestructura y al transporte y, en consecuencia, la imagen que se ha transmitido tradicionalmente en los medios estará relacionada con cada uno de estos ítems no exclusivamente centrados en el aspecto puramente económico. Debe por tanto replantearse, en base a la postura anteriormente señalada que indica la ausencia de especialización periodística exclusiva en el sector del transporte, el porqué los medios suelen localizar la información relativa a este sector del transporte en el apartado económico, cuando realmente su presencia va mucho más allá de esta cuestión. El reclamo informativo en torno al ferrocarril y la imagen que de él se proyecta viene frecuentemente sesgada, cuando en realidad debería estar alimentada de una información ferroviaria con carácter intersectorial. El ferrocarril debe encuadrarse dentro de un enorme abanico de áreas temáticas donde, además de la faceta puramente económica, debe encontrarse la planificación, la financiación, los costes de mantenimiento, la creación de nuevas infraestructuras, la gestión, el trato con el cliente, la conciencia social, etc. En base a esta reflexión, una de las principales e ineludibles características que debemos considerar a la hora de tratar y estudiar los temas relacionados con la información y comunicación ferroviaria es el denominado “oficialismo”, práctica relacionada con el surgimiento de información y la

conformación de una agenda temática que proviene prácticamente de forma exclusiva de fuentes oficiales. El oficialismo puede darse en diversos sectores, y en el caso particular del ferrocarril, son las propias empresas encargadas de la explotación y quienes proveen y guían esta información y comunicación. El oficialismo incide no solamente en el correcto ejercicio de la profesión periodística, sino también en la elaboración de una realidad informativa interesada y en una comunicación textual y de imágenes a través de los medios sesgada e intencionada bajo un enfoque previamente establecido. Puede afirmarse que el oficialismo muestra una tendencia, bien sea voluntaria o involuntaria, a tergiversar la información bajo el amparo del propio desconocimiento de la cuestión que se está tratando. En el caso concreto del ferrocarril, nos encontramos ante un escenario donde la fuente principal son los propios actores empresariales y donde el comunicador no siempre cuenta con la preparación necesaria para seleccionar y filtrar una información que viene ya impuesta con carácter previo y que refleja con posterioridad en un mensaje y una imagen que el medio se encargar de transmitir a la opinión pública. En este sentido, Chillón califica el periodismo oficialista como “un periodismo perezoso dónde se reproducen sin solución de continuidad noticias que no suelen ser contrastadas y que ofrecen el sello de ser oficiales permitiendo así crear una imagen independiente” (Chillón 2010, 157 ). A su vez, los medios de comunicación se presentan como señala Chomsky “inmersos dentro de una relación simbólica con las fuentes de información, poderosas tanto por la necesidad económica como por la reciprocidad de intereses ya que estos medios se asegura así un flujo fiable y constante de materia prima informativa el periodismo oficialista” (Chomsky 2005, 61).

Dentro de la esfera informativa ferroviaria, el oficialismo ha sido una característica común en prácticamente todos los países. Ello se explica gracias a que la gestión de este sistema de transporte ha tenido una vocación monopolística y pública en la mayoría de ellos desde su nacimiento a principios del s. XIX (Carreras, 1999, 40). El funcionamiento bajo tutela de las administraciones públicas se ha dado prácticamente desde el mismo momento en que se produjo la nacionalización de las principales empresas ferroviarias en Europa, pero también con la presencia de las pequeñas empresas que, de forma individualizada, fueron conformando las redes ferroviarias por todo el continente. De este modo, la información ferroviaria tuvo, y todavía hoy tiene, una fuerte componente oficialista, basada en la influencia que las propias compañías gestoras ejercen sobre las publicaciones que posteriormente llegaban a la opinión pública. La tendencia general de esta corriente era ofrecer una imagen amable del ferrocarril, además de ocultar –o al menos minimizar– los temas más polémicos o comprometidos como podían ser accidentes, averías, gestión deficiente, etc. Hoy en día, con la alta velocidad ferroviaria que representa un nuevo modelos de transporte ferroviario mucho más eficiente y seguro, este tipo de cuestiones no suelen salir a la luz, pero a cambio suele utilizarse la información ferroviaria como un soporte publicitario y propagandístico. El oficialismo podría resumirse por tanto como una disfunción que nace toda vez que se proporciona el material informativo por las propias empresas, y cuando los medios se limitan a reproducirla en sus diferentes soportes y canales. Ello influye notablemente sobre lo que algunos autores han denominado la teoría de la agenda setting y el framing, así como sobre las imágenes creadas en torno a este sistema de transporte (Aruguete 2017, 37).

Si centramos esta teoría en el caso concreto de España, observaremos como prácticamente la totalidad de las noticias sobre el ferrocarril tienen como fuente principal de información la empresa Renfe, Adif o el propio Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana; estos son los principales actores del ferrocarril en España que, a su vez, suministran la información a los medios. Esta información se traduce, no pocas veces, en una publicidad de carácter institucional que induce de manera más o menos sibilina a considerar lo que es una noticia ferroviaria al resto de los medios de comunicación generalistas en diferentes soportes. Además de todo ello, el oficialismo en la información ferroviaria no solamente es una cuestión temática, sino que también generó distorsiones lingüísticas que han sido calificadas por Martínez

Albertos como “lenguaje funcionarial de tecnócratas y políticos (...) el modo de expresión usado por los técnicos que tienen el poder político” (1983, 253) y que, a partir de estas palabras, podemos interpretar con un alto componente propagandístico, tanto en textos como en imágenes.

