

PAISAJE Y CINE: DOCTOR ZHIVAGO Y EL CIELO GIRA

Carmen Sancho de Francisco

ÍNDICE:

	Página
I. El paisaje en el arte.....	2
II. Tratamiento del paisaje en el cine.....	10
III. La importancia del paisaje en el Doctor Zhivago.....	15
IV. El protagonismo del paisaje en El cielo gira.....	23
BIBLIOGRAFÍA.....	28
ANEXO. Burgos-Calatayud: El ferrocarril de El Doctor Zhivago.....	29

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo pretende mostrar cómo el paisaje, en múltiples facetas y enfoques, ha formado parte de los rodajes cinematográficos, ya sea paisaje real o paisaje simulado, paisaje rural o paisaje urbano. El enfoque concreto elegido aquí va a ser el paisaje natural o rodaje de exteriores en las proyecciones cinematográficas y concretamente en dos diferentes películas "EL Doctor Zhivago"(1965) y "El cielo gira"(2005).

I. EL PAISAJE EN EL ARTE.

Desde los inicios de la civilización el hombre ha utilizado soportes, materiales y procedimientos diversos para transmitir o acumular información descriptiva o analítica sobre el espacio geográfico, la naturaleza, el paisaje y el territorio (1).

Desde la antigüedad, con fines fundamentalmente exploratorios, científicos o militares, la cartografía ha proporcionado una extensa variedad de mapas. El mapa constituye la primera vinculación entre el ciudadano y el espacio; consiste en la traslación de un espacio tridimensional a uno bidimensional. El geógrafo traslada al mapa una serie de conceptos y operaciones como escalas, orientaciones, coordenadas, curvas de nivel, símbolos, etc. que un espectador corriente, a veces, no traduce o no sabe interpretar. Además el escaso nivel cultural de la población, mayoritariamente iletrada, era incapaz de interpretar correctamente un mapa.

Por otra parte, las descripciones geográficas de países, la literatura de viajes e incluso la pintura, nos permiten asomarnos a otro conjunto de características de la naturaleza o del paisaje como el estado del cielo o el color de la vegetación que la cartografía difícilmente podía proporcionar.

Los libros de viajes, los textos literarios de ficción, las pinturas, los grabados y las fotografías han sido instrumentos utilizados con profusión en los estudios geográficos. Se trata de documentos que el lector disponía para así obtener un conocimiento, aunque fuera aproximado, de un espacio fuera de su alcance. El envío de exploraciones, ejércitos o científicos cubrían la necesidad de estar informados acerca de territorios muy alejados.

El concepto de paisaje, tal y como hoy lo conocemos, como un conjunto ordenado, como unidad entre diversos elementos físicos y/o humanos, surge en los años finales del siglo XVIII durante el periodo romántico (2).

1-A. Gámir y C. M. Valdés. Cine y geografía. Boletín Asociación Geógrafos Españoles AGE, 2007.

2- A. González. El paisaje urbano en el cine. Revista de Filología Románica. Anejo VI, 2008.



Fot.1 El Moncayo “Los Urales” desde El Campo de Gómara. Acuarela, 1914. Isis Gayo.

En ese momento, científicos y artistas van creando un léxico propio para poder explicar mediante palabras tanto las características físicas de los lugares descritos como las sensaciones que producen, en un intento de aunar descripción y sentimiento.

Durante todo el siglo XIX los escritores y pintores desarrollan maneras para abordar la nueva temática. El paisaje natural en los artistas románticos posee un color y una luz imaginados. Los cielos tempestuosos, los edificios ruinosos y los árboles deshojados protagonizan la pintura romántica inglesa y de Turner. Es un paisaje con valor dramático creado por la pintura europea de la primera mitad del siglo XIX. Era una forma idealizada de percibir el paisaje que a finales de siglo en Europa queda ya desfasada por las visiones fotográficas de la escuela de Barbizón, saliendo a pintar al aire libre, al natural, fuera del estudio.

Sólo las clases más cultivadas de los siglos XVIII y XIX tenían acceso a las descripciones corográficas hechas por encargo de monarcas o de nobles y sólo una minoría disponía igualmente de dibujos, grabados y lienzos de

paisajes rurales o urbanos pintados que podía adquirirlas o encargárselas ex profeso.

