



E X P O S I C I Ó N

I T I N E R A N T E

# TRENES DE CINE

RENFE

P I N T U R A

A . G A R C I A





Esta muestra es nuestro particular  
homenaje al mundo del cine,  
al que tan estrechamente unido viaja  
la historia del ferrocarril.

Concepto, edición y coordinación: Dirección de Comunicación Corporativa  
y Relaciones Externas de Renfe.

Proyecto gráfico: DIT comunicación.

Archivo fotográfico: The Kobal Collection y Filmoteca Generalitat Valenciana.

Fotografía de la obra: Magán - Domingo, J. Marina.

Imprime: Gráficas Ronda.

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad, ni parte de este catálogo, puede  
reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico,  
incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información  
y sistema de recuperación, sin permiso escrito de RENFE.

TRENES DE CINE

La cultura es un bien social al que la empresa no puede permanecer ajeno. En sus distintas manifestaciones el arte del conocimiento es el eslabón entre la percepción del presente y una realidad mejor.

Renfe también desea mejorar su entorno de tal suerte que los viajes trasciendan al mero desplazamiento e incorporen valores y emociones. Como valor, como emoción, como criterio de calidad, Renfe pretende transportar la cultura de su tiempo hasta sus conciencias. Por eso una de sus actividades es la acción editorial, en la que enmarca la colección de CATÁLOGOS DE ARTE.

J. M. Velasco Guardado  
DIRECTOR DE COMUNICACIÓN CORP. Y RR. EE. RENFE

5

Jose María Pruneda  
PERIODISTA

9

Marlene Dietrich y la condición  
canina del hombre

13

Collage film gánster

17

Extranos en un tren

27

Con la mente en los talones  
Sueños de un seductor en  
la era del plástico

31

Sueños de un seductor en  
la era del plástico

35

7

11

15

18

29

33

36

Ángel Fernández Santos  
PERIODISTA, CRÍTICO DE CINE

El maquinista que perdió el tren

Marx al final del oeste

Antonio Vergara  
PERIODISTA, CRÍTICO DE CINE

Estación Termini

Fin de trayecto

Antonio García López

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

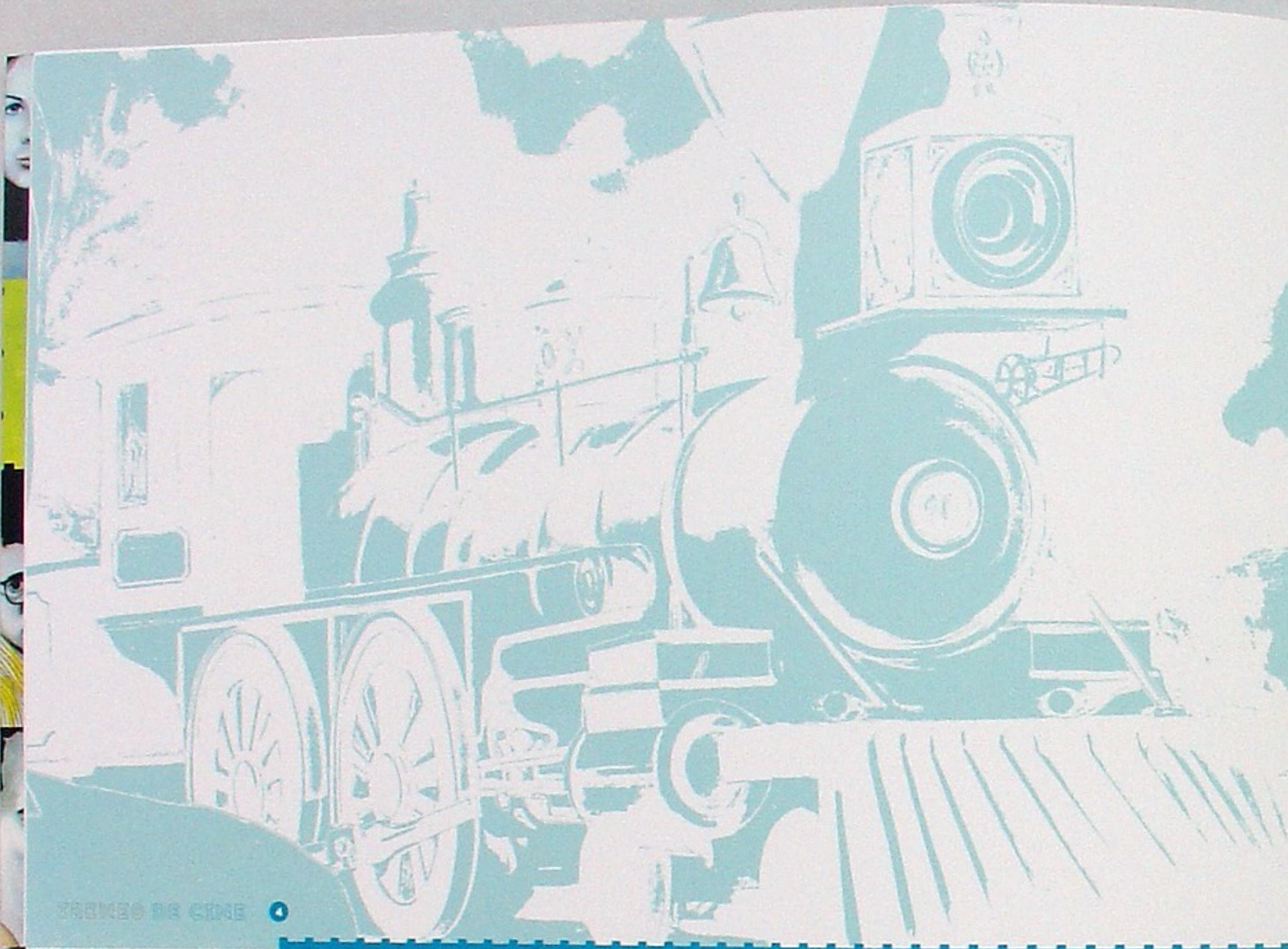
166

167

168

169

170



## EN UN PAÍS DE CINE Y TREN

No es casual que el cine experimente una nueva primavera en España. Ni tampoco que el tren recupere posiciones -y, sobre todo, deseos- en el mercado de los transportes. Porque éste es un país de tren, pero también un territorio luminoso, creativo, amable... cinematográfico.

El cine es la transmisión de la luz desde su entorno natural hasta la retina de las emociones. En su recorrido, los colores se descomponen en sentimientos para volver a reunirse en imágenes de la vida, de la historia, del bien y del mal, del amor y del odio, de éste y de otros mundos tan reales como el poder del hombre para perpetuar sus experiencias.

El tren no es vías, ni locomotoras, ni vagones. El tren es sus viajeros, su capacidad para transportar emociones y sentimientos desde un origen a un destino. A un final que siempre es una estación de tránsito entre las necesidades mundanas del individuo y su vocación de permanencia en el seno de la colectividad. El tren lleva vida.

Como hermanos en la emoción, tren y cine han seguido vías paralelas, incluso se han cruzado a menudo en enclaves de la creatividad. Su imagen jamás ha aparecido desenfocada, sino racionalmente superpuesta sobre la realidad, en una pantalla iluminada por los colores de las vidas que ambos mostraban sin engaño ni tamiz.

Porque ambos, tren y cine, hermanados también en el sentimiento colectivo, están destinados a seguir recorriendo las realidades de estas tierras con generosidad, sin vanidades. Un tren de calidades humanas que satisface las movilidades materiales. Un cine capaz de competir con las estrellas más caras del firmamento con la ilusión de los mejores creadores de conciencias.

Estos son el tren y el cine que se merece un país de cine y tren.

JOSE MANUEL VELASCO GUARDADO  
Director de Comunicación Corporativa  
y Relaciones Externas de RENFE



## LAS VÉRTEBRAS DE HIERRO DEL CINE

El cine, que en palabras de André Breton es el único misterio absolutamente moderno, nació, echó a andar y se adentró en este siglo sobre rieles. Un documento sobre una locomotora abrió paso al artilugio de la máquina proyectora de imágenes en movimiento hace más de cien años y otra locomotora tiró del convoy donde se escenificó en 1903 la primera ficción cinematográfica. El ferrocarril, la vía férrea, el carril de hierro, es un camino sin cuyo trazado sería ilegible el articulado de los códigos de la mirada de la gente de ahora, la evolución misma de esa mirada. No hay manera de disociar al cine del tren y al tren del cine. Son la misma cosa o dos partes inseparables de la misma cosa. Recorren en paralelo los mismos itinerarios, atraviesan hermanados los mismos espacios, fluyen juntos dentro de un mismo tiempo. Y desvelan a la gente de esta época enigmas que esconden sus rutas íntimas, son brújula de algunas de sus incursiones solitarias en los sueños, descifran muchos de sus extravíos en lo indescifrable. La frágil materia de que está hecho el celuloide se hace fuerte, sostenida por las vértebras metálicas del Caballo de Hierro.

Alrededor del núcleo de los mitos nacientes van adhiriéndose capas y más capas de signos envolventes, que los engrosan poco a poco hasta convertirlos en un pequeño mundo cerrado sobre sí mismo. El mundo del tren (los vestíbulos, los andenes, los vagones, las máquinas humeantes, las agujas, el estruendo rítmico del paso de las ruedas sobre los tejidos de rieles, la vulneración ritual del paisaje) está incrustado, y dentro de él se ramifica como un sistema arterial en un organismo vivo, en el mundo del cine. De "El gran robo del tren" hasta "Europa", desde el arranque del prehistórico pionero del reportaje filmado por Edwin S. Porter a la sofisticada película de uno de los más avanzados poetas del cine actual, Lars von Trier, el tren configura algunas de las articulaciones más vivas y más usadas del lenguaje cinematográfico, lo que le convierte en un rasgo de la propia identidad del cine. El tren es más que el escenario de incontables películas, es también una forma de acceso a los entresijos del cine, de la misma manera que son muchas las películas que constituyen la forma más recta de entrar dentro de los entresijos del tren y, dentro de ellos, hacernos viajar su viaje.

El otro día lei en un periódico que el ciclismo, un viejo deporte, ha sido en realidad recreado hace no mucho tiempo por las cámaras de la televisión. Parece exacto, innegable. Casi lo mismo escribió hace seis o siete décadas un célebre hombre de cine estadounidense, King Vidor, cuando dijo que el cine había reinventado los trenes al meterse dentro de ellos, hurgar en sus entrañas y hacerlas suyas. Todavía las viejas locomotoras siguen bufando sobre los rieles, silenciosos como la seda, por donde circulan ahora los trenes de alta velocidad, porque el cine necesita y necesitará mientras exista hacer arrancar aquellas cafeteras humeantes. En un instante, la imagen de un modelo de locomotora sitúa a una pantalla en un lugar y un tiempo exacto dentro de los dos últimos siglos, o casi. Es más, un rostro que ocupa la totalidad de una pantalla y el pitido de un tren en la banda sonora, fuera de campo, bastan para escribir visualmente una fecha y ahorrar a los fabricantes y creadores de una película laboriosos esfuerzos de ambientación. El tren es más que un singular objeto fotogénico, es también un signo preciso, una referencia infalible, un automatismo topográfico y cronológico del recorrido de la aventura del cine.

## TRENES DE CINE

Parece más que difícil arrancar de "Con faldas y a lo loco" la sacudida erótica de la imagen en que el chorro de vapor de una locomotora acelera y acentúa, ante los ojos asombrados de Jack Lemmon y Tony Curtis, las ondulaciones de las caderas de Marilyn Monroe. El mito del Caballo de Hierro, creado por el western, es hoy parte del ralo vocabulario de las cosas universalmente sabidas. No hay manera de rememorar el esplendor de Marlene Dietrich sin verla dentro de un vagón de "El expreso de Shangai". El grito de Groucho "¡Más madera!" no es sólo una gracia de "Los hermanos Marx en el Oeste", es también una frase ritual de innumerables conversaciones cotidianas en todo el mundo. ¿Hay quien pueda disociar al Gary Cooper de "Solo Oeste", de su desesperada espera del tren de mediodía en el poblado del que es sheriff? No hay imagen popular del desamor más poderosa que ante el peligro" de su desesperada espera del tren de mediodía en el poblado del que es sheriff? No hay imagen popular del desamor más poderosa que aquella de "Casablanca" donde vemos a Humphrey Bogart, encaramado al estribo de un vagón, esperar inútilmente la llegada de Ingrid Bergman a la estación de Austerlitz de París. Tampoco es posible apartar la remota identidad entre amor y muerte de las imágenes del tren de "Deseos humanos" en que Glenn Ford y Gloria Grahame juegan sus mortales últimas jugadas. ¿Sería tan recordado Buster Keaton si no hubiera sido "El maquinista de La General"? No creo que exista una idea tan convincente y tan a flor de piel del esfuerzo humano por construir una sociedad industrial como la que contiene Unión Pacifico y su encuentro de trenes final. ¿Hay una representación del salto de la Edad Media a la Moderna tan veloz, simple y vigoroso como el que expulsa la imagen de un jinete que brinca desde la silla de su caballo al estribo de un vagón del Caballo de Hierro, repetida en innumerables películas del Oeste? ¿Hay expresión más aterradora y veraz de una catástrofe colectiva como la que contiene un descarrilamiento filmado? Basta recordar "El mayor espectáculo del mundo" para dar por contestada la pregunta.