En definitiva, el oficialismo ha de ser considerado como una primera premisa a la hora de visualizar la información ferroviaria, fundamentalmente dentro de los medios de comunicación de carácter generalista. Como contrapunto el oficialismo quedará aplacado y fuera en la inspiración de otras fuentes de información y comunicación, como veremos posteriormente en la representación artística a través de las imágenes pictóricas o el cine.

### **La representación artística: una fuente alternativa de información y comunicación**

Más allá de esta disfunción oficialista hay que considerar que, desde su aparición, los medios de comunicación han sido agentes impulsores de cambios e influencias en las corrientes o costumbres de la opinión pública (Noelle-Neumann, 2003; Lippmann, 2003; Van Dijk, 1990). Precisamente, gracias a estos medios de comunicación se han producido cambios sustanciales en los usos y costumbres de la ciudadanía en conjunto, así como en el ámbito de la privacidad. Para entender la influencia mediática en los albores de la era de la información y la comunicación, conviene tener en cuenta la presencia de otros medios más allá de la propia prensa generalizada. Como tales debemos considerar el arte, las representaciones artísticas o el propio cine, que han tenido protagonismo dentro del proceso comunicativo. Este protagonismo no se circunscribe únicamente en torno al ferrocarril, sino en general con cualquier otro aspecto relacionado con la actualidad.

El arte posee un gran componente semiológico y en cada obra se generan unas imágenes donde el autor, además de demostrar la belleza de su creación, trata de transmitir información, bien sea de una manera encubierta o perfectamente identificable a primera vista (Eco, 2007). Esta transmisión de información, ideas o valores justifica el hecho de considerar el arte y las diferentes manifestaciones artísticas como un medio de comunicación e información más. Las ideas y connotaciones reflejadas en la escultura, la música, el cine o especialmente en la pintura, han sido elementos independientes o complementarios de los medios de comunicación tradicionales que han enriquecido, a su modo, el proceso comunicativo para con la sociedad en general. Esta influencia fue especialmente importante en sus inicios, y se reflejó en diversos soportes y manifestaciones como veremos a continuación.

El arte está situado entre la expresión y la comunicación, con una importancia cambiante a lo largo de los siglos en función de estilos o percepciones que el público receptor o las necesidades económicas de la época mandaban. Esta transformación se ha hecho si cabe más aguda en las últimas décadas, fruto de los nuevos paradigmas digitales (Pérez 2021, 134). No obstante, hay una causa común que ha perdurado desde sus inicios y hasta nuestros días: la consideración del arte como una representación de la belleza. El cambio fundamental radica en que actualmente se ve completada, además, como un arma comunicativa a partir de la cual el arte nos retrotrae a hacia una expresión artística con una clara vocación e intención. En este punto conviene señalar la especial relación entre dos disciplinas con marcado carácter visual como son el Arte y la Geografía, que tienen su simbiosis en un espectro común:

La Geografía tiende puentes hacia la Historia del Arte principalmente a través de una corriente o enfoque epistemológico conocido como Geografía Humanística que, conectado con la fenomenología, relanza o enfatiza los conceptos de paisaje, de lugar, de territorialidad, de imagen e identidad, de vivencia y sentimiento de los lugares... El concepto de imagen no parte de un reflejo mecánico de la realidad, sino de las experiencias personales, los valores culturales, los juicios estéticos y, en suma, de imaginación. De ahí la utilización de métodos y técnicas de carácter cualitativo y

globalizador y el recurso a fuentes asimismo cualitativas (...) Los paisajes captados y representados con sensibilidad e inteligencia por los artistas, su percepción sensorial del espacio urbano y su preferencia o valoración respecto a los lugares y paisajes constituyen una importante fuente para el conocimiento de la imagen colectiva que en cada momento se ha tenido de la escena urbana y de los vínculos que unen a los ciudadanos con los lugares sentidos y vividos. (Costa 2003, 259)

Otras manifestaciones como la fotografía o el cine han dado un paso más y se consideran verdaderos canales de comunicación que no solamente han despertado sentimientos, sino que también transmiten ideas, opiniones y corrientes de opinión muy diversas. Bajo esta postura se sitúan autores como Poloniato (1990), Chevrier y Ribalta (2007), Gamir y Valdés (2007), Crespo (2011) o más recientemente, Bellido (2020), que defienden cómo el arte es un original medio de comunicación de imágenes, pues se transforma cuando refleja la información sobre una obra determinada. Por medio del arte pueden canalizarse, además de opiniones, propaganda intencionada, emociones, publicidad comercial, sentimientos, etc., un potencial que ha sido aprovechado prácticamente de sus inicios por la comunicación ferroviaria. Así pues, el arte y la comunicación han vivido cohesionados prácticamente desde su existencia, generando espacios donde la estética se ha incorporado al campo interdisciplinar de la comunicación y cuya importancia histórica ayudó a comprender el carácter económico empresarial social o político de un determinado período. De este modo, podemos concluir que las diferentes manifestaciones artísticas son, a su vez, un reflejo de la Historia, donde a través de los formatos y las tecnologías propias vinculadas a cada época se expresaban mediante imágenes concretas los gustos estéticos, las relaciones económicas y sociales, las manifestaciones culturales o, simplemente, las modas.