La aparición de nuevos medios de captación y reproducción de imágenes desde mediados del siglo XIX, como la fotografía y el cine, ampliará la capacidad de representar la realidad y de difundir de manera masiva su descripción.

De la mano de la revolución industrial, con la mejora de las condiciones sociales y educativas de la población, se producirán cambios significativos. El daguerrotipo, al principio, y la fotografía después introducen novedades en el modo de transmitir los espacios geográficos.

En el comienzo del siglo XIX no eran inusuales en las ciudades europeas los instrumentos (panoramas, cosmoramas) para mostrar vistas coloreadas o en movimiento de ciudades o monumentos.

Pero la auténtica revolución en el modo de capturar la imagen del paisaje fue la invención del daguerrotipo. El invento de Louis Daguerre es un procedimiento para obtener imágenes sobre una superficie de plata pulida; desde los años cuarenta del siglo XIX el daguerrotipo fue muy demandado para la realización de retratos familiares o de personas ilustres ya que los costes eran muy inferiores a los de encargar un cuadro.

El daguerrotipo proporcionaba un único resultado, obra única, no reproducible. Fue muy útil como modelo para las copias litográficas de los grabadores e ilustradores de libros; era un instrumento prefotográfico. Sobre esa base de daguerrotipos, a veces, el grabador incorpora nuevos elementos.

Los daguerrotipistas recorren el mundo recopilando imágenes tanto de paisajes como de monumentos significativos. Las placas eran enviadas a París donde se hacían copias litográficas. De este modo, no sólo la nobleza con sus cuadros, sino también el burgués podía contemplar vistas exóticas sin desplazarse desde el salón de su residencia.



Fot.2 La basílica de El Pilar en Zaragoza.1875. Fotografía. Jean Laurent

La temática de los paisajes en los daguerrotipistas que recorren España es la de ciudades con impronta medieval (Toledo, Ávila) y las andaluzas (Sevilla, Córdoba, Granada). Es una iconografía romántica que luego difundirán los fotógrafos. Por ejemplo, llega a España el francés Jean Laurent (1816-1886) quien elabora catálogos de fotografías a partir de sus viajes por la Península, porque la aportación más importante de la fotografía radicaba en que al disponer de un negativo tenía la capacidad de repetir y reproducir varias veces la imagen en positivo. Con una visión comercial Laurent estableció sucursales de su negocio fotográfico en varias ciudades españolas y europeas. También realizó encargos privados como fotografiar las pinturas negras de Goya antes de ser arrancadas de los muros por encargo del banquero francés que había adquirido La finca del Sordo. Una colección de las fotografías que Jean Laurent hizo de La Alhambra de Granada ha sido expuesta este año en la Biblioteca Nacional en Madrid.

La fotografía es la encargada de mostrar los entornos geográficos que se sitúan en el mundo colonial a los ciudadanos, a los futuros colonos o a los dirigentes. Por ejemplo, las Montañas Rocosas para impulsar la llegada de colonos al oeste americano.

Por fin, parecía que existía un instrumento cada vez más sencillo y preciso (cámara Kodak, 1888) capaz de captar fielmente las formas del paisaje, sin depender de la destreza o tendencia artística del pintor. Además la fotografía era reproducible y accesible a un conjunto extenso de ciudadanos.

Hay diferencias respecto a la información que se transmitía a finales del XIX y la actualidad. El cine, además de visualizar lugares alejados, lo que antes se limitaba a una minoría culta con acceso a los grabados, a la pintura, permite la difusión de las imágenes a la totalidad de los ciudadanos. O, lo que es igual, el cine produce la democratización del imaginario espacial. Como antes la fotografía, el cine implica una revolución en el modo de transmitir las características formales de un paisaje a un observador alejado.

El cine es un soporte reciente, de algo más de un siglo de existencia, utilizado con profusión en los siglos XX y XXI en la descripción de diversos hechos geográficos. El cine tiene una notable capacidad para alimentar el imaginario colectivo.