Podrían abarcar un, materialmente inabordable, volumen de ejemplos de irrupciones del tren, a través de los ojos abiertos de los espectadores de películas, dentro del núcleo de la imaginación de esta época. La forja, en la segunda y tercera décadas del siglo, del lenguaje cinematográfico reveló que gran parte de las articulaciones de su sintaxis ya estaban codificadas desde mucho tiempo antes de que el cine existiese. Lo que éste trajo a los dominios de la imaginación moderna no fue tanto la creación de un nuevo lenguaje, que en gran parte ya existía, se desplegaba y vivía encerrado en el mundo de la ensueño, como el súbito desvelamiento completo de este lenguaje primordial preexistente. El cine, al destapar rasgos hasta entonces ocultos de esta forma oculta del ingenio humano, se convirtió en la última aventura de este ingenio y logró la hazaña, o el misterio absolutamente contemporáneo de que habló André Breton, de hacer contemplar a los hombres sus propios sueños fuera de las estancias cerradas del cerebro, desplegados ahí fuera, deslizándose sobre rieles en una pantalla.

ÁNGEL FERNÁNDEZ SANTOS  
Periodista, crítico de cine

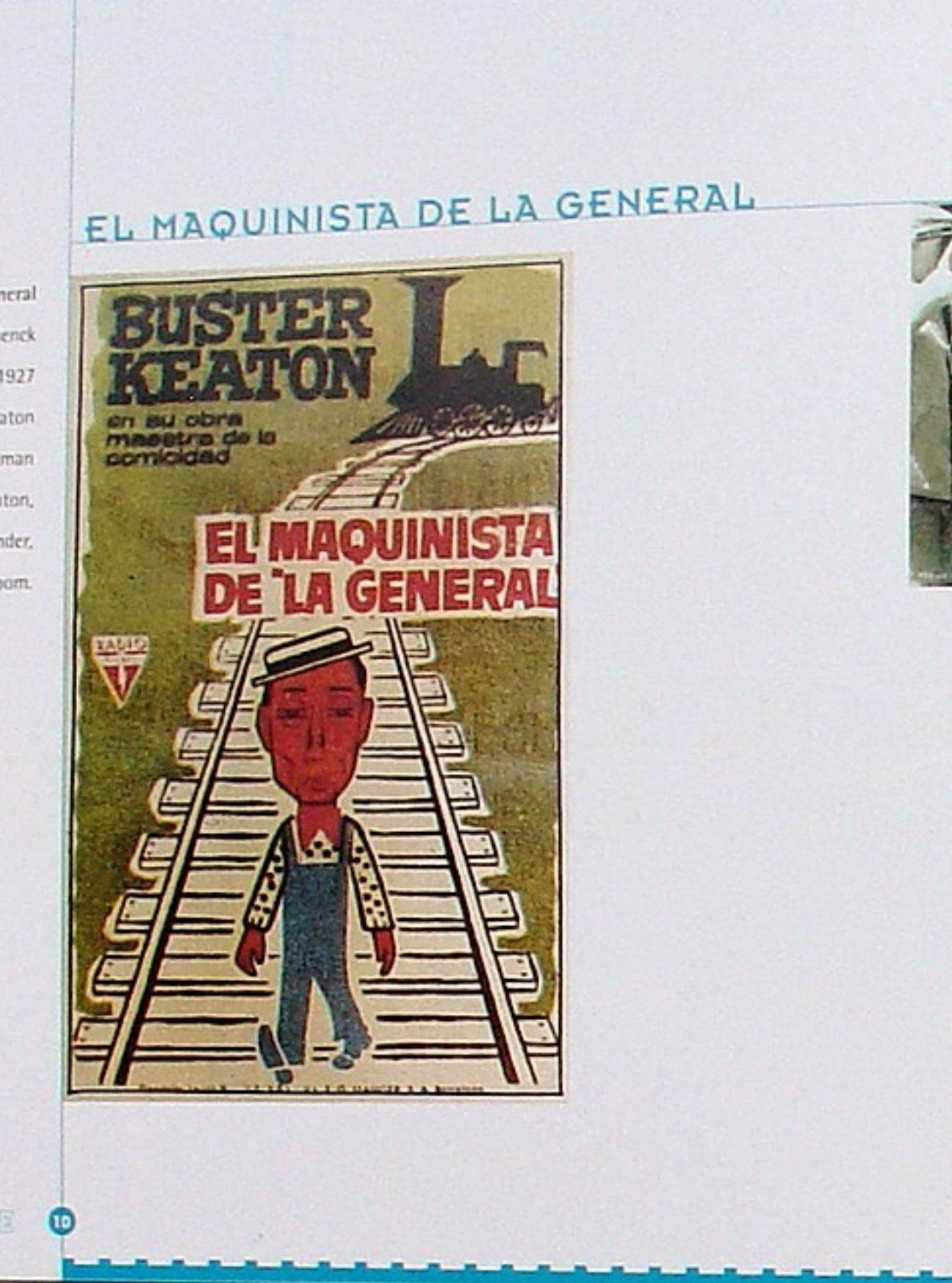
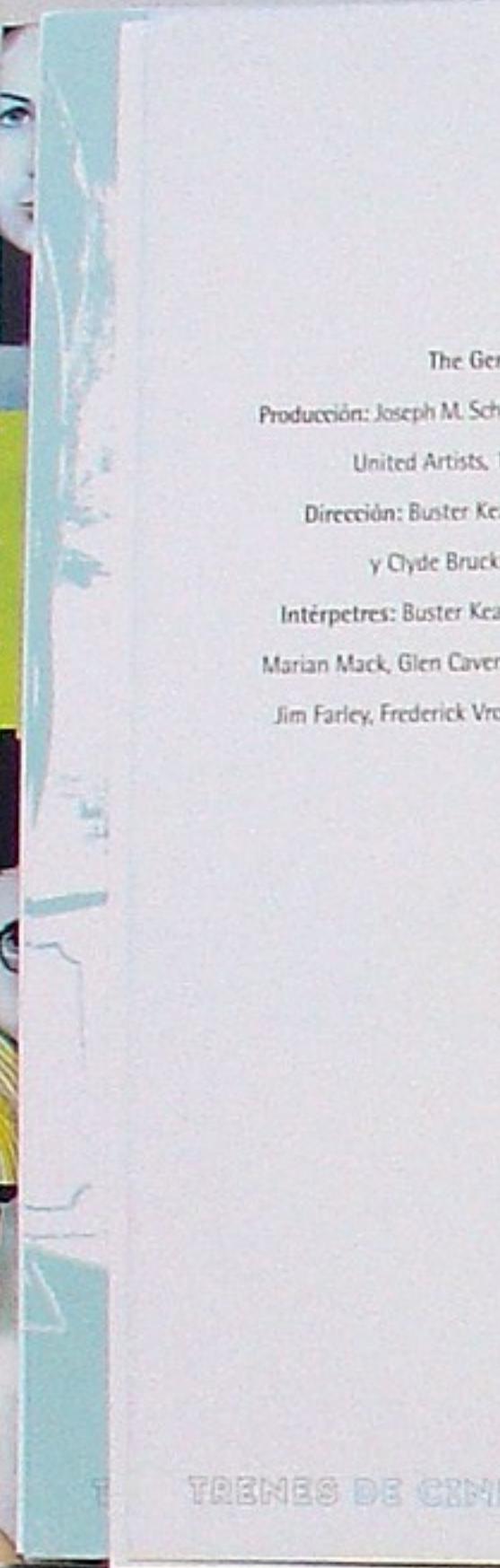
Han pasado algo más de cien años desde que una cámara implacable de los hermanos Lumière filmaba una película corta que representaba la entrada de un tren en la estación de La Ciotat. Lo que resultaba difícil de imaginar entonces era que, en esos breves planos, estaba el nacimiento de una relación profunda, duradera, en la que el protagonista iba a sobrevivir a todos los avances tecnológicos, géneros y modas que han ido transformando la industria cinematográfica. Porque ha habido trenes en el cine mudo, en el sonoro, en el glorioso tecnicolor de Natalie Kalmus, en el cinemáscopio de la Fox y en el cinerama. El formato no condicionó nunca el papel del protagonista, pero también hay que decir que no solamente se trata de trenes, sino lo que se mueve a su alrededor o, mejor dicho, lo que no se mueve: las estaciones han tenido tanta importancia, al menos, como el medio para el que fueron creadas. Esta relación, que todavía continúa, necesitará, al menos, de una leve y teórica explicación que justifique una estabilidad desarrollada de forma continua desde 1896 hasta nuestros días, ejerciendo siempre una notable fascinación sobre el espectador.

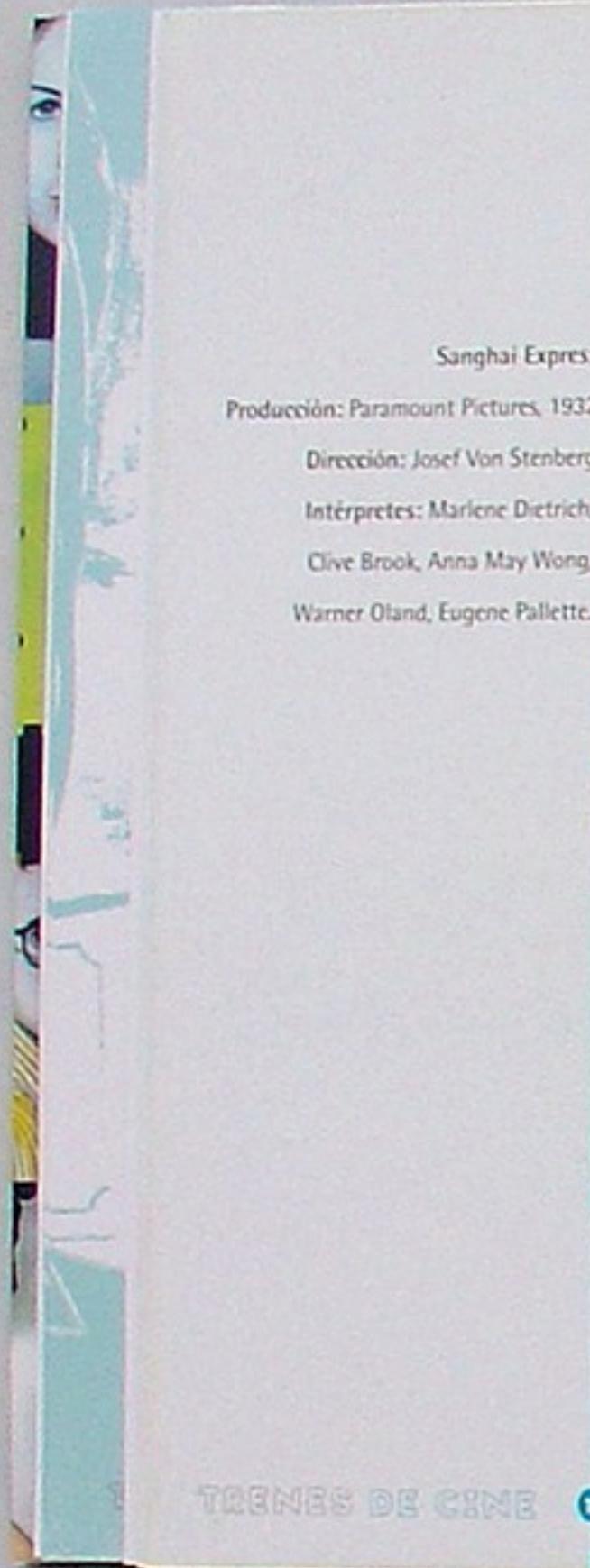
¿Por qué el tren funciona tan bien cinematográficamente? En el inicio del cine, es posible encontrar una razón: se trata de la tecnología más avanzada en lo referente a un medio de transporte. Es un medio que se mueve, que, naturalmente, está en movimiento y el cine es, sobre todo, movimiento. Pero luego pasan años, surgen otros medios, y el tren sigue ahí. Entonces surge la raíz dramática de una situación: un tren es un lugar cerrado que, en tanto se mueve, no permite salir de él a la acción. Ese mundo cerrado y dinámico crea, por sé, una situación potencialmente dramática. Pero, todavía hay algo más. La emoción, la inquietud inevitable que despierta cualquier viaje, no se ha perdido nunca. Por eso, las estaciones tienen un complejo significado: son lugares de encuentro o de despedida. Sirven de marco a estancias fugaces, anónimas, donde Trevor Howard y Celia Johnson tendrán su "Breve Encuentro", Bogart esperará inútilmente a Ingrid Bergman para tomar el último Tren de París y Cooper se enfrentará él solo a su destino cuando el tren silbe tres veces.