### *Primeras creaciones pictóricas de contenido ferroviario*

A finales del s. XIX, la prensa y las diferentes manifestaciones artísticas comenzaron a ilustrar la presencia del ferrocarril de manera cambiante a la propia evolución del medio (Bonet 2016) todas estas manifestaciones sobresaldrá, en primer lugar, la pintura y, unas décadas después, el cine. Actualmente, la publicidad ha tomado el relevo en la mayor parte de las manifestaciones vinculadas al ferrocarril y el arte, pero no obstante siguen produciéndose películas, poemas, esculturas, novelas o carteles como fuente pictórica de carácter ferroviario (Robles 2009). Por ello, el ferrocarril ha constituido a lo largo de su historia un símbolo de múltiples interpretaciones, pasando por diferentes enfoques que lo retrataban, en primer lugar, como la materialización de la movilidad física, pero también como una prueba de desarrollo nacional, como imagen de futuro, como alegoría de progreso, como símbolo de lo conocido y lo desconocido o, simplemente, como anhelo de libertad. Ello ha generado, desde su aparición, el interés de los artistas como fuente de información e inspiración (Ortiz 1996). Tanto el sistema ferroviario como el tren fueron objeto de constante atención en la pintura del s. XIX y, todavía hoy, continúan formando parte de la iconografía pictórica en la corriente futurista donde no pocas veces adquiere categoría de objeto de culto y admiración. Una de las primeras tipologías artísticas de imagen ferroviaria fue el cartelismo, orientado en sus inicios como un primer esbozo de publicidad puesto en marcha por las compañías ferroviarias. También tuvo importancia destacada la caricatura, imágenes irónicas publicadas en periódicos de diferentes tendencias –especialmente en panfletos y tabloides–, con el objetivo de ironizar y burlarse de la era del vapor. Con ello se minaba tendenciosamente la confianza del ciudadano, ridiculizando los progresos surgidos gracias al vapor y los nuevos inventos, pues no pocas veces, éstos se veían envueltos en fallos o accidentes que provocaban grandes escándalos. Estos hechos alimentaban una prensa de marcado carácter sensacionalista y ávida de información que conseguía transmitir a la opinión pública una imagen catastrofista y polémica. Desde sus inicios

y a pesar de su velocidad muy superior, el tren fue más seguro que la tracción de sangre lo que no arredró a sus detractores, como el historiador, periodista y político francés Adolphe Thiers (1797–1877), diputado, ministro, primer ministro, presidente de la república y feroz oponente del ferrocarril al que consideraba como muy peligroso para los viajeros. Los protagonistas de estos accidentes eran las explosiones, fallos mecánicos y una completa amalgama de simbología caótica y estridente que contribuía a desprestigiar el ferrocarril por parte de las corrientes más radicales y conservadoras, opuestas al progreso que acompañaba a este nuevo sistema de transporte ferroviario. Así pues, las averías y accidentes vistosos, las explosiones, la humareda y el caos que transmitían estos avatares, fueron un potente recurso visual que animaba la creación artística de las caricaturas por su espectacularidad y que, de forma paralela, alimentaba el amarillismo y la información sesgadas y malintencionada. Por poner un ejemplo, en el ámbito cinematográfico, la primera película en la que se utilizaron maquetas fue precisamente la reproducción de un accidente ferroviario realizado en 1898 por el inglés Robert William Paul y que llevaba por título *A terrible railway collision*.

Sin embargo, más allá de esta imagen trágica y desalentadora, la producción artística vinculada al ferrocarril en otros campos fue fecunda, especialmente a partir de la generalización de los viajes entre artistas como pintores, músicos, dramaturgos o poetas. Este hecho fue muy importante en relación con la imagen del ferrocarril, ya que ello les permitió tomar una nueva perspectiva territorial y paisajística. Los viajes en tren suponían un contacto directo y la vivencia de experiencias propias, un perfecto caldo de cultivo que inspiraron sus obras. De esta forma el tren comienza a ser parte también de la propia creación artística y de la formación intelectual y que posteriormente se tratará en imágenes. Las estaciones invitarán a los artistas a intercambiar experiencias con otros viajeros, se buscarán nuevos paisajes e imágenes que integran el ferrocarril y toda una temática miscelánea en torno a las perspectivas visuales. La percepción del viaje se modifica y se debe en gran parte a la facilidad para realizar grandes trayectos en un tiempo cada vez más corto, siendo a su vez el ferrocarril un elemento que se podría integrar dentro de esta nueva concepción del paisaje y que competía con los elementos naturales habituales de los paisajes decimonónicos (Sarriguarte 2003). La extensión de los conocidos como *yellow-backs* (libros para leer en el tren), fue también un vehículo que ayudó a expandir todo lo relacionado con ferrocarril entre los viajeros. (Cavendish 1998).