Si bien el grabado y la fotografía, en especial cuando los modos de reproducción gráfica permitieron su inclusión en prensa, libros y revistas, ya contribuyeron a generalizar el conocimiento visual de lugares remotos, el cinematógrafo, al presentar imágenes en movimiento, supone un avance en la capacidad de trasladar al espectador un espacio geográfico determinado. Además, surge en un contexto histórico de grandes transformaciones económicas, generadas por la revolución industrial con importantes consecuencias sociales. El cine filma paisajes que se transforman y puede ser filmado lo que está desapareciendo (3).

Las primeras películas de los hermanos Lumiere capturaban episodios puntuales como la llegada de un barco a puerto, la aproximación de un tren, la salida de los obreros de una fábrica...; eran películas documentales de muy corta duración, unos minutos, captan el movimiento, son mudas, y cuando se proyectan se acompañan de la consiguiente explicación oral de las imágenes. Estos periplos alrededor del mundo son un tema recurrente y espolean la imaginación científica. Además el desarrollo de nuevas redes de transporte ferroviario y rutas marítimas, en paralelo a la generalización de la fotografía y el nuevo invento del cinematógrafo darán luz a una nueva percepción y conceptualización, contemporáneas, del espacio, el tiempo y la distancia (4).



Fot. 3 Viaje a la luna 1902. George Melies

Algunas de estas películas fueron filmadas desde un coche o la plataforma de un vagón de tren y en ocasiones se trataba de producciones financiadas por las compañías de ferrocarriles con el objeto de promover el uso del tren para visitar esos lugares mostrados en pantalla. Estas filmaciones ya no consistían en locomotoras de vapor que se dirigen hacia

4-A. Gámir Orueta. La consideración del espacio geográfico y el paisaje en el cine. Revista Scripta Nova. Barcelona, 2012.

la cámara provocándola sorpresa del espectador sino que instalada la cámara en el tren, recogían en celuloide una visión en movimiento del paisaje. Estos planos filmados desde vehículos en marcha introducían al espectador en el paisaje y constituyen el antecedente de los actuales travellings.

Algunos filántropos (Albert Kahn) financian la labor de pintores, fotógrafos y camarógrafos para mostrar la variedad de culturas presentes en el mundo, para facilitar el conocimiento de culturas extranjeras y, de este modo, favorecer unas relaciones pacíficas entre los pueblos.

A medida que la duración de la filmación se alargaba, permitía la introducción de elementos más complejos en la edición, entre ellos el montaje; así se facilita el paso hacia un cine que cuenta historias, es decir, hacia un cine de ficción (5) y desde el primer momento se percibió la enorme capacidad de este medio para retratar y describir paisajes y sus pobladores.

El cine es un nuevo medio de transmisión de conocimiento para una sociedad nueva, mucho más dinámica que la precedente. El cine se ha convertido en un documento no sólo geográfico sino también histórico, territorial y nos permite reconstruir en la memoria paisajes que ya no existen por haber sido alterados por los avatares socioeconómicos o bélicos. Por ej. zonas costeras o rurales hoy urbanizadas o ciudades destruidas durante los conflictos bélicos del siglo pasado.

El cine permite la generalización del consumo de imágenes, la descripción del espacio geográfico no se dirige a una élite cultivada sino que será objeto de consumo masivo. Esta reproductibilidad del cine constituyó la razón esencial de que las elites tradicionales desconfiaran de este nuevo arte o forma de entretenimiento, no exclusivista, y de que persistiesen atrincherarse en los teatros de acceso social limitado, dejando las carpas en las que se exhibían películas para las clases populares (6).

5-A. Gámir. La consideración del espacio geográfico y el paisaje en el cine. Revista Scripta Nova. Barcelona, 2012.

6- A. Gámir Orueta, C. M. Valdés. Op. Cit. Boletín AGE, 2007

En cierto modo el cine, en paralelo a los avances políticos y sociales, permite una cierta “democratización” de unos lugares y paisajes antes inaccesibles o incluso ignotos para la mayor parte de la sociedad.