De cómo un tren o una estación pueden introducirse en una acción hasta devenir el escenario principal del drama, unas películas bien escogidas sirven como ejemplo. En "El Maquinista de La General" lo que se plantea es una relación de amor entre el hombre y la máquina que deja de ser anónima para formar parte indisoluble de su vida. En "El Expreso de Shanghai" unos personajes se dirigen, de forma inevitable, al final de su periplo vital. Un fugaz encuentro de dos extraños sirve a Hitchcock para desarrollar una siniestra trama y, años después, para que Cary Grant despliegue toda su astucia (y sus encantos) en el expreso Twenty Century, mientras la muerte le sigue de cerca. Tampoco es posible olvidar el drama poderoso de Jennifer Jones y Monty Clift en la estación Termini de Roma y, por supuesto, la vivacidad y presencia maravillosa de Marilyn camino de Palm Spring, conducida por un maquinista de mano maestra llamado Billy Wilder.

El tema no está acabado, no hay que tener miedo. Oscuros agentes secretos ya viajan por el Eurotunel y está garantizado que no vamos a quedarnos sin combustible. Para esa remota eventualidad, siempre tendremos un último recurso ¡Madera, más madera!

JOSE ANTONIO PRUNEDA  
Crítico de cine





## SANGHAI EXPRESS

Sangha Express

Producción: Paramount Pictures, 1932

Dirección: Josef Von Stenberg

Intérpretes: Marlene Dietrich,

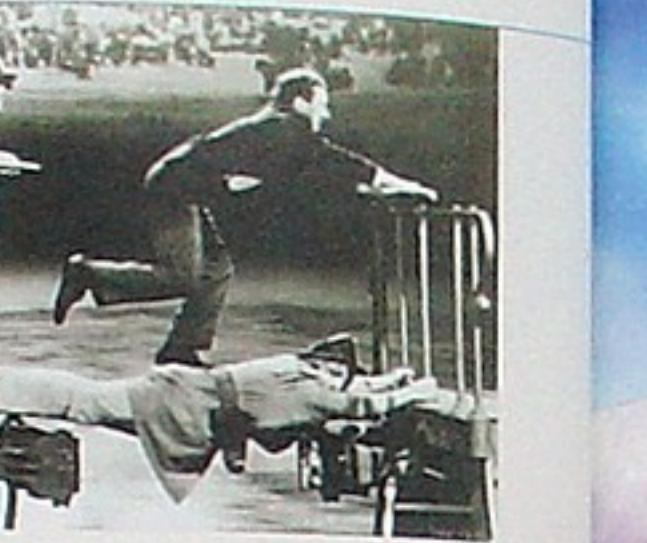
Clive Brook, Anna May Wong,

Warner Oland, Eugene Pallette.



## LOS HERMANOS MARX EN EL OESTE

Marx Bros. in go west  
Producción: Jack Cummings  
Metro Goldwyn Mayer, 1940  
Dirección: Edward Buzzell  
Intérpretes: Groucho Marx,  
Chico Marx, Harpo Marx,  
John Carroll, Diana Lewis.



Título: Marx al final del oeste  
Técnica: Óleo y acrílico  
Lienzo 3,9 X 2,6 m.

MARX AL FINAL DEL OESTE  
GARCIA, 1998



## PERDICIÓN

Double Indemnity

Producción: Paramount Pictures.

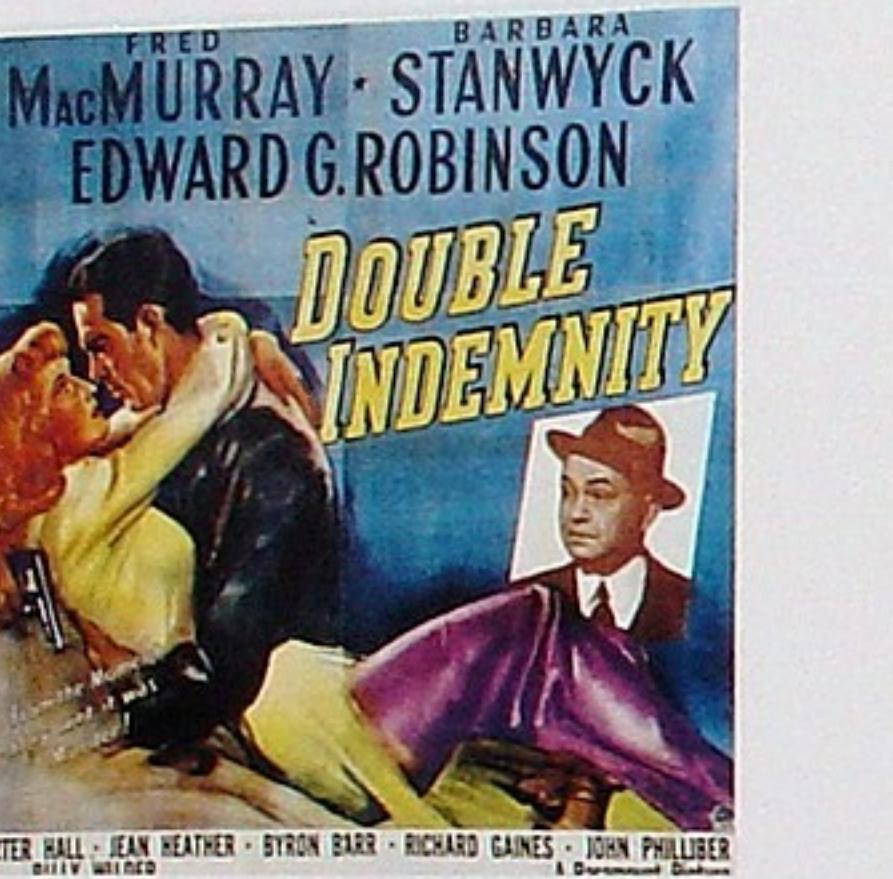
1944

Dirección: Billy Wilder

Intérpretes: Edward G. Robinson,

Fred MacMurray, Barbara Stanwick,

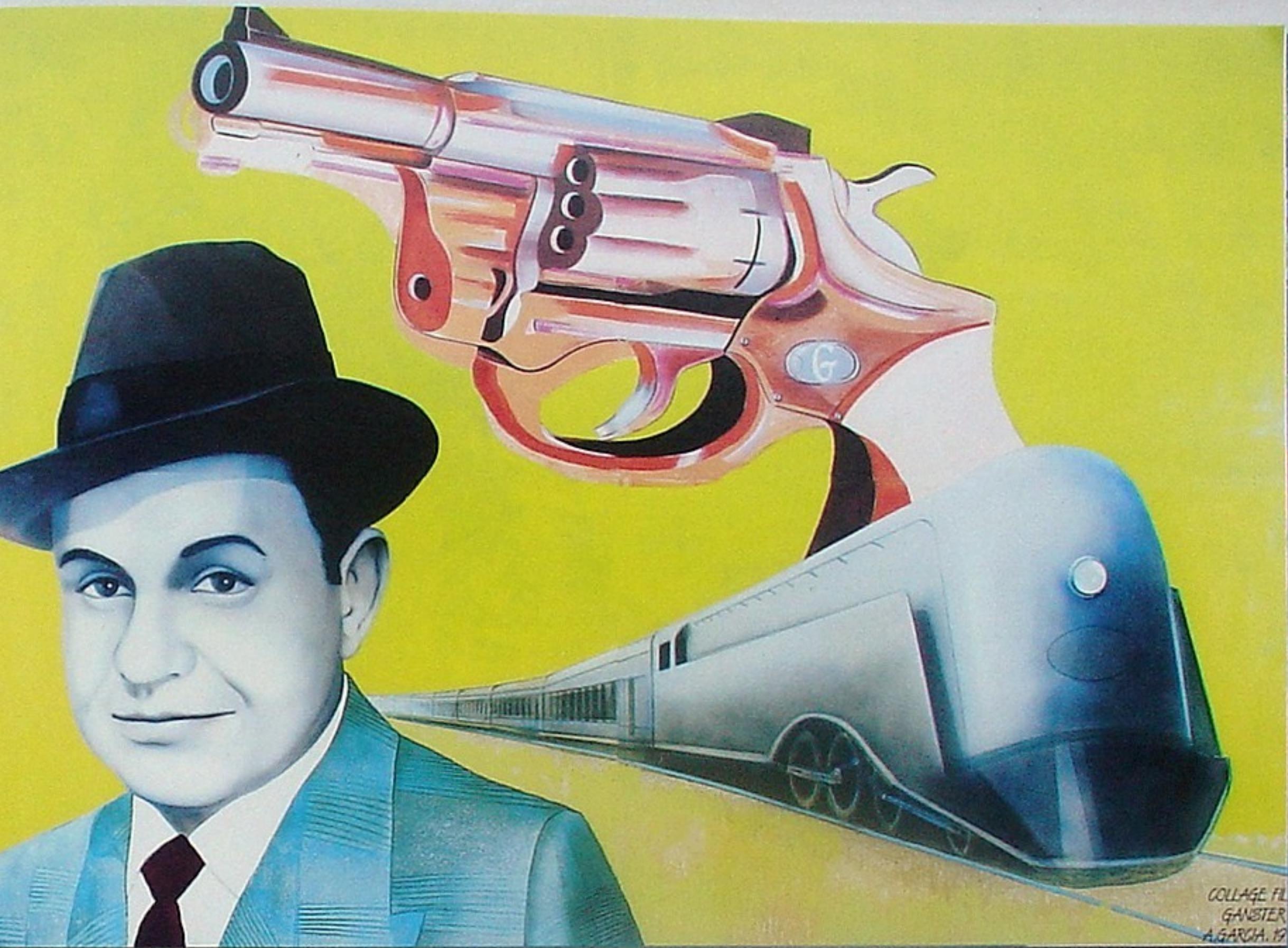
Porter Hall, Jean Heather.



Titulo: Collage Film Ganster

Técnica: Óleo y acrílico

Lienzo 3,9 X 2,6 m.



COLLAGE FIL  
GANSTER  
AGARCIA. 19

## SESIÓN CONTINUA... VÍA LIBRE

El tren y el cine son casi, o sin casi, coetáneos. Por tanto, no es raro que la revolucionaria tecnología que representaba el ferrocarril y la productiva perturbación artística, fruto también, en principio, de los avances técnicos que supuso el cine, se enamoraran a primera vista. Fue un flechazo que hizo época y todavía disfrutamos del fruto de aquella unión.

En 1895 -París, 28 de diciembre- Louis Lumière proyecta en el sótano del Grand Café, sito en el Boulevard des Capucines, "Le déjeuner de bébé". La pantalla es un lienzo blanco colocado en el Salón Índio. Se apagan las luces y los espectadores ven una foto fija. Un niño ya destetado, con sus padres, sentados a una mesa. De pronto, el cinematógrafo se pone en movimiento y se escuchan johhhs! de asombro. La foto se mueve. Monsieur Lumière le da la papilla a su vástag -Andrée- con una eucharista. La madre asiste con ternura al acto alimenticio o nutricional. Ha nacido el cine.

Los espectadores no creen, o no entienden, lo que ven. La escena transcurre un día ventoso de primavera, en la villa de los Lumière en Lyon-Monplaisir. Lo que más les impresiona no es la papilla, sino el estremecimiento, a causa del aire, de los árboles -de sus ramas, más precisamente- situados en un segundo plano, tras el bebé y sus padres. Todo se agita, como el relativamente nuevo ferrocarril.