Puede afirmarse, por tanto, que el ferrocarril impactó notablemente en las conciencias y la percepción visual de la sociedad de finales del s. XIX, impacto que también provocó en los artistas nuevas formas de inspiración que dieron lugar a su vez a una cada vez más extensa producción artística literaria vinculada al ferrocarril (Litvak 1991).

Uno de los mayores cambios que permitió la fecunda inspiración artística que evocaba el ferrocarril fue la velocidad que imprimía la locomotora de vapor y los vagones que, en conjunto, transformaron de forma súbita la relación tiempo–percepción. Los objetos vistos desde la ventanilla del tren pasan a ser imágenes instantáneas que se verán reflejadas y, desde este momento, tuvieron gran trascendencia en la pintura del s. XIX y XX, especialmente dentro de la corriente impresionista. El ferrocarril será para los impresionistas un motivo frecuente de inspiración, no solo por una connotación ligada a la modernidad, sino también visual, gracias a los efectos creados por el vapor y los contrastes cromáticos. Conforme el ferrocarril fue generalizándose a lo largo del siglo XX, los artistas se acercan cada vez más a una visión cotidiana y personal que representará imágenes y temas como los avances en la electrificación o los cambios producidos en la propia sociedad. Poco a poco, y gracias en parte a esta labor transmitida por artistas, pintores y literatos, la imagen del ferrocarril fue haciéndose cada vez más cercana y conocida entre la sociedad.

### *Las representaciones pictóricas del ferrocarril en España*

Las primeras obras pictóricas de temática ferroviaria no hacen sino reflejar y enfatizar en imágenes la importancia del siglo XIX en relación con la historia del ferrocarril en España. Durante esta época se producirán importantes transformaciones de carácter cultural, social y político en pro de una industrialización masiva que ofrecerán el marco perfecto para simbolizar el ferrocarril como hito de cambio hacia la modernidad, la industrialización y el progreso. Así pues, en la pintura ferroviaria española se retratará un mundo contradictorio, que mezclará la naturaleza, el territorio y las relaciones personales. En los lienzos de la época se fundirán lo natural con elementos antagónicos tales como el humo, el hierro, los prados o las nubes que juntos evocarán una nueva imagen perceptiva que transmite progreso, pero que a su vez supone un cambio que no siempre estará perfectamente imbricado en el entorno o la sociedad.

Como ejemplo de estas primeras representaciones pictóricas señalamos la figura fundamental de Darío de Regoyos y Valdés (1857–1913) quien retrató a través de una prolífica obra el paso del tren por diferentes paisajes y ciudades de España. Nacido en Asturias, Darío de Regoyos representa en su obra imágenes de su tierra natal, una región que puede considerarse pionera para el ferrocarril español dentro de una época en la que este sistema de transporte era el paradigma del progreso y modernidad (Wais 1987). Este hecho le sirvió como potente recurso hasta convertir el ferrocarril en un actor habitual de su pintura. Las imágenes representadas serán vistosas y coloridas, contrapuestas con la oscuridad de una España negra donde el ferrocarril se convierte en explorador de caminos y de progresos, con trenes luminosos y alegres, símbolos de futuro y renovación. Fue por tanto un pintor que, tal y como señala García Miñor (1958), estuvo imbuido de las nuevas ideas artísticas del último cuarto del s. XIX e irá un paso más allá, enfrentándose al academicismo y la mercantilización del arte.

La siguiente obra titulada “Viernes Santo de Castilla” de 1904, ejemplifica el estilo y las imágenes que Regoyos reflejará en su obra. En ella se observa la contraposición simbólica del progreso del tren que cruza el puente con la permanencia de las tradiciones manifestadas por el paso de una procesión que transcurre por debajo.

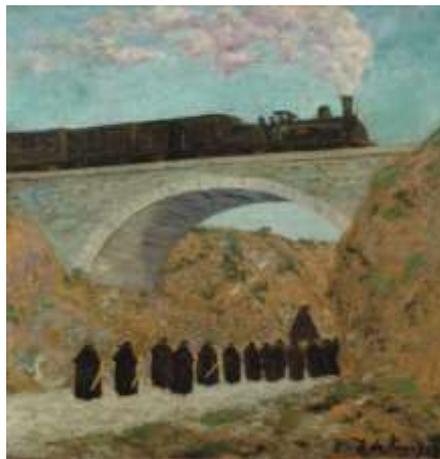


Figura 1: Cuadro “Viernes Santo de Castilla”  
Fuente: Darío de Regoyos, 1904.