Aparte del cine de ficción las compañías cinematográficas y periodísticas emprenden el camino de crear y desarrollar divisiones específicas destinadas a ofrecer noticias en imágenes: los informativos.



Fot. 4 Teatro-Cine Avenida. Soria. 1970. Archivo Histórico Provincial.

Jamás se había transmitido tanta información sobre paisajes, ya sea de manera intencionada o indirecta y jamás se ha tenido, como en el presente, la capacidad de transmitir esa información visual a tanta gente, se ha generado un nuevo género, la cultura geográfica (7).

7-N. Ortega. Imágenes del paisaje. Universidad Autónoma. Madrid, 2006.

II. TRATAMIENTO DEL PAISAJE EN EL CINE

En sus inicios, al igual que ocurrió con la fotografía, se consideraba que el cine era una técnica para reproducir lo que el ojo ya podía ver y, por tanto, se reivindicaba la objetividad de lo que se representaba, pero desde el momento en el que el cine se utiliza como un moderno instrumento para la narración de historias, empieza a ser reconocido como un medio de expresión artística, a la vez que se produce la separación formal entre el llamado “cine de ficción” y el documental. Como escribe Nicolás Ortega, existen dos dimensiones en la visión moderna del paisaje, la descriptiva (la vertiente científica o explicativa, de carácter más objetiva) y la sentimental (el lado artístico o estético, la faceta comprensiva de índole más subjetiva) (8).

El cine puede conceptuarse como una forma de “arte del movimiento”. Se trata de la forma artística que posee la mayor capacidad para representar los cruces entre espacio y tiempo. Las realizaciones cinematográficas deben de forma obligada enmarcarse en una matriz espaciotemporal, sin la cual sería imposible la realización de una película. La capacidad de difusión de espacios del cine es muy superior a la del mapa, entre otras cosas porque no precisa una formación previa por parte del espectador para comprender el espacio que se muestra en pantalla.

Siguiendo a Gámir y Valdés (9), se pueden establecer varias diferencias entre el espacio real y el espacio fílmico, el que el cine proyecta de aquel: El cine altera la realidad al trasladar el espacio real tridimensional a una pantalla de proyección bidimensional, lo que obliga a acotar y seleccionar parcialmente el espacio real. Desde la invención del cine sonoro, el sonido “real” está modificado en función de la historia virtual mediante la acentuación artificiosa de sonidos naturales, o se anticipa el sonido a la acción, se incorpora música al paisaje, se modifica la dicción original de los actores o incluso se cambia de idioma, etc. Los fenómenos

8-N. Ortega. Op. cit.

9- A Gámir, C. M. Valdés. Op. cit.

Atmosféricos cuando aparecen casi siempre están artificiosamente exagerados buscando la sensibilidad del espectador. Los avances técnicos permiten al director filmar lugares de difícil acceso y “distanciarnos” o “adentrarnos” en el paisaje fílmico. Como resultado, el espectador se ve obligado a reproducir en su mente un espacio aparentemente coherente basándose en fragmentos de espacios reales resultantes del montaje del filme. También existe un tiempo fílmico distinto del tiempo de proyección y en cualquier filme se aprecian discontinuidades temporales de la misma manera que hay discontinuidades espaciales.

Por tanto, lo que el espectador ve es un espacio alterado pero que, en su falsedad, contiene un alto grado de impacto. Las imágenes cinematográficas(o televisivas) tienen una fuerza capaz de generar imaginarios concernientes a cuestiones históricas, sociales, económicas, políticas y, también, geográficas.

Las películas, y los media en general, son agentes vehiculares de lo que puede denominarse “cultura popular” y son un elemento esencial a la hora de modular las experiencias sociales e individuales relativos al entorno que nos rodea, contribuye de modo significativo a la manera en que se concibe la realidad por el individuo (10).

El cine junto con otros medios contribuye a la formación de un conjunto de imágenes geográficas que mediatizan tanto el comportamiento de estos como su escala de valores e indirectamente pueden influir en actividades económicas, como el turismo. Así se explica, por ejemplo, que escenarios donde se han filmado los exteriores de las sagas Crepúsculo o Harry Potter formen parte de los itinerarios escolares adolescentes.

