

## X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

### Sesión IV. Ferrocarril y ciudad.

El impacto del ferrocarril en la vida urbana desde la perspectiva de las artes visuales.

O impacto da ferrovia na vida urbana sob a perspectiva das artes visuais.

The impact of the railway on urban life from the perspective of visual arts.

---

MARÍA PAULA SANTIAGO MARTÍN DE MADRID  
Universitat Politècnica de València  
[psantiago@upv.es](mailto:psantiago@upv.es)

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

**Resumen:** En el presente texto se analiza la visión que numerosos artistas visuales han tenido a lo largo de la historia sobre el impacto y repercusión del ferrocarril en la vida y fenómenos urbanos. Algunas de las obras realizadas por artistas paradigmáticos como William Turner, Claude Monet, Gustave Caillebotte, Honoré Daumier o Edward Hopper han contribuido a documentar los cambios relacionados con la percepción espacial y temporal, así como los relacionados con aspectos sociales y territoriales, haciendo una interpretación del ferrocarril como icono de una nueva experiencia urbana.

**Palabras clave:** arte; ferrocarril; estación; sociedad; ciudad

**Resumo:** Este texto analisa a visão que numerosos artistas visuais tiveram ao longo da história sobre o impacto e a repercussão da ferrovia na vida e nos fenómenos urbanos. Algumas das obras de artistas paradigmáticos como William Turner, Claude Monet, Gustave Caillebotte, Honoré Daumier e Edward Hopper contribuíram para documentar as mudanças relacionadas com a percepção espacial e temporal, bem como aquelas relacionadas com aspectos sociais e territoriais, interpretando a ferrovia como um ícone de uma nova experiência urbana.

**Palavras-chave:** arte; ferrovia; temporada; sociedade; cidade

**Abstract:** This text analyzes the vision that numerous visual artists have had throughout history about the impact and repercussion of the railway on urban life and phenomena. Some of the works made by paradigmatic artists such as William Turner, Claude Monet, Gustave Caillebotte, Honoré Daumier and Edward Hopper have contributed to documenting the changes related to spatial and temporal perception, as well as those related to social and territorial aspects, interpreting the railway as an icon of a new urban experience.

**Keywords:** art; railway; season; society; city

---

## INTRODUCCIÓN

Michael Jacob (2007) sostiene que el paisaje es el resultado de la energía dominante en cada época—,<sup>1</sup> afirmando que el ferrocarril “acabó por transformar la totalidad de la superficie terrestre”. (pp. 64-65) A este respecto, sabemos que resulta arriesgado mirar las obras del pasado y hacer interpretaciones de estas con los ojos del presente. A pesar de ello, Kenneth Clark (1990) opina que no siempre se puede hacer la afirmación de “que los grandes artistas del pasado sean en realidad creaciones nuestras” o de que “cada época ha tomado de ellos lo que quería y ha rechazado lo demás”, y ello con independencia de que lo rechazado “fuese lo que los contemporáneos del artista —y quizá el propio artista— más valorasen.” (p. 223)

No cabe duda de que la aparición del ferrocarril como medio de transporte repercutió de manera notable en cuestiones como la economía o el territorio, pero también es importante destacar que el mismo incidió de manera directa en los conceptos de tiempo y espacio tal como eran percibidos por los habitantes de la ciudad. De manera paralela, la incorporación en la urbe tanto del ferrocarril como de la propia estación incidió en la imagen que la sociedad proyectaba de sí misma. En este sentido, la aportación de artistas a este fenómeno ha ayudado no solo a documentar este hecho, sino también a proyectar a través de este una determinada perspectiva estético-social. William Turner, Claude Monet, Gustave Caillebotte, Honoré Daumier o Edward Hopper son ejemplos

---

<sup>1</sup> Para Jacob la minería del lignito o la del carbón generó unos paisajes específicos. Algo similar sucede con el petróleo y el automóvil. “La historia de la humanidad sobre la Tierra, en particular la historia reciente que ha conducido a la creación del paisaje es en último término el resultado de distintas energías. Actualmente el paisajismo trabaja en palimpsestos de zonas de energía.” Jakob, Michael (2007). “Energía”. En Colafranceschi, Daniela, *Landscape + 100 palabras para habitarlo*. Barcelona: Gustavo Gili, pp. 64-65.

paradigmáticos que entendieron el ferrocarril no solo como motivo iconográfico, sino también como elemento que ayuda a entender la experiencia derivada de la incorporación de este a la vida urbana.