Inmaculada García Lozano y María Dolores Moreno Burgos (2008) señalan cómo otros pintores españoles que retrataron el ferrocarril en la pintura con sus obras más destacadas. Citan así al costumbrista Méndez Bringa con el cuadro titulado "Departamento de fumadores", Aurelio Arteta con "El ferrocarril", (1922); Benjamín Palencia con "Estación del Norte de

Madrid" (1918); Ricardo Baroja, hermano del novelista Pío Baroja con su obra "Los del Mixto"; Mariano Fortuny dentro del cuadro "Descarrilamiento de un tren. Catástrofe del pontón del Albern en 1863"; Adolfo Guiart con "Cazadores en la estación del Norte", (1886) y Joaquín Sorolla en su obra "El Encierro" (1914).

Fuera de España destacarán otros estilos artísticos y pintores como el realismo de Honoré Daumier con su obra "Vagón de tercera" (1856); el expresionismo de Edward Munch reflejado en "El del tren de humo", (1900); el futurismo de Gino Severini con "Tren blindado", (1915) o el surrealismo con René Magritte y "La duración apuñalada" (1939). Por último, dentro de este sucinto repaso a la pintura ferroviaria, también el ferrocarril tuvo su impronta en expresiones más vanguardistas como el dadaísmo de Marcel Duchamp en "Joven triste en un tren" (1911) o la metafísica del pintor italiano Giorgio de Chirico en su cuadro "Melancolía de Turín" (1912).

### *Cine y ferrocarril, características comunes*

Los medios de transporte han sido objeto de filmación desde los inicios del cine, convirtiéndose en recursos fundamental del séptimo arte por la especial particularidad que representa el ser elementos móviles en constante transformación. Fueron retratados simplemente por su dinamismo, pero también pronto se convirtieron en motor escenario de ficciones y espacios de acción, reflexión e introspección etc. Es decir, fueron lugares donde podría suceder cualquier cosa, fuente esencial de inspiración y escenario para los directores y productores de cine. Así, cineastas como el ruso Aleksandr Medvedkin utilizaron el ferrocarril en como laboratorio, estudio y sala de proyecciones dentro de una experiencia titulada "cinetrén". En el incipiente panorama cinematográfico de principios del s.XX, el cinetrén fue toda una revolución, donde Medvedkin y su equipo se dedicaron a viajar por Ucrania y el sur de Rusia rodando y documentando la vida de los pueblos que iban visitando con la ayuda de los mismos lugareños, a los cuales se daba la oportunidad de usar una cámara y ver al acabar el día aquello que habían filmado. Tren y cinematógrafo se convirtieron así en una sola cosa, y las imágenes que se producirán a bordo y que posteriormente se proyectaban, en un nexo común entre ambos.

Así pues, el ferrocarril tuvo un especial protagonismo en el cine fruto de numerosas y ricas experiencias que, además, alimentaron visual y simbólicamente las temáticas y la evolución del propio arte cinematográfico. El cine y el ferrocarril, por su nacimiento prácticamente coetáneo, mantuvieron estrechos lazos de colaboración y presencia recíproca. Esta especial conexión entre ambos se fundamenta en la similitud que se ofrece en una panorámica paisajística observada a partir de los escenarios que ofrece la ventanilla del tren o la visualización de una película en el cine. Así pues, ambos elementos pueden ser considerados escenarios visuales, contenedores de imágenes, donde la experiencia del viaje en tren es comparable a una proyección cinematográfica en tanto en cuanto en este medio de transporte el viajero puede sentarse, contemplar a través de la ventana cómo el paisaje y los diferentes escenarios desfilan sin solución de continuidad a través de imágenes vivas.

Desde que comenzó la generalización del cine al gran público como uno de los medios de comunicación de masas más influyentes, el ferrocarril ha sido utilizado como protagonista asiduo, siendo una importante parte en el contenido de los guiones y las escenas. El ferrocarril y el cine, tal y como señala Fernández Oliva, son "dos inventos que comparten una serie de características comunes que les hermana y que sumadas han alterado o modificado y conformado de forma radical el desarrollo de nuestra civilización" (Fernández Oliva 1998, 6). A continuación, se plantean algunas estas características comunes.

- El movimiento como traslado de un lugar a otro y que da como resultado un viaje ha sido un tema recurrente. El viaje puede ser de carácter físico y real como el que posibilita el tren, o imaginativo y estático como al que nos traslada el cine. Así tanto la locomotora como la cámara de cine son máquinas que participan de una misma naturaleza mecánica, que han evolucionado y perfeccionado, pero que conservan

elementos esenciales y que ya poseían en el momento de su invención. Desde el punto de vista técnico, una de las principales metodologías de rodaje es el *travelling*, consistente en colocar la cámara sobre raíles para facilitar su movimiento y la obtención de planos e imágenes en movimiento, lo que evoca también esta característica común entre ambos.

- El ferrocarril y el cine comunican, son cada uno a su manera, medios de comunicación, lo que les convierte en educadores que han ampliado y enriquecido los horizontes culturales de forma anteriormente desconocida antes de su invención.
- En tercer lugar, otra de las características comunes a ambos es el liderazgo, teniendo en cuenta que ambos gozaron de una preeminencia mediática y técnica en sus primeros años.
- Por último, como característica final se destaca cómo ambas formas de comunicación han simbolizado buena parte de la revolución que en los dos últimos siglos se ha producido en la realidad social, es decir, en la forma de vivir y de entender la vida en buena parte de la humanidad.