En el cine del XIX y comienzos del XX se considera el paisaje como un decorado más, propio de una obra de teatro, en donde lo que importa son los personajes y no el fondo escénico. Por ello, con frecuencia se utilizaban paisajes simulados o suplantados. Los estudios cinematográficos de Hollywood (1908) disponían de colecciones de fotografías que reflejaban tipos de paisajes o ambientes urbanos que se utilizaban para hacer decorados tipo como pueblos del oeste, palacios orientales o plazas

10-A. Prysthon. Figuras en el paisaje: Cine narrativo y topofilia. Brasil, 2014.

españolas. Las escenas de exterior se rodaban en instalaciones semipermanentes que se utilizaban en diferentes películas. La industria norteamericana se encuentra interesada en la producción de estereotipos, ya sea de lugares o de sociedades.

Hoy que la técnica cinematográfica es más avanzada, la suplantación de paisajes puede deberse a múltiples motivos: dificultad de filmar en medios geográficos difíciles o inaccesibles, escasez de infraestructuras viales, de alojamiento, alteraciones importantes de los espacios por reciente actividad humana o económica (pensemos en zonas costeras de España fuertemente urbanizadas), obstáculos de carácter político, etc.

Estos impedimentos (geográficos, económicos, políticos...) explican que resulte habitualmente más ventajoso reproducir las condiciones ambientales de un paisaje mediante decorados o localizaciones alternativas. La lógica de filmar en los lugares donde “realmente” se desarrolla la narración puede plantear numerosas dificultades. En cualquier caso, las consecuencias son las mismas: se transmiten las características de un territorio mediante la transposición de otro que se juzga adecuado o similar.

En consecuencia, se produce un reduccionismo en la tipología de paisajes conocidos por los espectadores, cuya variedad queda limitada a unos pocos estereotipos: selva tropical, isla paradisíaca, desierto, bosque atlántico, costa mediterránea, zonas polares y otras más.

Existe una clara relación entre las historias que reflejan el cine y el entorno geográfico en el que se sitúa físicamente una productora. La mayoría del cine producido en un determinado país, especialmente en las primeras etapas de la industria, refleja historias que suceden en ese mismo país.

Pero el cine huye de la normalidad, de lo cercano. Destaca lo singular, quizás como herencia del Romanticismo, lo sublime y lo pintoresco. Por ello, los paisajes excepcionales y exóticos son los preferidos por las películas. Cuando estos paisajes no se encuentran o es costoso acceder a ellos, la solución consiste en realizar una modificación “in situ” de paisajes cuyas características se aproximen lo más posible a la intención inicial.

Ciertos géneros, en especial el cine de ciencia ficción, se ven obligados, para lograr una mayor eficacia, a presentar escenarios, fondos, lugares o paisajes inexistentes, mediante la creación de decorados, maquetas o, más recientemente, por la generación digital de nuevos escenarios.

Por ejemplo, aquellas historias que se desarrollan en el futuro y que están ambientadas en una tierra notablemente modificada, o incorporan otros planetas, sean reales o artificiales. En general, hay una clara preferencia por unos paisajes cargados de barroquismo, o paisajes extremos, cuya espectacularidad se convierte en uno de los reclamos principales en algunas producciones.



Fot. 5 El ferrocarril atraviesa “la estepa rusa”. Fotograma de El Doctor Zhivago

Además de por la búsqueda de escenarios fílmicos, el cine aparece condicionado por los recursos técnicos de que se dispone para su filmación y exhibición. Así en las primeras etapas del cine en blanco y negro, la técnica ortocromática era eficaz para reproducir los contrastes violentos de blanco y negro.

Un cambio esencial en las posibilidades de mostrar las características del paisaje lo constituyó la incorporación del color a partir de los años 40 del siglo XX. La arbitrariedad y artificiosidad del color ha mejorado con los avances técnicos y el tratamiento digital en el modo que los paisajes se muestran ante nuestros ojos. Para competir con la recién aparecida televisión, el cine ensaya nuevas técnicas y formatos (Cinemascope, Cinerama) para dar mayor grandiosidad a la filmación de paisajes.