Mismo año 1895. Louis Lumière rueda "Arrivée d'un train à La Ciotat", o sea, "Llegada de un tren a La Ciotat", también conocido como "La entrada de un tren en la estación de La Ciotat". Hay dudas históricas acerca de si la estación era La Ciotat o la de Villefranche. Es un detalle menor, así como si la fecha de rodaje es 1895 o, tal vez, 1896. Aquí comienza la alianza artística entre ferrocarril y cine. Dos nuevas tecnologías hermanadas; si bien se mira, por el movimiento. El tren, a 50 ó 60 kilómetros por hora; el cine, a 16 imágenes por segundo. Más tarde, a 24 imágenes por segundo. En 1934, el mismo Lumière rodó, impelido por la melancolía, una nueva versión: "Llegada de un tren a la estación de La Ciotat". Lo hizo en relieve, para acentuar más la impresión realista.

Georges Sadoul, en su "Histoire du Cinema Mondial" (1949), relata las sensaciones de los espectadores en 1895: "La locomotora llegaba desde el fondo de la pantalla. Se lanzaba sobre los espectadores y los hacia estremecerse: temían ser aplastados. Identificaban su visión con la del ingenio mecánico. Así pues, la cámara se convertía, por primera vez, en un personaje del drama". En esta película están, además, casi todos los planos utilizados posteriormente en el cine.

En España, y sin duda por influencia de los Lumière, Fructuoso Gelabert (Barcelona, 1874) rodó "Llegada de un tren a la estación de ferrocarril del Norte de Barcelona". Gelabert fue, junto a Segundo Chomón, uno de los pioneros del cinematógrafo en España. El turolense Chomón puede que fuera el primer cineasta en pensar que los trenes podían sufrir accidentes, al igual que la diligencias del Far-West cuando volcaban a causa de las irregularidades del terreno o de un ataque en masa de los indios. Por tanto, rodó en 1902 "Choque de trenes", lo cual impresionó al respetable, no hizo muy felices a las compañías ferroviarias, puede que, sin saberlo, inaugura el género de "catástrofes" de trenes, aviones o navíos.

La pasión mundial por el ferrocarril fue una mina para Hollywood y el séptimo arte (y puede que también para las empresas que lo explotaban, que consiguieron publicidad gratuita; lo relevante era promocionar el nuevo medio de locomoción, no perjudicando nada si era asaltado por indios o bandidos, o si algún convoy se despedía por exceso de velocidad huyendo de "outlaws" a galope tendido).

El vínculo entre ferrocarril y western es, sin duda, uno de los más fecundos, en términos artísticos y aventureros, de la historia de la humanidad. Si antes el dinero lo trastablaban las diligencias, a partir del ferrocarril fue en este transporte. Hollywood no fue indiferente a los hechos y supo transformarlos en cine, a menudo bueno o muy bueno.

En el año 1900 hubo 29 asaltos a trenes en EEUU. En 1896, según George-Albert Astre y Albert-Patrick Hoarau (*Univers du Western*, 1973) y conforme a los testimonios de la Union Pacific Railroad, se constituyó el Trains Robber's Syndicate, es decir, -véase el sentido del humor de sus fundadores- el Sindicato de Ladrones de Trenes.

Comenzaron su labor "sindical" en 1899, atacando en Idaho un convoy de la Union Pacific. Despues actuaron en Wyoming y Montana. El objetivo siempre era el mismo: las sacas con miles de dólares y el desplumamiento, si convenía, de los pasajeros ricos. El "sindicato" tuvo problemas de liderazgo y se autodisolvío. Uno de sus afiliados, Kid Curry, fue cercado en 1903. Optó por suicidarse. Este hecho real fue la base del primer western conocido: "Great train robbery" (1903), o sea, "Asalto al gran tren", más o menos, porque se conoce con diversos títulos. Porter, su director, también se valió del efecto "de realidad" que propiciaba el cinematógrafo -como el tren de Lumière- filmando un primer plano de la mano de uno de los bandidos que empuñaba un revólver y que apunta directamente a la cabeza o corazón de los espantados espectadores.

La compañía Delaware and Lackwanna Railroad, después del éxito del filme de Porter y consciente de que su realismo era brutal, financió el filme publicitario para convencer a sus usuarios de que ni una mota de carbonilla penetraría en sus ojos si contrataban sus servicios.

A partir de la película de Porter, ferrocarril y western no se disociarán jamás. De todos los géneros cinematográficos codificados por Hollywood, es el western donde el tren adquiere un protagonismo esencial. John Ford, el maestro, rodó ya en 1924 "The iron horse" ("El caballo de hierro") -así le llamaban los indios-, película muda que narraba la lucha entre dos empresas ferroviarias. Como se ve, tras la fantástica aparición del tren de Lumière y el choque de trenes de Segundo Chomón -o "Asalto al gran tren"-, guionistas, productores y directores comenzaban a jugar con las muy variadas posibilidades temáticas del ferrocarril.

Es el caso, también, de Abel Gance, autor de "La roue" ("La rueda"). Según los historiografos, se filmó entre 1921 y 1924. Es una epopeya ferroviaria con tintes metafísicos y documentales. Siempre había que sacar aquellos aspectos del nuevo artilugio que despertaban la curiosidad de un público casi recién estrenado en la Era Industrial: los pistones (o como se llamaran), los frenos, el girar vertiginoso de las ruedas, el profundo pitido y el humo; o los maquinistas nutriendo al caballo de hierro con carbón o madera. ¿Quién no recuerda aquel grito épico y burlón de Groucho Marx en "Los hermanos Marx en el Oeste"? "Más madera, es la guerra", mientras atiborra las calderas con todo el maderamen del tren.

En 1926, Buster Keaton dirigió e interpretó "El maquinista de La General", donde lo burlesco del argumento y de las situaciones adquiría una dimensión épica corregida por la incrédula expresión del genial cómico. Unos años antes, Lupo Pick rodó "El rail" (1921). Puede que fuese este director alemán el primero en recurrir a un ferroviario, profesión relativamente nueva, para inaugurar el género del folletín -o drama: "El ferroviano", de Pietro Germi, 1956- con trabajadores del tren. En esta línea de extraer al ferrocarril todas sus potencialidades cinematográficas, pero en clave de comedia, no debe olvidarse: "El rápido de Roma" (1932), del ontanico Walter Forde. El recurso dramático de reunir a viajeros de muy diferente condición social -o análoga-, que coinciden involuntariamente en un trayecto (o a propósito), con perfiles psicológicos e intenciones disímiles, ha conformado otro subgénero en el interior del género de trenes. "Asesinato en el Orient Express" (1974), de Sidney Lumet, y basado en un enredo policial de Agatha Christie, es un ejemplo emblemático.

Pero el mismo año que Walter Forde filmaba "El rápido de Roma", Alfred Hitchcock, a la sazón todavía en Gran Bretaña, ponía en imágenes "El número 17" (1932). Siete años más tarde fijaría su residencia en EEUU. "El número 17" es, en cierto modo, un antecedente de los filmes "con" tren o "en" tren, tales como "Alarma en el expreso" (1938), "Extraños en un tren" (1951) o "Con la muerte en los talones" (1959), que contiene uno de los más eróticos y brillantes momentos de comedia entre un hombre y una mujer no sólo en el vagón-restaurante, sino en la intimidad de la cabina-cama.

Donde hay un argumento de acción, con persecuciones, afán de huida u ocultamiento, aparece un ferrocarril. "El número 17" es otro ejemplo más. Unos ladrones roban una valiosa joya y suben a un tren que los aproxime a Francia. El protagonista (John Stuart), detective, consigue subir al convoy. A partir de este instante comienza algo también muy común en el cine: "con" tren o el tren "en" el cine: arriesgados ejercicios malabarísticos entre el detective y los delincuentes, saltando o pasando de un vagón a otro, con profusión de tiroteo. El tren es, de nuevo, un elemento que fascina visualmente a los directores y a los aficionados. "Alarma en el expreso" es ya la culminación de las potencialidades cinematográficas del tren, tan inteligentemente desarrolladas por Hitchcock con posterioridad.

Pero un tren no es únicamente la máquina, los vagones, los rieles (Costa-Gravas realizó en 1965 un policiaco ferroviario: "Los rieles del crimen"), sino también accesorios o productos de la combustión que dan juego cinematográfico. Por no referirnos -nos referiremos- a los puentes, lejanos o no. De otro lado, la angostura de los pasillos también ha servido, sobre todo en las comedias, para esbozar momentos (instantes fugaces, más bien) eróticos. Y en los compartimentos ocupados por cuatro personas, los guionistas y los realizadores de películas de argumento policiaco o de espionaje han obtenido cruce de miradas recelosas entre perseguidos y perseguidores y pasajeros ajenos al drama, pero igualmente sospechosos por obra y gracia de la mirada ladina de la cámara, es decir, del director.

Las traviesas. Objetivo principal para hacer descarrilar un tren o inutilizar la vía. Destruir traviesas y rieles es muy propio de los filmes bélicos y del western. En "Misión de audaces" ("The horse soldiers"), el injustamente minusvalorado western que rodó en 1959 John Ford, la misión del coronel Marlowe (John Wayne) es destruir el nudo principal de aprovisionamiento de armas y material de los sudistas en la estación de Newton.

Cuando tras un recorrido repleto de incidentes llega la caballería a la Newton Station, ¿cuál es el cometido fundamental de los soldados? Arrancar el mayor número de traviesas, encender potentes fuegos con ellas y calentar los rieles, como haría un herrero para forjar el hierro, hasta poder doblarlos, e inhabilitarlos por tanto. Los curvan, además, aprovechando los postes del telégrafo.

Siquieres cargar un tren, neutraliza las vías y las traviesas, hermanas siamesas. Desde luego, en la época anterior al ferrocarril eléctrico, que a su dependencia tradicional de vías y traviesas se une hoy el pantógrafo y la catenaria. Por consiguiente, hoy los cineastas pueden ordenar que sus criaturas de ficción averien el sistema eléctrico/electrónico/informático de un tren para cometer alguna fechoría, pero, de todos modos, lo más cinematográfico es la voladura de un puente (el del río Kwai, verbiigracia), aunque sea lejano ("Un puente lejano", 1977, de Richard Attenborough) o simplemente "El puente", aquél filme de Bernard Wicki de 1959, antibelicista y humanista, que los aficionados veteranos vimos en los cine-clubs autorizados -y levemente cléricales- de la España del momento.

Aunque mis conocimientos me impiden distinguir un tren de un metro -pero deduzco intuitivamente que es como un tren que básicamente transporta a los ciudadanos bajo tierra (subway) y en un recorrido básicamente urbano-, tal vez no sería impertinente ni fuera de lugar acordarse de "Pelham 1.2.3." ("The taking of Pelham one two three"), de Joseph Sargent. Fue en 1974 cuando se rodó. Thriller vertiginoso en una línea del metro neoyorkino. El busílis radicaba en un duelo tecnológico entre los secuestradores del metro (entre ellos un individuo resentido y desleal a la empresa, de la que había sido despedido) y los responsables del centro de operaciones, dirigidos por Walter Matthau, que incluso en circunstancias de máxima gravedad pone cara de comedia de Billy Wilder. El duelo no se resolvía destruyendo traviesas o dinamitando rieles, sino con tecnología punta y, naturalmente, el héroe.

El vapor. Símbolo del afejo ferrocarril, con sus humos, inmortalizado por pintores. Uno de ellos, Frederic Remington (1861-1909), también escultor y dibujante, consiguió atrapar algún tren, aunque él fue un artista entre épico y documentalista del Oeste. Aunque ocho años más tarde de su nacimiento (10 de mayo de 1869) se encontraron las dos líneas de ferrocarril impulsadas por la Central Pacific y la Union Pacific, en Promontory Point (Utah, al norte del Gran Lago Salado), lo que suponía el enlace del este con el oeste, y que dio material filmico a, entre otros, Cecil B. de Mille ("Union Pacific", 1939), Remington, Carl Wimber, Charles Marion Russell o

Alfred Jacob Miller optaron por marginar al ferrocarril, intruso o violador de la Naturaleza, y concentrar su mirada en los rebaños de búfalos, los paisajes casi prehistóricos, las estampas costumbristas y cierta representación de la violencia ("Treasures of the Old West", Denver Art Museum and the Buffalo Bill Historical Center in Cody, Wyoming, 1984).