Rocío Robles señala en la tesis doctoral defendida en 2007 con el título *Episodios de la abstracción del arte a ritmo de tren* bajo la dirección de Ángel González García que:

“Una de las tareas más importantes encomendada a los trenes fue la de abrir los caminos de la producción y el trabajo y hacer transitable el planeta con el objetivo del progreso del ser humano. Y la tarea del arte, al amparo de los trenes, fue la de respaldar tal labor y revestir dichos caminos para hacerlos agradables, familiares y beneficiosos para el hombre. Los ferrocarriles trastocaron aquellos valores que, definidos desde la experiencia, más enraizados estaban en el hombre, tales como el espacio, el tiempo, la percepción de la realidad.” (p.13)

Pero no solo las artes visuales han tomado como referente el ferrocarril, tal y como podemos apreciar en las aportaciones realizadas en convocatorias anteriores del presente congreso. En 1998 Sergio Ortiz nos hablaba del triángulo conformado por literatura, ferrocarriles y películas y en 2003 Íñigo Sarriugarte, además de abordar la pintura y el grabado, hace referencia también al cine donde el tren ocupa un importante protagonismo. En 2006 José Costa, aludiendo a las artes visuales, aborda el impacto del ferrocarril sobre la ciudad y el territorio tomando como objeto de estudio las ciudades paradigmáticas de Londres y París del siglo XIX, haciendo una exhaustiva referencia a las profundas transformaciones urbanas en barrios y suburbios.

## **1. TURNER Y LA EXPERIENCIA SUBLIME DE UNA NUEVA NATURALEZA TÉCNICA**

Seguramente, en el caso de William Turner (1775-1851) lo afirmado por el citado Clark no podría ser considerado, puesto que constituye el modelo de un pintor reinterpretado por el tiempo y revisado desde el presente ya que gran parte de su trabajo —tal vez el más admirado en la actualidad— no fue expuesto en su época. Sus cuadros de luz y color pueden ser considerados como *pintura moderna*, siendo en ellos la representación una pura sensación.

Una buena parte de su obra plantea una relación con el entorno sustentada en el temor, tema que relacionado indirectamente con nociones como las de terror, miedo y angustia, constituye una de las referencias más persistentes en el arte de los siglos XIX y XX. Si el temor deriva del influjo de lo sublime, lo terrorífico lo hace de la combinación con lo siniestro. Félix Duque (2005) escribe al respecto:

“Dicho con cierta brevedad, y sin entrar en la jerga heideggeriana, podemos decir que el objeto del miedo es siempre algo determinado, algo que se nos presenta dentro del mundo [...] En cualquiera de estos casos, lo temible se halla dentro de un círculo cotidiano de significatividad, o sea de un «mundo a la mano», revelándose en él como algo que nos resulta adverso [...] En cambio, la angustia no tiene objeto ni causa, sino que se presenta como una radical indeterminación.” (pp. 17-18)

Desde esta perspectiva en la que lo temible se relaciona con lo terrible, Turner inaugura una direccionalidad artística a partir de la cual se puede establecer una interpretación diferente del entorno. En esta ya no predominará ni lo analítico ni lo espiritual, tal y como ha sido definido, sino que lo hará el potencial destructivo de la naturaleza. Si bien el Romanticismo ya había planteado una línea similar, en el caso de Turner el carácter que asume el paisaje permite una particular lectura del tratamiento operado sobre el referente natural.

El tema romántico de la lucha del hombre por la supervivencia y contra los elementos se convertirá en Turner en la muestra de la insignificancia del ser humano frente a la furia de la naturaleza. La apreciación de esta desigual lucha se basará en un contacto directo con la misma, ya que Turner efectuará una observación directa de los fenómenos que posteriormente llevará a los lienzos (incendios, tormentas, aludes...), hecho que no ocurrirá con otros pintores de su época. A un nivel pictórico esta vivencia de lo terrible y destructivo le llevará a desarrollar un tipo de composición basado en el vórtice. Este elemento, que utilizará en gran parte de sus cuadros, llegará a ser interpretado como imagen de una humanidad condenada a girar sin sentido.