Factor decisivo e importante es el lenguaje cinematográfico de los diferentes directores. La creatividad en la presentación del paisaje depende de la utilización de diferentes planos y secuencias. Los encuadres al inicio de algunas películas en las que se muestran grandes extensiones de terreno, recuerdan a las descripciones literarias del paisaje. Además de servir para introducir la historia en un contexto físico, puede también servir como refuerzo para explicar los comportamientos o los sentimientos de algunos personajes, o para reforzar el dramatismo de la narración.

A veces, para reforzar la plasmación visual del paisaje se recurre a la utilización de bandas sonoras “ad hoc” que contribuyen a dotarlo de carga simbólica o cultural.

Está demostrada la vitalidad y la relevancia de los espacios (naturales y contruïdos, poblados y vacíos, pero siempre fílmicos) a lo largo de la historia del cine. Hay pluralidad de formas y constantes mutaciones e interacción entre los sujetos y su entorno. Según Ángela Prysthon, los paisajes nos impelen a ver con distancia nuestros propios espacios, nos hacen repensar nuestro lugar en el mundo (11).

El grado de protagonismo que se concede al paisaje en el cine puede variar significativamente. Existen películas en las que el paisaje, lejos de ser un escenario, es el protagonista (no declarado), en especial cuando se trata de espacios naturales sin explotar, o aquellas cintas que consideran al viaje como guía conductora de la trama; es el caso de las “road movies” en las que el director muestra un recorrido visual por distintos paisajes vinculados a experiencias vitales.

11-A.Prysthon. Op. cit.

Algunos cineastas y autores buscan deliberadamente reforzar el papel del paisaje. Para ellos el paisaje es un elemento primordial de puesta en escena, sobre todo en algunos géneros cinematográficos como los westerns, el cine épico o el cine de época.

En el cine moderno es frecuente reforzar enfáticamente la poética del lugar; la tendencia dominante en el llamado “cine de autor” es situar el paisaje en el centro de sus preocupaciones.

Hay un protagonismo del paisaje en el cine contemporáneo; en el cine de muchos directores se puede entender que los espacios (y los recortes y encuadres propuestos a partir de ellos) son cruciales para el establecimiento no sólo de los telones de fondo de las líneas narrativas sino también (y quizás por encima de todo) de la visión del mundo que expresan sus películas, hasta el punto de que la forma humana puede ocupar un lugar secundario en relación al paisaje y quedar empequeñecida ante el entorno.

Extremo opuesto es el de aquellas películas en las que resulta indiferente cualquier espacio para el desarrollo de la trama argumental. En muchas de ellas el paisaje, casi siempre urbano, resulta válido e intercambiable; como si de un teatro se tratara, el paisaje es el escenario, el decorado o telón de fondo de los hechos narrados. Como escenario, el paisaje es fundamental para la narración y casi indispensable; son los paisajes urbanos y rurales por donde se mueven los protagonistas.

Pero en la mayoría de películas, el paisaje está en una situación intermedia. Tiene un protagonismo relativo, como escenario inevitable de la trama.

III. LA IMPORTANCIA DEL PAISAJE EN DR. ZHIVAGO

A continuación vamos a exponer la importancia del paisaje en dos películas muy diferentes: Doctor Zhivago, una gran superproducción de la Metro Goldwyn Mayer rodada y dirigida por David Lean en 1965, y El cielo gira, dirigida en 2005 por Mercedes Álvarez.

Doctor Zhivago es una película basada en la novela del mismo título del poeta y escritor ruso Boris Pasternak. Escrita en 1957 se trata de un larguísimo relato ambientado durante la revolución bolchevique de 1917 sobre un médico que escribe poemas, no asume sus responsabilidades ante la nueva situación política y mantiene un amor adúltero. Las autoridades soviéticas consideraron que la novela era un ataque al régimen socialista instaurado en Rusia tras la revolución y sus amenazas impidieron a Boris Pasternak recoger el Premio Nobel de Literatura que le fue concedido en 1958.