Billy Wilder es el director que más méjula le ha extraído al vapor. "Con faldas y a lo loco" (1959). Una de las componentes de la orquesta femenina Sweet Sue's Syncopators, más concretamente la vocalista Sugar Kane (Marilyn Monroe, "caña de azúcar"), está a punto de subir al tren. Camina contoneándose por el andén. De pronto, una nube de vapor surge desde los bajos del ferrocarril, al mismo tiempo que suena un pitido estruendoso. Sugar Kane la esquiva, lo cual es un pretexto de Wilder para que sus caderas y su culo se muevan más y atraigan la atención del espectador. Es, tal vez, la más inteligente utilización erótica de una máquina de vapor en toda la historia del cine.

En los pasillos, por lo general estrechos, se ha repetido, en las comedias (de Wilder o de los 60), la escena de la protagonista, o secundaria, muy bien dotada de senos, por expresarlo cortésmente, a la que evitan rozar, más por educación o temor que por falta de ganas, los varones. Las stars que más pasillos han obturado son Jayne Mansfield, Sofía Loren, Janet Leigh, Stella Stevens y, si hubiesen subido a un tren, Eve Meyer, casada con Russ Meyer, June Wilkinson, Candy Barr -escribió poemas para ella misma y sus amantes de la Mafia- y, por supuesto, la impresionante y subestimada Bettie Page. Sus caderas, anchas y maternales, habrían obligado a rediseñar no sólo los vagones, sino también el ancho de vía, porque estaba como un tren.

El cine le debe al tren una de las técnicas de rodaje de las que más abusaron, y abusan, los directores: el travelling. Todo el mundo sabe, con mayor o menor precisión, qué es un travelling, o sea, el desplazamiento de la cámara emplazada sobre unos rieles (de tren). Si bien es cierto que para hacer un travelling no es absolutamente necesario copiar al tren porque puede ejecutarse usando otros medios de locomoción (automóvil, jeep, furgoneta o el propio ser humano, con la cámara al hombro); la aplicación de los rieles al séptimo y último arte es una gentileza del ferrocarril. Abusos, pues sí. Algunos directores, sobre todo en su "ópera prima", han confundido el lenguaje innovador o atrevido con el travelling. Esto se vio en varios filmes del Nuevo Cine Español de los años 60, impulsado por José María García Escudero. Si no había algún extenso travelling, procurando siempre que la cámara anduviera tras un árbol, una fuente (travelling circular: "Noche de vino tinto", de José María Nunes, 1966) o cualquier objeto que demostrara palmaríamente que el neófito dominaba el intríngulis (las secuencias del paseo nocturno en "Nueve cartas a Berta", de Martín Patino, 1965; el viejo profesor exiliado redescubre Salamanca gracias a los rieles del tren), el realizador no recibía buenas críticas.

El travelling ha sido, muy a menudo, el sarampión de los debutantes y de algunos veteranos. Pero la culpa no es del tren, ni del cha-cha-cha. Entre los travellings memorables por su funcionalidad expresiva, la memoria desenterra el del paseo entre Jean Yanne y Stéphane Audran en "El carnicero", de Claude Chabrol, 1969. La conversación, larga y aparentemente banal -registrada en un plano único, merced al travelling-, desvelaba, o mejor aun, insinuaba "a priori" el medollo de la historia y, sobre todo, la personalidad del carnicero de provincias. Chabrol, un hitchcockiano convicto y confeso, demostró, en éste y otros filmes, que un travelling es (esto lo dijo Godard, ese genio iconoclasta e incomprendido, lúcidamente chiflado) "una cuestión de moral". El le rest c'est... hipérbole y presuntuosidad, rieles del crimen cinematográfico.

Sin saber nada de trenes, es seguro que, de vez en cuando, hay que usar grúas para cambiártelos de sitio, repararlos o enviarlos a lo que antiguamente se conocía como cocheras, por lo menos en el área regional del "trenet". Pues bien, hay una grúa memorable, fantástica por su dificultad técnica y su utilidad expresiva, en "Sed de mal", de Orson Welles, 1958. ¿Qué es una grúa en el séptimo arte? Pues un artílculo articulado que se alza por encima de la altura media del ciudadano medio, excepción hecha de "Godzilla" o "King Kong". Esto permite un punto de vista peculiar y con sentido artístico si no se abusa de la pobre grúa. Hay cineastas que han hecho de la grúa poco menos que una de sus señas de identidad. Yo siempre me admiré de cómo la maneja -con tacto y tiento- Gordon Douglas en el extraordinario western "Río Conchos" (1964); o Hitchcock en uno de sus filmes de decadencia, pero menos, "Frenesi" (1971). Se trata de un complejo plano que combina -como en "Sed de mal"- la grúa con un travelling de retroceso. ¿Virtuosismo huero tal vez?

Muy diferente es la grúa-travelling-plano secuencia (duración: siete minutos) de "Sed de mal". Mediante este procedimiento técnico, Orson Welles hace confluir el destino en los personajes del inspector Vargas (Charlton Heston), su mujer (Janet Leigh) y el comisario Quintan (Orson Welles). La turbadora música afrocubana de Henry Manzoni y la foto, muy contrastada y tenebrosa, de Russell Metty, rescatan a la grúa y el travelling para el arte. Hoy, con el abuso de la steadicam, que es una cámara que permite al operador perseguir a los personajes por los lugares más estrechos o inextricables, y a toda velocidad, este invento de Garret Brown en los años 70 -la usó Stanley Kubrick en "El resplandor", 1980- se constituye a menudo en un fin en sí mismo (sobre todo, en los filmes de muchísima acción), pero no en un instrumento a disposición del talento. En todo caso, su relación con el tren es falaz.

En cuanto al telégrafo, intrínsecamente ligado al ferrocarril, ¿cuántos títulos podríamos incluir? Centenares. El telégrafo y la estación, y su jefe, hoy rebautizado por la vida moderna como "factor de circulación" (véase en uno de los cuadros de esta exposición: Woody Allen es el aspirante al Bogart de "Casablanca", Rick; la muñeca es Ingrid Bergman, de "sex-shop", y el jefe de estación podría ser, ¿por qué no?, el capitán Louis Renault, interpretado por Claude Rains, uniformado de modo análogo a un "factor de circulación" de siempre).

Al telégrafo siempre lo atacaron los indios y los forajidos del Oeste, caso de "Apache", de Robert Aldrich (1954) o "El sargento negro", de John Ford (1960). En ocasiones no sólo destruían el tendido y los postes, sino que, de paso, mataban al telegrafista y jefe de estación al mismo tiempo. En "El sargento negro" impresiona la secuencia nocturna de la estación azotada por el viento y magistralmente fotografiada por Bert Glennon ("La diligencia", "Río Grande" o "Murieron con las botas puestas"). El telégrafo arrasado y el empleado con una flecha entre pecho y espalda. En favor de los indios hay que considerar que si odiaban al telégrafo, a los telegrafistas y al tendido era porque sus señales o alfabeto de comunicación a media y larga distancia con humo, los situaba en inferioridad tecnológica respecto a los rostros pálidos.

"Western Union" ("Espíritu de conquista") es una película de 1941 que dirigió Fritz Lang. Hablaba de la expansión del telégrafo, hacia 1861, desde Omaha hasta Salt Lake City, territorio de mormones minuciosamente descrito por el ingeniero francés Simonin cuando estuvo en EE.UU. para trabajar en lo suyo: el ferrocarril. El telégrafo lo sabotearan, como ya se ha dicho, indios, bandidos e incluso gente de bien. Verbigracia: "Conspiración de silencio" ("Bad day at Black Rock"), de John Sturges (1954). En esta parábola antifascista y antimaccartista -era la temporada oficial de la "caza de brujas"-, el empleado de la estación (jefe y telegrafista) debía someterse al imperio del cacique del villorro (Robert Ryan) y de sus esbirros. El tren, del que descendía Spencer Tracy al comienzo del filme, en un paisaje desértico, y la estación constituyan un elemento dramático en ocasiones explícito y en otras no, pero siempre subliminalmente presente. Alan Ladd -el ferrocarril proporciona argumentos numerosos- hizo de detective (de tren) en "Smith el Silencioso" ("Whispering Smith"), película menor que dirigió en 1948 Leslie Fenton. Otro tema más a añadir: el sabueso de tren.

Este personaje puede que estuviese informado no por el telégrafo absolutamente, sino también por lo que se denominó "grapevine telephone", más o menos una transmisión oral de informes y hasta rumores que se convertían, en ocasiones, en datos fehacientes. Como escribió Heinz J. Stammel en "La gran aventura de los Cowboys", "la filiación de los bandidos y fugitivos, de los cuatreros y pistoleros, transmitida por el teléfono de las Praderas, que llegaba hasta la cabaña más aislada en el océano de hierbas o las montañas de Santa Fe, era tan precisa que estos pobres apenas tenían posibilidad de pasar inadvertidos".

En un western superclarividente de Anthony Mann, como todos los suyos, "Hombre del Oeste" (1958), el tren perturbaba al ex-bandido, acostumbrado a desplazarse a caballo, y el papel del jefe de estación -medio, o entero, profesional y un tercio de chivato o policía "amateur" en el duro Far West- metía el miedo en el alma a todo el "gang" de Dock Tobin. El "factor de circulación" había reconocido al atracador de trenes y pistolero rehabilitado. Link Jones.

En los andenes de las estaciones han acontecido momentos tiernos y amargos. Pero la culpa nunca ha sido del ferrocarril. Puntos de encuentro y desencuentro, de despedidas falsamente cariñosas o sinceras. De lloriqueos y risas. Ha habido en el cine muchos andenes; y escenas de andén. Gary Cooper y Audrey Hepburn en "Ariane"

(1957), de Billy Wilder. Una de las mejores secuencias -aparte del repetido gag de la orquestina interpretando el vals "Fascination"- es la posterior, cuando Ariane, tras romper con Frank (Cooper), saca un billete para la Riviera francesa. Así la describe Kevin Lally en "Wilder Times, Life of Billy Wilder": "En la memorable escena final, Ariane corre en pos del tren de su amado. Sus lágrimas traicionan sus verdaderos sentimientos (...) Frank sube a la chica al tren y ambos dejan tras de sí a Chavasse (Maurice Chevalier). La pareja se casa, finalmente; y gracias a la magia del ferrocarril, y de lo precedente, en Cannes. Bonito, ¿no?"

El mismo Wilder, y su sardónico compinche en los guiones I.A.L. Diamond, nos regalan otra escena de andén, muy diferente, borde, en "Primera plana" (1974). El editor de un periódico, Walter Burns (Walter Matthau), intenta retener a su periodista estrella Hildy Johnson (Jack Lemmon) en el andén de la estación. Como no lo consigue, le regala un reloj. Parte el tren y Burns se dirige al jefe de estación. Le dice esto: "Avise a la siguiente estación de que un pasajero llamado Hildy Johnson me ha robado el reloj".

Las estaciones como espacio de un amor inexistente y soñado: "El espíritu de la colmena", de Victor Erice (1973). Teresa Gimpera escribe cartas de amor que envía por medio del tren. Va a un apeadero, tal vez -o estación perdida en la meseta castellana-, fotografiada al crepúsculo por el gran operador Luis Cuadrado. Melancolía y pena. El ruido de la máquina y el silencio de la estepa.