Ahora bien, en el presente contexto, hay dos aspectos que nos interesa destacar especialmente. En primer lugar, su actitud en relación con la búsqueda de las impresiones y emociones más sublimes provocadas por el sentimiento del terror, unas sensaciones que eran experimentadas en vivo para poder ser adecuadamente representadas a posteriori. Junto a ello, el

artista inglés aporta con su obra *Lluvia, vapor y velocidad* (1844), una nueva perspectiva pictórica desconocida hasta el momento: si Friedrich había situado a sus personajes mirando hacia el paisaje, Turner coloca el mundo de la técnica frente al espectador. Y ello lo hace, tal y como apunta Lily Litvak, a través del “símbolo más expresivo de la colonización del paisaje por la industria”: el ferrocarril. Mediante la invasión del tren en el paisaje natural efectúa un comentario, no ajeno a lo sublime, sobre los cambios que la Revolución Industrial estaba produciendo en Inglaterra. Aunque el análisis que realiza la citada Litvak no se refiere directamente a Turner, el mismo puede serle aplicado, ya que este se convierte en pionero en la utilización de un referente moderno —podría decirse incluso que antiartístico— que actuará como emblema del nuevo poder tecnológico:

“El tren provocaba admiración, acompañada por un vago terror. Se veía a la vez como heraldo de la civilización y como monstruo mecánico capaz de tener vida propia. Como las grandes carreteras del siglo XX o los grandes ríos de la era pretecnológica, el ferrocarril creó una cultura propia, integrándose en un lenguaje paisajístico que salía del dominio del pasado. Aunque el tratamiento hubiera sido —que no lo era en muchos casos— enteramente tradicional, representó un paso hacia fuentes artísticas conceptualmente diferentes.” (Litvak, 1993: p. 347)

Convertida la pintura en un magma de sensaciones que busca transmitir la experiencia del terror, Turner empuja a la consideración de ese miedo como manifestación de lo sublime. A su vez, la presencia del ferrocarril plantea algo más que una simple ampliación del registro iconográfico. Turner nos enfrenta directamente a la experiencia de lo moderno: si el tren se caracterizaba por ser un medio que destruía las fronteras del espacio y del tiempo, ello era debido al uso de esa velocidad a la que se alude desde el propio título de la pintura. A través de esta relación con el paisaje y con el entorno iba a verse radicalmente modificada. La velocidad aumenta las impresiones visuales, acelera las imágenes cambiantes, disgrega la continuidad perceptiva, atomiza los objetos y establece una contemplación diferente de los mismos. Paralelamente, el ferrocarril genera no solo una nueva posibilidad para el paisaje, sino también una nueva realidad paisajística:

“La vista desde la ventana del vagón del tren creaba un paisaje en movimiento, impresionista: una realidad nueva que parecía extraña y

aterradora. En segundo lugar, sin embargo, la red ferroviaria creaba topografías artificiales a lo largo y ancho del país. La nivelación de los valles, la construcción de puentes y viaductos, y además, creó el paisaje nuevo y frío de la modernidad.” (Jacob, 2007: p.63)

Por otro lado, según las apreciaciones de Schivelbusch (1977), la velocidad del tren introducía en aquel momento una forma diferente de experiencia. El paisaje ya no sería un espacio continuo sino una sucesión de imágenes fragmentadas. Con respecto al planteamiento de este autor, cabe señalar algunas características de esta transformación que consideramos están presentes en las obras del artista. Por un lado, la aniquilación de espacio y tiempo pues el tren redujo drásticamente las distancias, unificando el tiempo y cambiando la forma en que los viajeros percibían el entorno. Por otro, la transformación de la experiencia ya que el paisaje pasó a ser una imagen panorámica y desconectada, a diferencia de la inmersión del transporte tradicional. A su vez, podemos hablar de industrialización de la percepción, pues la velocidad mecánica alteró la psicología del viajero, generando nuevas formas de comportamiento y sensación. O de impacto cultural, ya que el ferrocarril no solo transportaba personas, sino que reconfiguró la estructura social y la mentalidad de la era industrial.

Estas características, unidas a la apelación a la simultaneidad, traen consigo una manera diferente de enfrentarse a la representación de la realidad. Frente a las miradas analíticas o espiritualizadoras, Turner plantea la presencia de un icono moderno. Debido a ello, una nueva conciencia va a empezar a tomar forma.