El director cinematográfico David Lean consideró que Doctor Zhivago era la mejor novela que había leído en su vida: "No es más que la vida de un hombre, pero también es la vida de cada uno de nosotros" (12). Exigió que el guión fuera escrito por Robert Bolt, con quien ya había trabajado en Lawrence de Arabia y que recibiría un Oscar a su labor de adaptación. Parece que a Bolt le interesaba el drama político de Zhivago más que su historia de amor, que era la que Lean prefería e iba a ser lo que va a interesar al público.

No fue posible rodar en la Unión Soviética. Sus autoridades veían con malos ojos que se adaptara al cine una novela prohibida por ellos. David Lean había previsto repetir rodaje en España; si sus paisajes le habían permitido rodar Lawrence de Arabia como si el desierto almeriense se tratara del desierto africano, ahora Madrid y Soria podrían ser igualmente Moscú y Rusia. Tanto el buen clima como el bajo precio de los técnicos españoles aconsejaron dicha elección (13).

En los estudios CEA en el madrileño barrio de Canillas se construyeron gigantescos escenarios que reproducían las calles de Moscú, mientras que en Soria se prepararon aquellos en los que la nieve debía tener un especial protagonismo. Un total de 800 operarios tardaron seis meses en acabar todos los decorados.

12-D. Galán. Doctor Zhivago. El país, 2005

13- D. Galán, Op. cit. pag.16

Tras 232 días de rodaje y 21 rollos de celuloide, David Lean comenzó a montar rápidamente la película para poder participar en los Oscar de 1966. Quiso que el compositor de la música fuera Maurice Jarre con quien ya había trabajado también en Lawrence de Arabia, y que, ante las dificultades para utilizar canciones rusas, compuso toda la música del film, incluido el tema de Lara, por la que obtuvo un Oscar.

David Lean también fue muy exigente con la fotografía; quería que determinadas secuencias fueran prácticamente monocromáticas para que, por ejemplo, las banderas rojas tuvieran un relieve extraordinario, lo que le valió otro Oscar para Freddie Young que había reemplazado a Nicolas Roeg).

La película fue estrenada en Estados Unidos en diciembre de 1965, y en Londres en abril de 1966. El público de todo el mundo la acogió con entusiasmo. Doctor Zhivago se ha convertido en un clásico del cine romántico.



Fig.1 Atardecer captado por Freddie Young. Fotograma Dr. Zhivago.

En Doctor Zhivago el paisaje natural no es sólo el espacio escenario en el que transcurre el drama personal e histórico del protagonista y del país, sino que se convierte en un elemento importante del film con un claro sentido simbólico. En mi opinión, David Lean quiso diferenciar dos tipos de

paisajes físicos y psicológicos, representados por la taiga siberiana y la estepa rusa.



Fot. 6 La Mikado atravesando el bosque. Fotograma Dr. Zhivago.

El bosque de coníferas, de abetos, la taiga siberiana, está aquí representada por el bosque de pinos, en Tierra de Pinares, al noroeste de la provincia de Soria. En la novela de Boris Pasternak el bosque representa la mancha de color verde oscuro donde el hombre se siente perdido, los árboles ocultan los caminos, no dejan ver el horizonte, nos impiden avanzar y anuncian malos presagios. Así se deduce de muchos textos: "El tren con sus silbidos...ahogaba el eco vacío y cavernoso del bosque.....Los árboles se acabaron. El tren se había escapado del cautiverio del follaje hacia la libertad" (14), "El mundo de las coníferas, como una muralla sombría, casi negro, se erguía al fondo" (15), o al final de la novela, en la despedida final," Aunque todavía era de día, el doctor tenía la sensación de encontrarse, muy avanzada la noche, en el bosque espeso y oscuro de su vida" (16).

14- B. Pasternak, Doctor Zhivago. 1957. Traducción de Marta Rebón. Círculo de Lectores, 2005. Quinta parte, 16, pág. 224.

15- B. Pasternak, Op. cit. Undécima parte, 8, pág.469.