Al lado, o enfrente, Alfredo Landa o Paco Martínez Soria viajando camino de Alemania en tercera clase y comiendo pan con chorizo. Dos sensibilidades diferentes, la de Erice y la de Pedro Lazaga: "Vente a Alemania, Pepe" (1970) o "La ciudad no es para mí" (1965). Esta es una película más de autobús que de tren. ¡Y con qué alegría despidió Tom Ewell a su mujer y sus hijos -de vacaciones- en una estación neoyorkina! Sigue en "La tentación vive arriba" (Marilyn). El andén es un ejército de ansiosos "rodríguez" en celo a causa de su provisional soltería veraniega. ¿Y los minutos amorosos de andén en "Doctor Zhivago" (1965) de David Lean? ¿O el vagón donde se conocen Ana Karenina y el conde Wronsky en las dos versiones -una muda, de 1927, dirigida por Edmund Goulding, y otra sonora, de 1935, realizada por Clarence Brown- de "Ana Karenina", el melodrama trágicamente romántico y muy ruso de Tolstoi? No es oportuno ni diplomáticamente correcto señalar que la Karenina pone fin a su vida tirándose a la vía del tren, incapaz de renunciar, por venganza de su marido, al disfrute del hijo de ambos. Aunque hay filmes en los que seres humanos desesperados prostituyen el ferrocarril, inventado para hacer más feliz y práctica la vida y la economía, abusando de él y tergiversando su espíritu fundacional, suicidándose, en suma, a su paso a gran velocidad, no vale la pena citar más título que el de "Ana Karenina", por Greta Garbo más que nada. Además, guionísticamente no hay película que pueda sostenerse con una idea previa: el suicidio aprovechándose de un tren. Puede que Hitchcock lo hubiese conseguido. Comienza la película, y ya en los títulos de crédito, aparece un personaje que ha planeado "tirarse al tren", según la lirica e insustituible expresión popular (hoy, el pueblo siempre ingenioso, fracción femenina, ha creado un quiebro muy hedonista y sano: "No sé si tirarme al tren o al maquinista"). Pero noventa minutos para tirarse al tren son muchos minutos cinematográficos. Hoy se podría hacer este filme, sobre todo por la puntualidad conseguida por RENFE. Antiguamente, el personaje habría planificado tirarse al Talgo de las 18:35 y hubiera tenido que aplazar su suicidio hasta un par de horas después, recostado en las traviesas, a la luz de la luna.

Cine y trenes. Trenes de cine. El tren en el cine. Etcétera. Esta interrelación da para un libro, así que obedeceré al revisor (hombre, otro profesional que ha intervenido en filmes, asociado a menudo a un guardián del orden ferroviario, es decir, a impedir que la gente viaje sin billete, se cuele o moleste al resto de usuarios) y concluiré, casi, con mi somero trayecto cinematográfico. Pero antes exhumo un excelente artículo publicado en la revista "Film Ideal" en 1965, número 167. A la sazón me lo compraba todos los meses. Gran publicación. Más o menos en la línea basentina de "Cahiers du Cinema". Colaboradores: José Luis Guarnier, Augusto M. Torres, José María Carreño, Ramón Moix, Carlos Gortari, Félix Martíalay o J.A. Pruneda, quien escribe también en este catálogo.

El ejemplar ha perdido color. Está un poco amarillento. J.A. Pruneda escribe un trabajo titulado "A propósito de El tren, Frankenheimer". Es un filme que siempre me apasionó. Lo filmó John Frankenheimer en 1965. Argumento: la lucha de unos personajes por evitar que un importante y fabuloso cargamento de obras de arte salga

de Francia durante la ocupación nazi. No ha habido espacio, pues, para referirse al tren en conflictos bélicos -los maquisards franceses, por ejemplo, dinamitando vías o convoyes enteros, o los aliados bombardeando puentes-, ni para alabar el profesionalismo de actores como Burt Lancaster, quien, y cito a Pruneda, "ver a Lancaster, dirigiéndose a los obreros, desviar los rieles... etc., es un puro placer".

Más adelante, Pruneda sintetiza magistralmente la fascinación que los seres humanos sentimos por el tren: "Todo el filme está construido enteramente en torno a los trenes como máquinas, como objetos vivos [...] De algún modo, los trenes, las estaciones, son casi siempre un espectáculo fascinante. Ignoro el motivo o las profundas razones que justifican la atracción del hombre hacia esto, pero es evidente que Frankenheimer también ha sentido esta atracción y ha procurado llevarla hasta sus últimas consecuencias. Le es fácil así llegar al espectador; al ver los trenes, el movimiento, las simples estructuras, el espectador toma conciencia inevitablemente de que algo va a suceder".

¿Y los terroríficos traslados de judíos en vagones "borregueros", asombrosamente dramatizados por Steven Spielberg en "La lista de Schindler" (1993)? ¿O el homenaje a Eisenstein -su célebre secuencia de la escalinata en "El acorazado Potemkin"- a cargo de Brian de Palma en el hall de una estación? Hablo "Los intocables de Eliot Ness" (1987), de Brian de Palma. Popular fue en su momento "El expreso de Andalucía" (1956), de Francisco Rovira Beleta, un policaco casi a la americana. Pero antes de comentar los sugerentes cuadros de Antonio García, hay una imagen que adoro. Los aventureros escépticos en un vagón de tren, escondidos a la espera de atacar el cuartel general del guerrillero Raza (Jack Palance) en uno de los últimos y formidables westerns: "Los profesionales" (1966), de Richard Brooks.

En los cuadros de Antonio García observo, con la objetividad que me da no pertenecer a la copiosa "troupe" de los críticos de arte, varias cosas tan elementales que si yo fuera crítico de arte, se hubiesen transformado en un descarrío -no descarrilamiento- entre ontológico, metafísico y semiótico. Sin embargo, García y este firmante, sin conocernos, "vemos" los filmes/cuadros de esta exposición de idéntica manera. El cuadro conceptualmente más complejo -en realidad un brillante chiste, y más conociendo el mundo de Woody Allen, sus relaciones con las mujeres en "Sueños de un seductor" y toda la empalagosa mitología en torno a "Casablanca"-, ya lo he citado anteriormente.

En "Con faldas y a lo loco", el artista opta no por ilustrar alguna de las numerosas secuencias humorísticas de la orquestina en la que trabaja Marilyn, particularmente las que acontecen en el coche-cama, sino que pinta a la niña-mujer y las vías de un tren eléctrico infantil, tal vez regalo de Santa Claus o de los Kennedy.

El melodrama amoroso de "Estación Termini" (1952), de Vittorio de Sica, que se rodó en blanco y negro, tiene reminiscencias cromáticas, en su cielo crepuscular, de "Desserto rosso", la película angustiosa que rodó Antonioni en 1964. Antonio García, a la vez, nos resume la médula del filme, en palabras de Ángel Quintana (El cine italiano, 1942-1961): "El tema central es el conflicto romántico entre el deseo y la racionalidad". "Estación Termini" evidencia la imposible reconciliación entre el mundo ideal de Hollywood y la poética neorrealista". Montgomery Clift y Jennifer Jones; y ese tren casi fantasma o fantástico en medio. ¿Viene hacia ellos o sale de la estación? Las luces -parece un crítico de arte ahora- podrían indicar que va a entrar en la estación. El simbolismo parece, en todo caso, muy plausible. Cuadro triste, como la película y los semblantes de la pareja de enamorados.

"El maquinista de La General", o Keaton poniendo cara de Keaton; y su locomotora: ¿amiga o enemiga? Trabajo ambiguo de García, como siempre lo fue Keaton, y no digamos ya "su" tren, que adquiere vida propia, llegando a no saberse dónde comienza el maquinista y dónde La General, y quién da órdenes a quién.

Bueno, obviamente, en "El expreso de Shangai", Antonio García rinde tributo a la sofisticación de Marlene Dietrich, y al cosmopolitismo "chic" de la película, otro canto de amor más de Josef Von Stenberg hacia su querida Marlene. El chuchó burgués subido en la cama, completa el cuadro aristocrata de la historia.

La verdad es que su mirada es casi tan inexpresiva -de perro o perra fatal- como la de Marlene, que siempre creyó que seducir era poner ojos de mujer fatal antigua o de manual.

En el "Homenaje al cine negro", el asunto (cuadro) está todo lo claro que puede estar tratándose de un género impregnado de ambigüedad, lo cual permite (la imaginación es libre) asociarlo a una de las obras maestras del género: "Perdición" (Double indemnity), del año 1944 y dirección de Billy Wilder. Luego de ver la película, Alfred Hitchcock le remitió un telegrama a Wilder con este texto: "Desde Double indemnity, las dos palabras más importantes son Billy Wilder".

Tenemos, pues, a E. G. Robinson, un revólver y un tren. Robinson no ofrece su faz más despiadada [la del jefe mafioso "Pequeño César" en "Little César" o "Hampa dorada", 1930] porque en su condición de jefe de siniestros o detective de una compañía de seguros -su personaje en "Perdición"- figura a este lado de la ley.

Por tanto, la mirada del detective Keyes es moderadamente bondadosa y con un fondo triste. En el tren viaja, casi seguro, un vendedor de la compañía, Neff (Fred McMurray), amigo de Keyes. Acaba de simular que se ha arrojado desde la plataforma posterior, haciéndose pasar antes por el marido de su amante (Phyllis/Barbara Stanwick), para que la compañía de seguros "pique" y Phyllis cobre la póliza. Después, ambos serán ricos y felices. El marido ha sido estrangulado previamente por el agente de seguros. El símbolo de que quien mal anda mal acaba, al menos en "Perdición", es el revólver con el que se matan -asesinato reciproco- los amantes. Alguien puede echar en falta el fetiche fundamental del filme: la pulsera que adorna el tobillo de Phyllis.

Con el tiempo hubo atracos superelegantes y finísimos -trabajo típicamente de británicos inserciones en algún club privado y fanáticos del té de las 5-; hagamos memoria: "Asalto al tren de Glasgow" (1966), de los alemanes Ohn Olden y Claus Peter Witt. El filme era mediocre, pero reconstruía el limpio atraco a este tren unos años antes. Me imagino el futuro cuadro de García: unos gentleman leyendo el Times en un club londinense, provistos de una copa de Oporto y con un plato del asalto a la vista, entre volutas de un cigarro habano y la foto de Churchill al fondo.

Hay una secuencia extraordinaria en "Con la muerte en los talones", de Hitchcock. En tiempos de Franco -el filme es de 1959-, la censura cortó el sensual y torrido beso de Cary Grant y Eva Marie Saint, rubia, guapísima y Eva (faltaba la serpiente), en el apartamento del coche-cama. ¿Por qué? Pseeé... Luego se repuso la versión completa. Puede encontrarse en los video clubs. El fragmento censurado se nota, además de porque sabemos que se mutiló, porque las voces de los dobladores de Grant y Eva son distintas a las del resto del filme. De aquí las tijeras de García.

"Los hermanos Marx en el Oeste". Groucho sacando de su chistera un tren. Poco hay que añadir al surrealismo y humor del absurdo -o nonsense-, aparente- de los Marx, capaces de subvertir todas las convenciones sociales y culturales. Anarquistas/iconoclastas del pensamiento.

La complicidad como eje de "Extraños en un tren" y, consiguientemente, de la interpretación pictórica de Antonio García. Bruno (Robert Walker) proponiéndole a Guy (Farley Granger) que mate a su padre -quiere heredarle-, a cambio, él hará lo mismo con la mujer de Guy porque ella no quiere concederle el divorcio. La trama se inicia en la estación, con unos planos espléndidos, en travelling, que conducen a la convergencia (el destino) de los dos asesinos. El guión de Hitchcock equivale a una connivencia maliciosa con el espectador de la película y del trabajo de García.

Finalmente, ¿para cuándo una comedia cárstica de Wilder (yojala!), titulada "Papá, ven en tren", con Walter Matthau, Jennifer López y Matt Dillon? Producida, naturalmente, por RENFE.

ANTONIO VERGARA  
(Crítico cinematográfico de Levante-EMV y La Cartelera).

## EXTRAÑOS EN UN TREN



Strangers On a Train  
Producción: Alfred Hitchcock,  
Warner Bros., 1951

Dirección: Ray Heidendorf  
Intérpretes: Farley Granger,  
Ruth Roman, Robert Walker,  
Leo G. Carroll, Patricia Hitchcock,  
Laura Elliot, Marion Lorne,  
Jonathan Hale y Howard St. John.



Titulo: Extraños en un tren  
Técnica: Óleo y acrílico  
Lienzo 3,9 X 2,6 m.



## ESTACION TERMINI

Indiscretion of an american wife  
Producción: Vittorio De Sica, 1953  
Dirección: Vittorio De Sica  
Intérpretes: Jennifer Jones,  
Montgomery Clift.