En esta especial relación entre el tren y el ferrocarril, debe señalarse que hasta no hace mucho tiempo circulaban trenes con auténticos coches cine que amenizaban el viaje tal y como podemos ver en las siguientes imágenes:



Figura 2: Interior de dos coches cine, Tren Patagónico en Argentina (2011); antiguo coche cine de la compañía Renfe (Año desconocido)

*Fuente: Archivo personal autor, 2011; Flickr Renfe Operadora, 2020.*

La revolución industrial afectó tanto el cine como al ferrocarril y juntos, casi de forma paralela, lograron un gran desarrollo. Una de las primeras representaciones cinematográficas conocidas fue llevada a cabo por los hermanos Lumière, quienes el 28 de diciembre de 1895 proyectaron en París la película “L’arrivé d’un train en gare de la Ciotat”. Esta proyección mostraba una serie de imágenes cuyo protagonista era una locomotora que se acercaba soltando humo blanco. El grado de realismo era tal para la época que, según se ha propagado a posteriori, algunos de los espectadores allí presentes creyeron que el tren saldría de la pantalla e invadiría la sala de proyecciones. Esto se debía a la imagen de la locomotora dirigiéndose hacia los espectadores y generando una aterradora ilusión óptica. Sirva este ejemplo como retrato de la importancia que las imágenes y las representaciones visuales podían llegar a tener en una época determinada, como en este caso el final del s. XIX. Puede afirmarse, considerando esta cuestión, que el ferrocarril fue el primer personaje de la historia del cine y su protagonismo fue creciendo a medida que se tomó como referencia para filmes posteriores. En esta proyección fue muy importante no solamente por el supuesto estupor que se creó entre el público asistente, sino que a partir de ella se fundamenta la documentación en imágenes de uno de los símbolos más

importantes de la industrialización como es el ferrocarril. Quienes tuvieron la fortuna de asistir a esta primera proyección vieron cómo este medio de comunicación en ciernes se convertirá no solamente en un instrumento de diversión y de ocio sino, también en un importante transmisor de imágenes y de los nuevos avances tecnológicos.

Si bien los hermanos Lumière fueron los precursores del desarrollo del cine y de la temática ferroviaria vinculado al mismo, cabe destacar que pronto el cine ferroviario se extendió por toda Europa (Fernández Oliva 1998, 13). Por ejemplo, en Italia Italo Pacchioni estrena en 1896 “Arribo del treno nella stazioni di Milano”; en España, Fructuós Gelabert muestra en 1898 “Llegada de un tren a la estación de ferrocarril del norte de Barcelona” y luego en 1911 realiza “De Gerona a Olot en ferrocarril”. Estas filmaciones, lejos de ser grandes estrenos u obras maestras, se acercan más a la temática de cine documental, teniendo en cuenta que la mejor manera de hacer llegar al gran público un nuevo descubrimiento o avance era precisamente el cine, y en particular a través de sus imágenes. Por ello, tanto la técnica utilizada como la propia motivación de la obra tenían un carácter eminentemente experimental.



Figura 3: Captura de la película *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*  
 Fuente: Película *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, 1895.

El cambio fundamental en la relación establecida entre información, comunicación y ferrocarril fue que, si bien durante el s. XIX la pintura y el grabado retrataron el ferrocarril a partir de una imagen que no siempre ofrecía la cara más positiva del mismo, a partir del s. XX con la invención y generalización del cine, la imagen será mucho más realista y viva. Fue un camino ya iniciado por artistas y escritores y que, junto con el cine, contribuyó poco a poco a desmitificar los peligros que con carácter axiomático y malintencionadamente se transmitieron con algunos grabados y pinturas estáticas de mediados del s. XIX. La nueva narrativa visual, el acercamiento a un público cada vez mayor y la relación de hechos e historias que narran las películas de carácter y temática ferroviaria, relacionaron el tren como un medio de transporte y como un escenario de diferentes acontecimientos, y no solo como fuente de grandes tragedias o accidentes. Las principales temáticas de estas primeras películas fueron la construcción de la vía férrea, los hitos tecnológicos y avances técnicos o el paisaje a través de las ventanillas, que poco a poco empezó a ganar protagonismo retratando las peculiaridades de los territorios por donde discurrirá el tren especialmente en las producciones soviéticas.

En las primeras grabaciones de los hermanos Lumière, el ferrocarril tuvo una destacada presencia, encumbrado como novedad tecnológica sin precedentes. Como tal generó horas de grabación que, posteriormente, se han transmitido como auténticos documentales y testimonios hasta la actualidad. Gracias a estos inicios se ha podido conservar la memoria de los primeros trenes y los efectos que producía en la sociedad de la época. Posteriormente, el cine ruso desarrolló, ya con plena consciencia e intención propagandística, el auténtico documental ferroviario, fundamentalmente en la figura de Dziga Vertov y su “cine ojo”. Entre las

características principales de este cine se encontraban la búsqueda de la realidad y la espontaneidad, con la ausencia de decorados preconcebidos, la sucesión de imágenes exteriores, sin apenas actores profesionales, maquillaje o efectos especiales. De nuevo el ferrocarril tuvo gran importancia en este cine como escenario y también como símbolo de progreso.