## **2. LA ESTACIÓN COMO ENTORNO COTIDIANO A TRAVÉS DE MONET**

Charles Baudelaire (1999) no deja espacio posible para la duda cuando afirma que nuestra época también es poseedora de una belleza que es “inherente a las nuevas pasiones” que vivimos. Para descubrirla el autor nos señala que tan solo tenemos que saber mirar, es decir, fijar la atención en nuestro más inmediato entorno. Por esta razón, la ciudad y sus gentes generan un espacio físico y de relaciones en el que lo maravilloso tiene todavía cabida y puede manifestarse.

“Hay por lo tanto una belleza y un heroísmo modernos! [...] Hay por lo tanto artistas más o menos adecuados para comprender la belleza moderna [...] La vida parisina es fecunda en temas poéticos y maravillosos. Lo maravilloso nos envuelve y nos anega como la atmósfera, pero no lo vemos.” (p. 187)

Si Turner parecía haber dejado abierta la posibilidad a una nueva apropiación del entorno mediante la conversión en referente artístico de un emblema tecnológico de su época, las aportaciones teóricas de Baudelaire nos van a permitir situarnos de una forma plena en el interior de un espacio que interpreta su presente. Lo moderno trae consigo una manera de introducir lo real en el arte que provoca que este entre en una dinámica de apropiación de áreas y temáticas que, hasta el momento en el que lo hace, no se consideraban como artísticas. Se puede decir que la realidad artística se amplía, ya que devora aspectos que hasta el momento quedaban fuera de la misma.

Simbólicamente y tomando como punto de referencia la realidad urbana, este cambio se observa en la destrucción que las ciudades realizan de sus murallas. La ciudad ya no será desde entonces una realidad cerrada sobre sí misma, sino un espacio sin fronteras que se abrirá al exterior. De la ciudad tradicional vamos a pasar a la metrópoli industrial. El protagonismo que hasta el momento había desempeñado el paisaje natural va a verse desplazado. Aunque este siga existiendo irá, a lo largo de todo el siglo XX, adquiriendo una nueva configuración. Fábricas, industrias, máquinas y paisajes de la vida urbana establecerán los referentes de una nueva iconografía. La vida moderna y sus iconos no solo serán el objeto de los nuevos paisajes, sino también un paisaje en sí mismo.

Es la vida urbana, tal y como inmediatamente plantearon los pintores impresionistas poco después de la muerte de Baudelaire, acaecida en 1867, la que asume a partir de ahora un protagonismo que hace que la ciudad se convierta no solo en fondo o decorado, sino en el laboratorio de una nueva realidad social llena de contrastes, tensiones y conflictos. En este sentido, los últimos años del siglo XIX y los primeros del XX marcan un giro discursivo que es el que permite sentar las bases de los nuevos paisajes contemporáneos. En este contexto, encontramos un ejemplo relevante en la figura de Claude Monet (1840-1926) que representa de forma recurrente la ciudad con especial interés por la estación de ferrocarril.

Si bien con Turner nos hemos referido al concepto de lo sublime, al hablar de la obra de Claude Monet cabe hacer alusión a lo cotidiano de la

vida urbana. Con el impresionismo, el ferrocarril ya no es un elemento excepcional, se trata de un nuevo enfoque que se refleja en las pinturas de la estación *Gare Saint-Lazare* realizadas en 1877. Aquí, el espacio ferroviario se constituye como elemento objeto de experimentación ya que el artista nos aproxima a nuevas formas de percepción a través de los efectos de la luz. A su vez, al difuminar el contorno de trenes y elementos arquitectónicos nos invita de alguna forma a reflexionar sobre la inestabilidad de lo visible. Para Walter Benjamin (1938) la experiencia asociada a la modernidad se presenta fragmentaria, discontinua y caracterizada por la sucesión rápida de estímulos. Una sucesión de instantes fugaces a los que también se refiere Monet en su propuesta pictórica.

A diferencia de Turner, que presenta al ferrocarril como fuerza sublime asimilada a la fuerza de la naturaleza, Monet integra la estación de tren en una experiencia cotidiana. Esta es ahora un espacio de tránsito donde el ciudadano se relaciona con la tecnología. A su vez, el pintor hace referencia a una transformación urbana imparable pues la estación se ha convertido en un nudo central de conexión entre ciudades. Paralelamente, destaca la reducida presencia de la figura humana que nos remite a un reducido énfasis de las relaciones sociales. Monet se muestra más interesado en el cúmulo de experiencias sensoriales urbanas donde el ciudadano está sometido a constantes estímulos, algo que ya apunta Georg Simmel al referirse a la vida metropolitana sobre la que dice se caracteriza por la intensificación de la experiencia sensorial.