Titulo:

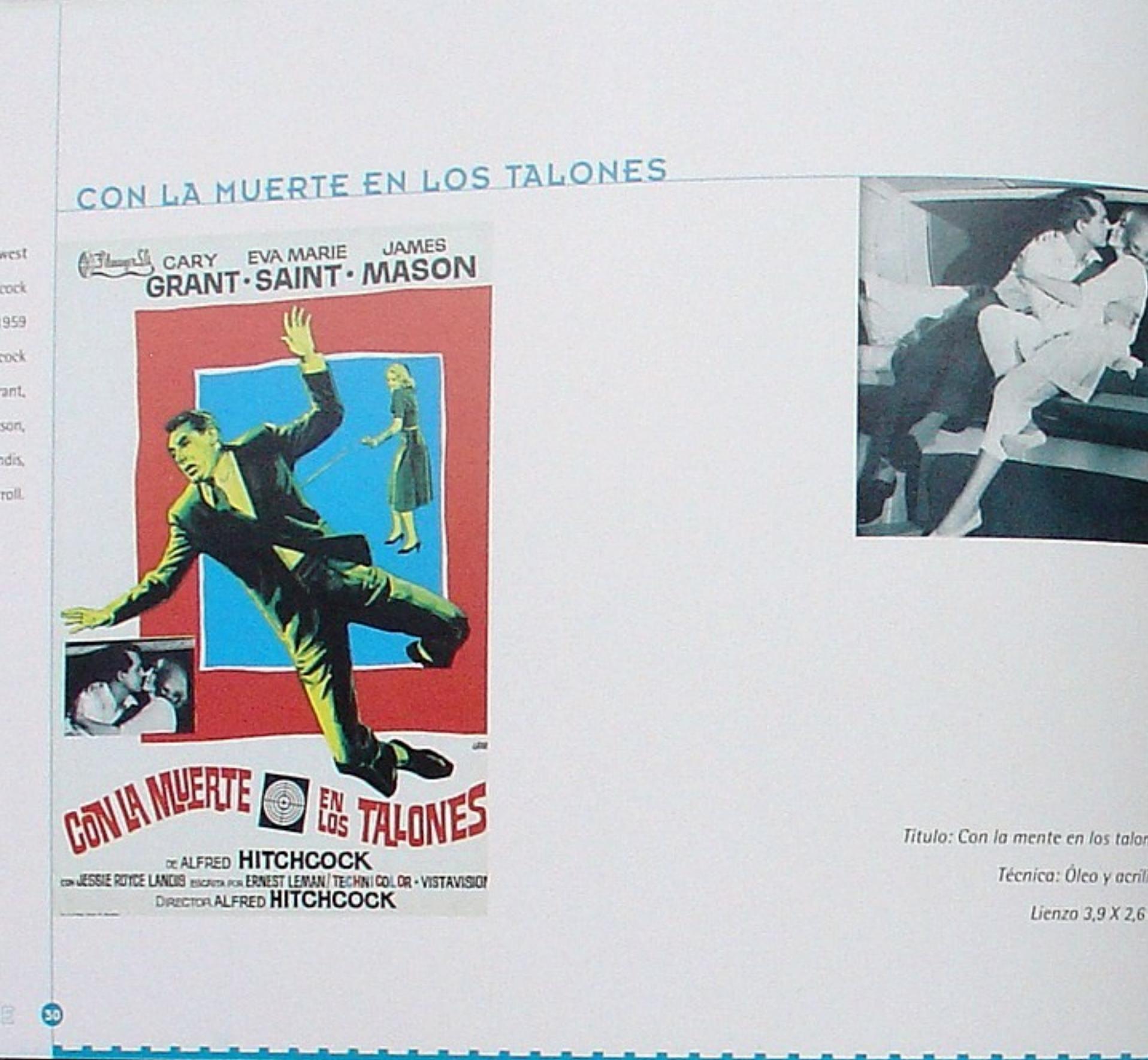
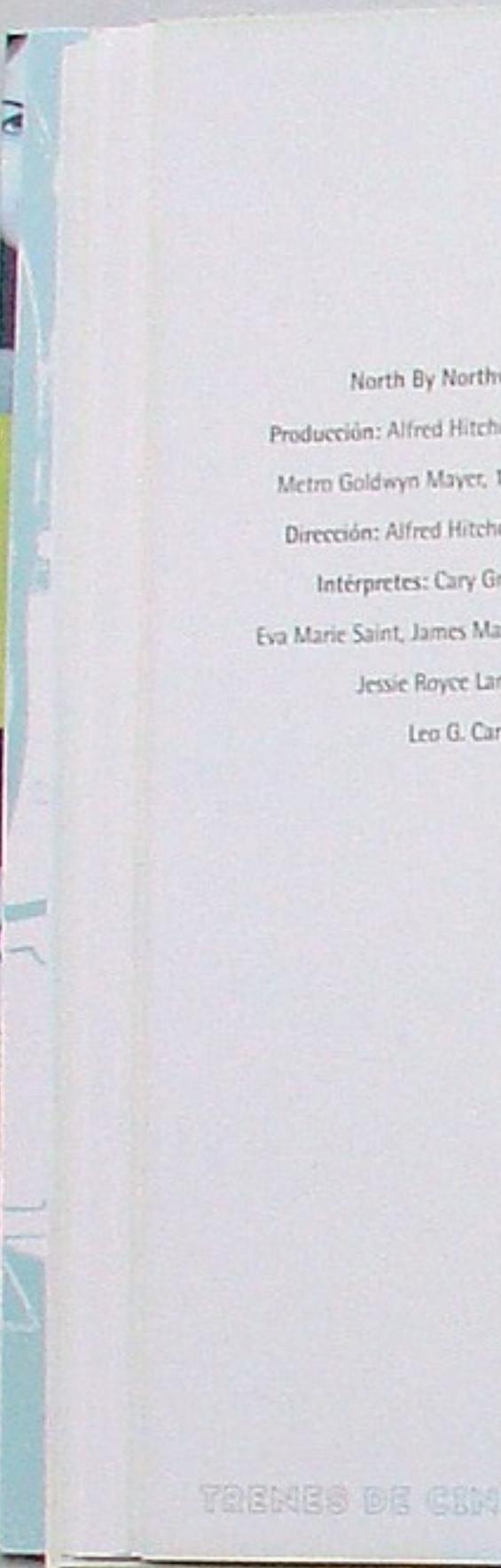
Técnica:

Lienzo

3,9 X 2,6 m.

ESTACION  
TERMINI  
1953





## CON FALDAS Y A LO LOCO

Some like it hot

Producción: United Artists. 1959

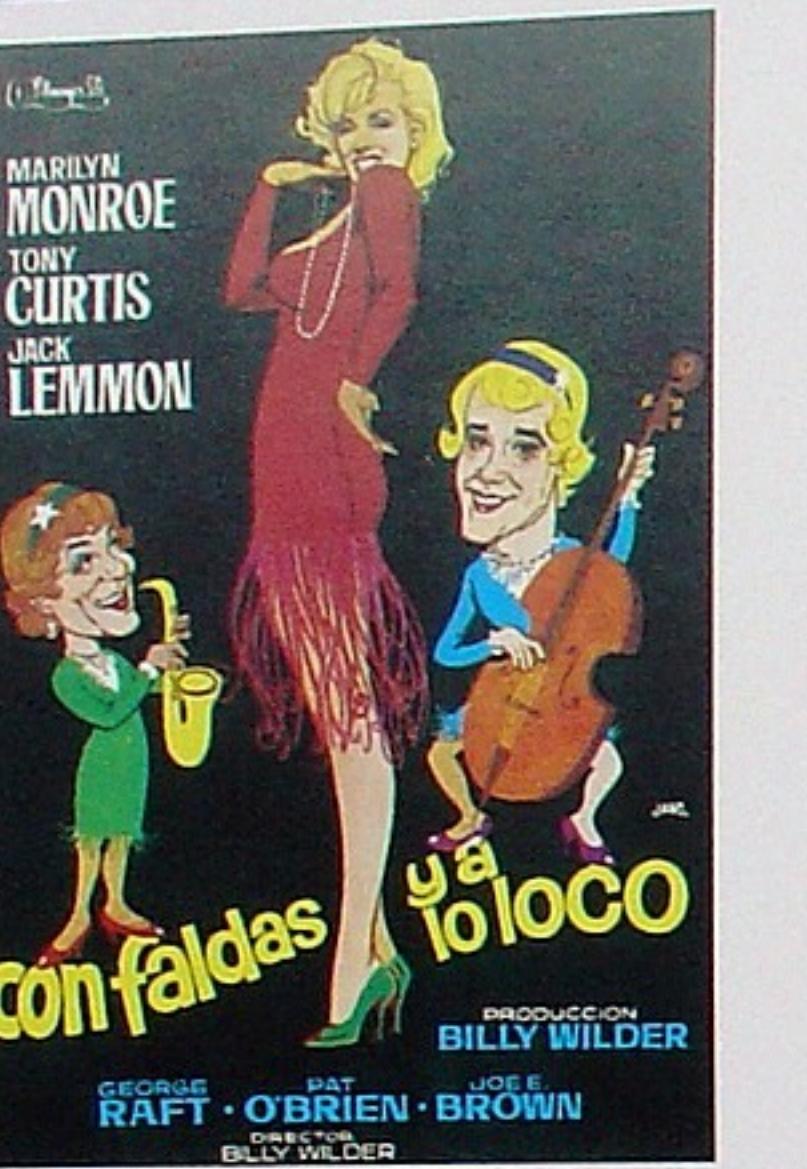
Dirección: Billy Wilder

Intérpretes: Marilyn Monroe,

Tony Curtis, Jack Lemon,

George Raft, Pat O'Brien,

Joe E. Brown, Iveneriah Persoff.



Titulo: Fin de trayecto

Técnica: Óleo y acrílico

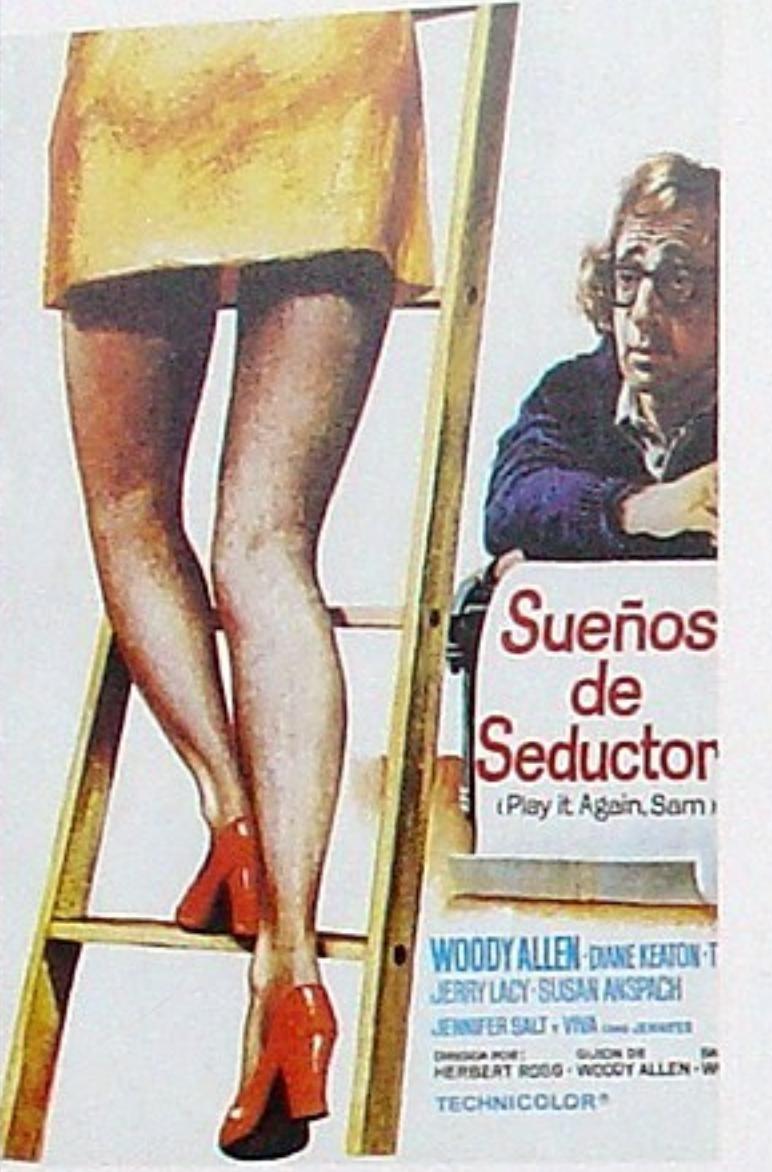
Lienzo 3,9 X 2,6 m.