Años más tarde, a mediados del s. XX, en la mayoría de las películas el tren constituyó un elemento fundamental donde se desarrolla la acción, por lo que no se limita a ser solo un medio de transporte, sino que interactúa con otros elementos de la infraestructura ferroviaria como las estaciones, que cobran una entidad y una presencia que en algunos casos condiciona el resultado final de la historia. Es decir, el ferrocarril en conjunto será protagonista en las proyecciones (infraestructuras, servicios, empleados, etc.) con especial protagonismo para las estaciones. Estas últimas se presentan como crisol donde se congregan y mezclan los más variados personajes y que, por lo general, son los lugares donde se enmarcan imágenes de encuentros y separaciones, alegría por la llegada y tristeza por la despedida. En esta línea “estaciones y trenes poseen una aureola de poética, romanticismo y nostalgia, por su conexión con el pasado, potenciado además por nuestra cultura cinematográfica” (Chiner y Mateu 2001, 4).

Fue tal la importancia de este escenario que también el propio título de algunas películas está encabezado por la estación de referencia, como es el caso de “Estación Termini” (1953) de Vittorio De Sica; “Estación Central” (1991) de José Antonio Salgot o “Pekín Gare Centrale” (1986) de Camille Casablanca, por poner solo algunos ejemplos.



Figura 4: Cartel de la película “Estación Termini”  
Fuente: Vittorio de Sica, 1953.

Igual que las estaciones, el espacio también constituye un elemento fundamental dentro del cine ferroviario. Una película donde el protagonista principal es el tren es, básicamente, una película de espacios abiertos e imágenes al aire libre, de rodaje en exteriores, de territorios retratados y paisajes. A pesar de que la acción suceda en un compartimento o en los pasillos del tren, todo él se mueve atravesando un territorio y, desde esta perspectiva, tanto el cine como posteriormente la publicidad, han descubierto para el espectador todo tipo de imágenes vinculadas a territorios y paisajes a bordo del tren, bien sea con una simple intención estética o con el objetivo de crear en el espectador un estado receptivo en consonancia con el argumento de la historia que se narra.

## Conclusiones

El ferrocarril ha jugado un papel muy importante a lo largo de su más de siglo y medio de existencia. Lo que en un principio se concibió como un sistema de transporte para el traslado de mercancías, paralelo a una incipiente revolución industrial, fue derivando en un auténtico cambio a nivel social y territorial que transformó usos, costumbres y la propia forma de las

ciudades y espacios donde se estableció. Todo ello fue fuente de inspiración artística, literaria y cinematográfica, hasta el punto de convertir al ferrocarril en un elemento clave de la actualidad. La inagotable fuente de sucesos, avances y avatares que acompañaron el desarrollo del ferrocarril fue arropada también por los medios de comunicación, quienes informaban puntualmente de las cuestiones ferroviarias convirtiendo así al ferrocarril en un reconocido hecho mediático. El oficialismo que acompañaba estas informaciones, y que aún hoy continúa vigente, debe ser superado, teniendo en cuenta la disfunción informativa y la falta de imparcialidad y rigor que ello implica.

Con todo, el ferrocarril, al ser un importante elemento de comunicación –en el más amplio sentido de la palabra– también ha visto cómo las imágenes que lo retrataban han ido variando a lo largo de estas últimas décadas. De las primeras imágenes que mostraban avances técnicos y ponían el foco en la maquinaria o las estaciones se fue pasando a un tratamiento visual donde la espontaneidad, el territorio, el paisaje y el movimiento que acompañaba cada viaje se fueron convirtiendo en el eje de estas representaciones. El cine contribuyó de manera esencial a construir este relato, especialmente durante los primeros años de existencia de ambos, donde la retroalimentación temática del binomio cine–ferrocarril fue una constante durante varias décadas. No cabe duda, por tanto, de que la imagen que acompaña al ferrocarril es como su propia idiosincrasia, un continuo elemento de cambio, progresión y movimiento.