### **3. FERROCARRIL Y PERSPECTIVA SOCIAL EN LAS OBRAS DE GUSTAVE CAILLEBOTTE Y HONORÉ DAUMIER**

Tomar al ferrocarril como referente en las artes visuales también ha permitido abordar cuestiones relacionadas con la organización urbana y social. En esta dirección, las obras de artistas como Gustave Caillebotte (1848-1894) y Honoré Daumier (1808-1879) son reveladoras al hacer alusión de forma especial a las jerarquías sociales, así como a las estructuras resultantes de la nueva configuración urbana.

El contexto de Caillebotte es el de un París que está sufriendo importantes transformaciones que dieron lugar a una reorganización espacial y social de la ciudad. Se asiste a una nueva forma de circulación y control donde el ferrocarril tiene un papel central en la nueva infraestructura. Una red que sirve para conectar pero que a su vez también

divide el tejido urbano. Este aspecto lo vemos reflejado en *Le Pont de l'Europe*, pintura realizada en 1876, donde se representa uno de los puentes de las vías ferroviarias cercanas a la estación de Saint-Lazare, espacio emblemático de la modernidad parisina. Aquí el artista presenta el dominio de una estructura con el que se está haciendo alusión a esa fragmentación del espacio urbano.

Caillebotte, frente a la disolución de las formas que acabamos de ver, adopta una postura mucho más analítica. La estructura que sustenta la red ferroviaria no es tan solo un escenario, sino que es presentado por el pintor como elemento central que organiza la escena. A su vez, esta condiciona la ubicación de los individuos que aparecen en la composición. Se trata de personajes que no se relacionan lo que refuerza la idea de la fragmentación de una sociedad en la que no se fomenta la interacción, donde la convivencia se basa en la coexistencia más que en la relación.

Esta forma de componer en el espacio nos aproxima de nuevo a los planteamientos de Georg Simmel (1903) cuando sostiene que la ciudad moderna se caracteriza por una intensificación de las relaciones sociales mediadas por la distancia y la abstracción. En este contexto, la proximidad física no implica cercanía emocional, sino que puede coexistir con formas de indiferencia y anonimato. Por otro lado, la estructura metálica del puente que vemos en la obra citada nos habla de una incipiente modernidad industrial, donde el hierro es considerado material emblemático que dará lugar a arquitecturas transformadoras del paisaje urbano y por tanto de la experiencia ciudadana.

En esta dirección, Honoré Daumier ofrece una perspectiva complementaria, centrada en la dimensión social del ferrocarril. Este aborda el viaje en tren desde la experiencia de diferentes clases sociales con lo que pone de manifiesto las desigualdades que se dan tanto en la urbe como en esta nueva forma de transporte entre ciudades. Daumier representa los vagones de tercera clase en los que podemos ver aglomeraciones de pasajeros cansados y resignados en oposición a una imagen idealizada sobre el ferrocarril sinónimo de progreso. Para el pintor, no se trata de un lugar democrático, pues para este es la representación de la sociedad misma, con jerarquías y clasificaciones sociales.

Así, nos propone una reflexión crítica sobre la modernidad, donde la tecnología no favorece la eliminación de desigualdades ya que la experiencia del viaje será muy distinta en función de la clase social a la

que se pertenece. Aborda la dimensión humana de los avances técnicos a la vez que pone en cuestión el mensaje de un progreso liberador.

En resumen, ambos artistas, si bien desde planteamientos diferenciados, están haciendo alusión a cuestiones relativas a la vida social y urbana. Para ellos el tren no es solo infraestructura y progreso. Caillebotte nos habla de organización espacial y de nuevas formas de relación de los individuos en el espacio urbano. Daumier, por su parte, se centra en la experiencia del viaje, en los tiempos de espera y en el cansancio de los pasajeros, retratando una vivencia que viene determinada por las condiciones sociales de estos. En ambos casos se pone de manifiesto que el ferrocarril participa en la generación de nuevas formas de socialización. A su vez ambos artistas plantean una crítica hacia una modernidad donde el progreso técnico también tiene implicaciones sociales, una situación contradictoria, donde la innovación tecnológica no favorece la eliminación de modelos de desigualdad o fragmentación social.