FIN DE  
TRAYECTO  
GARCIA. 199



## SUEÑOS DE UN SEDUCTOR

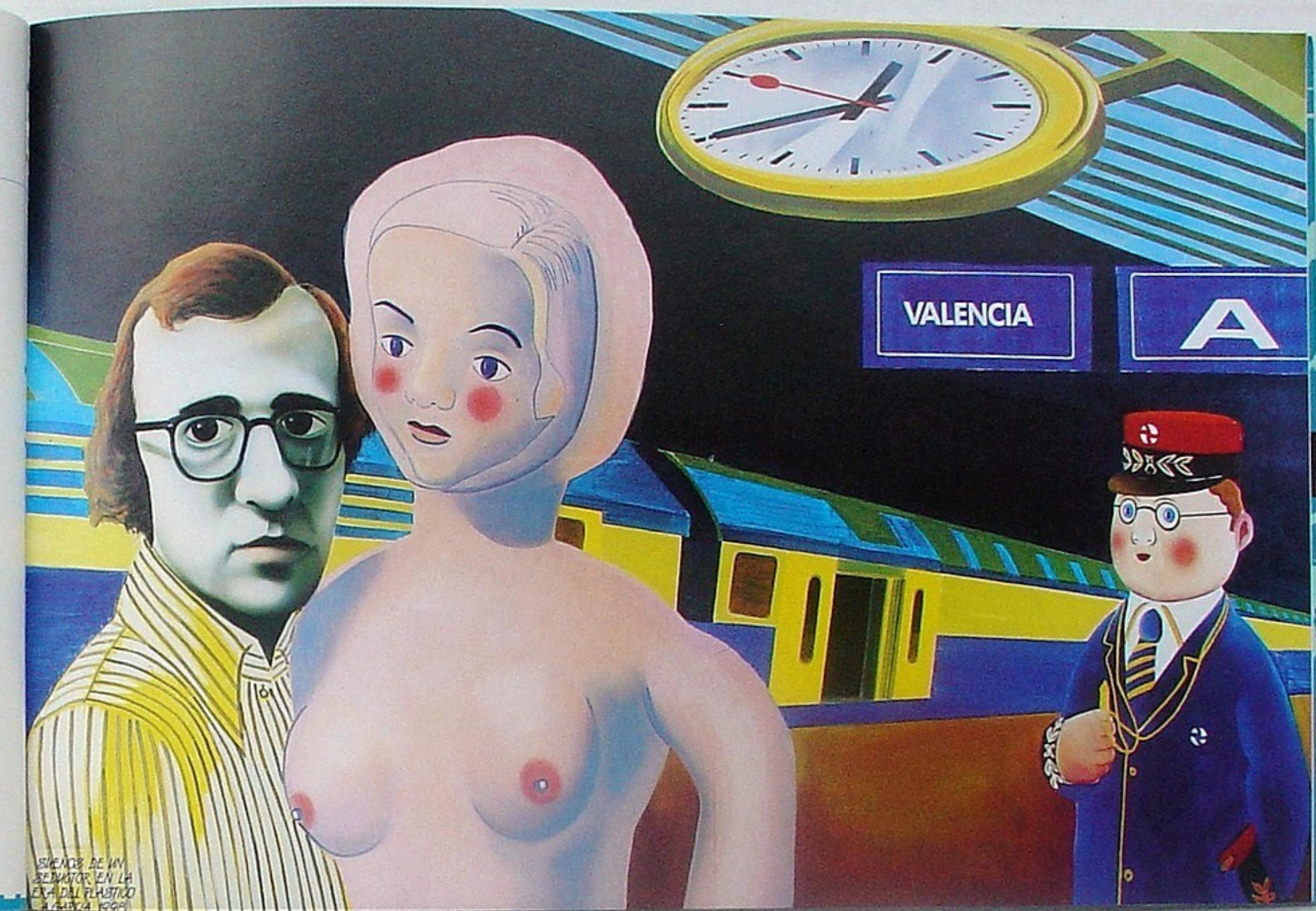
Play it again, Sam  
Producción: Arthur P.Jacobs  
Paramount films. 1972  
Dirección: Herbert Ross  
Intérpretes: Woody Allen,  
Diane Keaton, Tony Roberts,  
Jerry Lacy, Susan Anspach.



Título: Sueños de un seductor en la era del plástico

Técnica: Óleo y acrílico

Lienzo 3,9 X 2,6 m.



## EL EXPRESO (CINE-PINTURA)

Muy pronto pude observar que el cartel de cine, a pesar de su importancia, no era el único nexo de unión entre lo cinematográfico y lo pictórico. También tuve la ocasión de comprobar cómo la mayor parte de los discursos que pretendían relacionar ambos campos estaban abordados desde la óptica de lo cinematográfico, algo así como un intento de justificar la "artistaicidad" del cine a través de su comparación con la tradición pictórica. En cualquier caso, el enfoque de mi planteamiento pretendía una operación a la inversa; se trataba de confrontar el cine y la pintura para analizar hasta qué punto la aparición del cine había condicionado la evolución posterior de la pintura. Paralelamente a mis investigaciones teóricas, mi propia producción plástica fue impregnándose de todos y cada uno de los aspectos abordados en mi trabajo teórico. Fruto de ello fueron las exposiciones tituladas: "Ficciones"; "Del celuloide al lienzo"; "Cinemascopio. Cinéfilos en la Estación"; las obras presentes en dichas muestras expositivas tenían entre sí, como denominador común, un inusitado interés por lo cinematográfico. Mi preocupación al abordar el cine desde la óptica de la pintura abarcaba un amplio abanico de posibilidades, que podían ir desde la cita explícita hasta la apropiación de aspectos estructurales mucho más profundos. De este modo, los recursos se multiplicaban; nunca faltaban obras en las que un actor, o director famoso, me permitiera hacer un comentario irónico, sobre todo aquello que rodea a los momentos previos al rodaje, al artificio de un mundo fabricado en cartón piedra para deleite de la humanidad. En otras ocasiones, el discurso se hacia mucho más intimista, procurando tratar aspectos propios de la narrativa cinematográfica; de ahí la importancia creciente que fui adquiriendo en mi propia obra la idea del montaje. Así mismo, muy pronto comencé a interesarme por el modo con el que el cine era capaz de dotar de valor simbólico a los objetos. Sin duda, llegados a este punto, la puesta en escena sofisticada del melodrama pasó a ser referencia ineludible en mi producción que, por otra parte, cada vez se hacia más y más autobiográfica. De este modo, las escenas fueron diseñadas a la manera cinematográfica, pero con protagonistas cercanos a mi entorno. En ese caso, mi trabajo tenía puntos en común con las obras del artista norteamericano Alex Katz, ya que a ambos nos gustaba incluir como protagonistas a familiares y amigos. Al mismo tiempo, conceptos heredados del melodrama como el sentido de pérdida, la irreversibilidad del tiempo, la iconografía de unos rostros siempre ausentes y cargados de nostalgia pasaron a convertirse en temas recurrentes de mi producción pictórica.

A finales de 1997, y como consecuencia de la exposición presentada en la Estación del Norte de Valencia con motivo de la Mostra de Cinema del Mediterrani, surgió la posibilidad de realizar un proyecto expositivo de gran envergadura, en el que las obras plásticas, en lugar de ser visitadas en pequeñas salas, saliesen al encuentro de las gentes, ocupando para ello espacios públicos de grandes dimensiones. Dado este contexto, opté por adaptar mi pintura, siempre de aspecto mucho más intimista, a los formatos de grandes dimensiones propios de los carteles de cine. Tanto los lugares donde la obra debía de ser presentada como la finalidad de atrapar la mirada del espectador, me llevó a trabajar, no sólo los grandes formatos, sino también la elección tanto de colores llamativos como de actores o escenas reconocibles por el público en general. Sin embargo, a pesar del carácter efectista que impregna las telas, la operación que desde mi punto de vista parece más interesante ha consistido en hacer convivir en una misma superficie el necesario impacto visual con el intimismo presente en toda mi producción anterior.

De este modo, en obras como "Fin de trayecto", "El maquinista que perdió el tren", "Estación Termini" o "Sueños de un seductor" no sólo se ha buscado una primera lectura en la que el espectador pueda establecer conexión con famosas películas, sino que también se ha pretendido crear una segunda lectura a partir de otros elementos de indudable importancia en la narrativa cinematográfica. Así, "Fin de trayecto" manifiesta un comentario sobre lo efímero de la vida, todo ello interpretado mediante la combinación, a la manera del melodrama, de dos elementos simples, por un lado el rostro enajenado y totalmente ausente de Marilyn Monroe y, por otro, una vía de tren que cruza en diagonal la composición de la obra. En este caso, la combinación de ambos elementos ha supuesto la carga simbólica más adecuada para hablarnos sobre lo irreparable de la muerte. Algo parecido nos podemos encontrar en "El maquinista que perdió el tren". En dicha obra, además de establecer una relación directa con "El maquinista de La General", se ha pretendido hacer un comentario sobre lo contradictorio de la existencia humana. Buster Keaton, personaje triste dentro y fuera de las pantallas, es capaz, pese a su amargura interna, de hacer felices a los demás. Una vez más nos encontramos con ese sentido de pérdida tantas veces presente, a modo de ironía, en el seno del melodrama. Así mismo, "Estación Termini" y "Sueños de un seductor" han jugado con una de las escenas de mayor intensidad dramática

que nos podamos encontrar en un relato, se trata de las despedidas. En el caso de "Estación Termini", el espectador tiene la referencia de la película de Vittorio de Sica; sin embargo, en "Sueños de un seductor" se ha de especular más con la imaginación que con la referencia. Un elemento a destacar en dicha obra es la presencia de dos muñecos con aspecto humano. No hemos de pasar por alto el valor simbólico que dichos elementos suelen mostrar en el relato; de hecho, el protagonista del melodrama suele ser por definición un ser débil y manipulable, algo así como un maniquí siempre entregado a su destino. De este modo, pese a lo cómico que puede tener el hecho de que Woody Allen le robe la muñeca al muñeco, siempre tendremos un trasfondo ciertamente amargo a la hora de valorar la debilidad de las personas.

Por otra parte, en "Collage Film Ganster" se ha rendido homenaje a la figura del collage cinematográfico, tan frecuente en las películas de gansters. Más concretamente, la obra alude a esos instantes en los que el corte se hace visible a través de la sucesión vertiginosa de planos tales como: postes de luz, locomotoras a gran velocidad o titulares de periódicos. En esos casos, el relato intenta condensar en pocos segundos un contenido que obedece a varios meses o incluso años. Desde el punto de vista puramente plástico, este corte se hace visible en el silueteado de todos los elementos que conforman la composición.

En otras ocasiones, las telas muestran un sentido abiertamente irónico e incluso humorístico. Ejemplo de ello son: "Marx al otro lado del Oeste", "Marlene Dietrich y la condición canina del hombre", "Con la mente en los talones" y, finalmente, "Extraños en un tren".

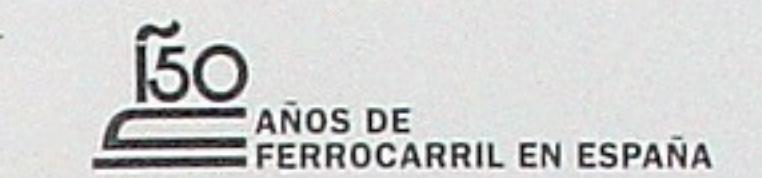
Por último, quisiera indicar que la correspondiente muestra tiene como objetivo, no sólo unirse a una serie de actos conmemorativos englobados dentro del 150 aniversario del ferrocarril, sino que también pretende, desde las posibilidades de difusión ofrecidas por espacios expositivos abiertos como son las estaciones de tren, fomentar un lugar de encuentro que contribuya a reavivar las discusiones entre lo cinematográfico y lo pictórico. Son muchos todavía los aspectos por tratar y muy grandes las posibilidades plásticas que dicha confrontación puede ofrecer a un pintor como yo, de fuerte vocación narrativa.



ANTONIO GARCÍA LÓPEZ

Nacido en Valencia en 1970.

Es licenciado en la Facultad de Bellas Artes de San Carlos, especialidad de Pintura. En 1994 comienza el tercer ciclo (Doctorado) en la Universidad Politécnica de Valencia y en la actualidad prepara su Tesis Doctoral en torno a las influencias del cine en la pintura actual. Desde 1991 viene exponiendo su obra de forma continuada en salas y certámenes de ciudades como Valencia, Albacete, Castellón, Granada o Rijeka (Croacia).



# TRENES DE CINE

Nuestro agradecimiento más sincero  
a todos aquellos que han colaborado  
en la realización de este proyecto.

# TRENES DE CINE



150  
AÑOS DE  
FERROCARRIL EN ESPAÑA