## REFERENCIAS

- Abejón, Manuel. 1981. *El transporte en la sociedad actual*. Barcelona: Salvat
- Aruguete, Natalia. 2017. “Agenda Setting y Framing”, *Más poder local*, (30) 36–42
- Bellido Pérez, Elena. 2020. *Propaganda, arte y comunicación propuesta teórica y modelo de análisis*, Tesis Doctoral, Universidad Sevilla, Acceso 01/04/2021 <https://idus.us.es/handle/11441/97497>
- Bonet, Juan Manuel. 2016. “Lluvia, vapor y velocidad: divagaciones ferroviarias. Litoral, n° 262. 1–5
- Cavendish, Richard. 1998. “The First WH Smith Railway Bookstall” *History Today*, (48), 11
- Chevrier, Jean François y Ribalta, Jorge. 2007. *La fotografía entre las bellas artes y los medios de comunicación*. Barcelona: Gustavo Gili
- Chillón Lorenzo, José Manuel. 2010. *Filosofía del periodismo: Razón, libertad, información*. Madrid, Fragua
- Carreras y Odriozola. 1999. “Los ferrocarriles en Europa. Algunas perspectivas históricas”. *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848–1998: Economía, industria y sociedad*, 33–54
- Chiner y Mateu, Rosella. 2011. “Estaciones de tren y ciudad: Barcelona – Estambul”, *Tesina Universitat Politècnica de Catalunya* Acceso 18/09/2020 <http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/10783>
- Chomsky, Noam, Hernam, Edwards. 2005. *Los guardianes de la libertad*. Barcelona: Crítica.
- Costa Mas, José. 2003. “Los frentes fluviales de París y Londres en la pintura del siglo XIX”. *Cuadernos De Geografía*, (73), 259–276
- Crespo Fajardo, José Luis. 2011. *Estudios sobre arte y comunicación social*. La Laguna Tenerife: Sociedad Latina de comunicación Social
- Eco, Umberto. 2007. “Perspectivas de una semiótica de las artes visuales”. *Criterios*, (25–28), 221–233.
- Fernández Oliva, Antonio. 1998. *Historia del tren a través del cine*. Barcelona: Film ideal
- Fontcuberta, Manuel. 1993. *La noticia. pistas para percibir el mundo*. Barcelona: Paidós

- Gámir Orueta, Agustín y Valdés, Carlos Manuel. 2007. "Cine y geografía: Espacio geográfico, paisaje y territorio en las producciones cinematográficas". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (45), 157–190
- García Lozano, Inmaculada y Moreno Burgos, María Dolores. 2008. *El ferrocarril en el arte*. Madrid: Fundación para el conocimiento
- García Miñor, Antonio. (1958). *El pintor Dario de Regoyos y su época*. Oviedo: Diputación de Asturias
- Lippmann, Walter, 2003. *La opinión pública*. Madrid, Langre.
- Litvak, Lily. 1991. *El tiempo de los trenes: El paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849 – 1918)*. Barcelona: Serbal
- López del Ramo, Joaquín. 2004. *Análisis del tratamiento informativo del transporte ferroviario en el diario ABC (1975–2001)*, Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid  
Acceso 01/09/2020 <http://eprints.ucm.es/7425/>
- Martínez Albertos, José Luis. 1983. *Curso general de redacción periodística*. Barcelona: Mitre.
- Noelle–Neumann, Elisabeth, 2003 *La espiral del silencio. Opinión pública: nuestra piel social*. Barcelona: Paidós.
- Ortiz Hernán, Sergio. 1996. "Ferrocarril, progreso y paisaje. la visión poética de Unamuno y Machado". *Revista De Obras Públicas Órgano Profesional De Los Ingenieros De Caminos, Canales y Puertos*, 143(3354), 81–90
- Pérez Ibáñez, Marta (2021). "Hacerse viral las actividades artísticas y su respuesta ante los retos que impone la transformación digital" *Revista Diecisiete: Investigación Interdisciplinar para los Objetivos de Desarrollo Sostenible*, (4),129–136
- Poloniato, Alicia. 1980. *Cine y comunicación*. México: Trillas
- Robles Tardío, Rocío. 2009. "Episodios de la abstracción del arte a ritmo de tren" *Tesis Doctoral*, Universidad Complutense de Madrid) Acceso 06/09/2020 <http://eprints.ucm.es/7746/>
- Salazar Herrera, Rosa Milagros. 2003. "*Hacia un periodismo especializado ágil y creativo: La experiencia de la revista de transportes señales (1996–1998)*" *Tesis Doctoral*, Universidad Nacional Mayor de San Marcos), Acceso 04/10/2020 [http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/Tesis/Human/Salazar\\_HR/salazar\\_hr.htm](http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/Tesis/Human/Salazar_HR/salazar_hr.htm)
- Sarriugarte, Ignacio. 2003. "Imagen del ferrocarril en la pintura y el grabado del s. XIX". *III Congreso Historia Ferroviaria*. Gijón
- Van Dijk, Teun. 1990. *La construcción de la noticia*. Barcelona, Paidós.
- Wais, Francisco. 1987. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles

## SOBRE EL AUTOR

**Carlos Hugo Soria Cáceres:** Profesor Ayudante Doctor, Historia, Geografía y Comunicación, Universidad de Burgos, Burgos, Castilla y León, España

La *Revista Internacional de la Imagen* cuestiona la naturaleza de la imagen y los procesos de producción de imágenes. Desde una perspectiva transdisciplinar, reúne investigadores, teóricos, profesionales y maestros de diversas áreas de estudio como arquitectura, arte, ciencias cognitivas, comunicaciones, ciencias de la informática, estudios culturales, diseño, educación, estudios de cine, historia, lingüística, gestión, mercado, estudios de medios, museografía, filosofía, fotografía, psicología, estudios de religión y semiótica, entre otros.

La revista publica artículos de tipo académico tradicional, pero también aquellos que presentan prácticas profesionales con ejemplos concretos de trabajo con la imagen y que analizan los objetivos, los procesos y los efectos del proceso de creación de imágenes.

La *Revista Internacional de la Imagen* es una publicación académica arbitrada bajo la revisión por pares.