#### **4. HOPPER Y LA INTERIORIZACIÓN DE LA EXPERIENCIA FERROVIARIA EN LA MODERNIDAD URBANA**

Para Edward Hopper (1882-1967) el tren y su infraestructura ya es un elemento habitual de la vida urbana, pues nos encontramos en un contexto en el que la modernidad ya se ha consolidado y el ferrocarril ya no se percibe como una novedad. No obstante, en la pintura de Hopper el tren y su infraestructura también aporta información sobre cuestiones sociales y psicológicas, abordando aspectos como la soledad o la fragmentación de la experiencia. En este sentido *Compartimento C, Coche 293* realizada en 1938 nos muestra la figura de una mujer sola en un estado de introspección que, de alguna forma, propone reflexionar sobre la falta de interacción social.

Se trata de un escenario que nos remite a los planteamientos realizados años más tarde por el antropólogo Marc Augé sobre el *no lugar*. Según este los no lugares son espacios de tránsito característicos de la sobremodernidad, definidos por la ausencia de relaciones duraderas y la primacía del anonimato (Augé, 1992). Por tanto, el escenario al que nos aproxima Hopper retrata esta condición en la que la experiencia del viaje en tren es una metáfora de la actual existencia caracterizada por la movilidad constante y la desconexión emocional. Así, Hopper se anticipa a algunas de las preocupaciones de nuestro tiempo. Aspectos como la despersonalización de los espacios que se alejan de la noción de lugar o la

soledad de los individuos en entornos urbanos dominados por el tránsito y la tecnología.

Al margen de la citada obra, en Hopper el ferrocarril es un elemento que está presente de manera recurrente, incluso en aquellas obras en las que no aparece de forma explícita. Su presencia se intuye a través de elementos como la estructura urbana o en la sensación de permanente desplazamiento de los individuos que se sitúan en espacios relacionados con el tránsito como hoteles, cafeterías, andenes, etc. Si bien el tren se integra con lo cotidiano, lo hace a través de experiencias fragmentarias y escenas aisladas que no tienen conexión entre sí dando lugar a una sucesión de instantes efímeros que nos remiten de nuevo a los planteamientos de Walter Benjamin sobre la experiencia moderna. Recordamos que Benjamin señala que la modernidad implica una pérdida de la experiencia tradicional y su sustitución por una experiencia fragmentaria, caracterizada por la discontinuidad y la superficialidad (Benjamin, 1938).

## CONCLUSIONES

El recorrido realizado que va desde Turner hasta Hopper nos ha permitido observar la evolución en la representación del ferrocarril que refleja transformaciones relevantes en la forma de entender los espacios tanto en la configuración urbana como en la sociedad. Desde la fascinación sublime hasta la interiorización cotidiana, la pintura revela cómo esta tecnología reconfiguró la percepción, el espacio y las relaciones sociales.

Por tanto, entendemos que en las artes visuales el ferrocarril no es simplemente un tema iconográfico, sino que se configura como un elemento central en la construcción de la experiencia urbana moderna. A través de las artes visuales, es posible comprender no solo sus efectos materiales, sino también sus implicaciones culturales y sociales.

El presente ensayo se inscribe en el Proyecto I+D *Prácticas Artísticas de la Interdependencia. Ética del cuidado y teorías urbanas contemporáneas en las artes visuales* (ARTINTER) subvencionado por la Generalitat Valenciana (Referencia CIAICO/2023/262).

## BIBLIOGRAFÍA

Augé, Marc (1992), *Los no lugares: espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.

- Baudelaire, Charles, (1999). *Salones y otros escritos sobre arte*. Madrid: Visor.
- Benjamin, Walter (2003). *La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica*. México D.F: Itaca.
- Clark, Kenneth (1990). *La rebelión romántica. El arte romántico frente al clásico*, Madrid: Alianza Editorial.
- Duque, Félix (2005). *Terror tras la postmodernidad*. Madrid: Abada Editores.
- Jakob, Michael (2007). “Energía”. En Colafranceschi, Daniela. *Landscape + 100 palabras para habitarlo*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Litvak, Lily (1993). “El tiempo de los trenes”. En VV. AA. *Los paisajes del Prado*. Madrid: Nerea.
- Robles, Rocío (2007). *Episodios de la abstracción del arte a ritmo de tren*. Tesis Doctoral inédita. Universidad Complutense de Madrid.
- Schivelbusch, Wolfgang (1977). *The Railway Journey*. University of California Press.
- Simmel, George (1986). “Las grandes urbes y la vida del espíritu”. En *El individuo y la libertad*. Barcelona: Península