16-B. Pasternak, Op. cit. Décimotercera parte, 11, pág.596

Es precisamente en el bosque donde el experimentado director David Lean sitúa dos momentos de máxima tensión e incertidumbre en la vida de Zhivago: primero, el encuentro con el cruel Strelnikov a bordo de la imponente locomotora, tan amenazante como el programa del radical bolchevique, y, segundo, cuando tres jinetes armados lo detienen a la vuelta de Yuriatin y lo conducen al centro de la taiga siberiana donde los partisanos ocultan sus campamentos, en los que el doctor pasa tres terribles años.



Fot. 7 Presencia de los partisanos en el bosque. Fotograma Dr. Zhivago.

Y allí, en el bosque,” se le enturbiaron los ojos y la mente...y ante el aire se desplegó la imagen de Lara” (17). Había que buscar la libertad, había que buscar a Lara.

La libertad, la felicidad está representada en la película de David Lean, como en la novela, por el paisaje de la estepa rusa, por esas llanuras inmensas, blancas, desnudas, cubiertas de nieve, de horizontes lejanos.

17- B. Pasternak, Op. cit. Duodécima parte, 7, pág. 500

Desde el comienzo de la novela Pasternak escribe: “La sucesión de estos vastos espacios ensanchaba el alma. Se sentía el deseo de soñar y pensar en el porvenir” (18), “El sol encendía la superficie nevada con un resplandor tan blanco que del albor de la nieve uno habría podido quedarse ciego... ¡Qué hermoso era entonces vivir, qué delicia era todo para los ojos y los sentidos!”(19), o “La sonoridad de los pájaros...la serenidad de la calma absoluta reinaba a su alrededor ¡Qué belleza! (20).

Del mismo modo, David Lean ha utilizado el paisaje de la blanca y helada estepa rusa, aquí sustituida por las llanuras sorianas del Campo de Gómara, al pie del Moncayo, para situar los pasajes más tranquilos y felices de la vida de Zhivago. Allí, a la casa de campo de Varykino viaja en dos ocasiones: una, huyendo de Moscú con su familia. La ciudad es el escenario de manifestaciones, revueltas, los alimentos escasean, el peligro personal y la inseguridad aumentan, el invierno en la ciudad es oscuro, hambriento y frío. La vida en el campo, por el contrario, representa reencontrarse con la infancia, la esperanza, la ilusión “Qué felicidad trabajar para uno mismo y su familia, ... erigir un techo, cultivar la tierra...crear un mundo propio” (21).

Algunos críticos consideraron que David Lean en esta película había dejado de ser cineasta para ser fotógrafo, y es que la película traslada al celuloide toda la belleza poética de la novela de Pasternak.

Largas secuencias muestran un paisaje blanco, inmaculado, resplandeciente e inmóvil, sólo interrumpido por el paso de un larguísimo tren que recorre la pantalla de oeste a este; otras secuencias recogen cómo la primavera transforma el paisaje en un campo de narcisos florecidos que al ser mecidos por la brisa y la música parece que trasladan el aroma primaveral hasta los sentidos del espectador.

18- B. Pasternak, Op, cit. Duodécima parte, 7, pág.500.

19- B. Pasternak, Op. cit. Cuarta parte, 4, pág.15.

20- B. Pasternak, Op. cit. Séptima parte, 15, pág.312.

21- B. Pasternak. Op. cit. Séptima parte, 26, pág. 329

La segunda vez que Zhivago vuelve a Varykino va acompañado de Lara. En esta ocasión huyen de la atmósfera tensa de la ciudad de Yuriatin para ponerse a salvo y vivir el colofón de su pasión amorosa. David Lean recrea esta última búsqueda de felicidad mediante un paisaje brillante, nevado pero luminoso, con el trineo resbalando sobre el suelo helado, tirado por una yegua y seguido por un potrillo juguetón. En ese escenario gélido y solitario crece la felicidad y la creatividad del poeta.



Fot. 8 Zhivago y Lara llegan a Varykino. Fotograma Dr. Zhivago.

Cuando Lara sale de Varykino Zhivago sube a la parte más alta de la casa para ver cómo el trineo pasa a gran velocidad y desaparece como un relámpago en el horizonte bermejo del anochecer.

Aquel invierno del rodaje de Doctor Zhivago se esperaban grandes nevadas en Soria. David Lean comenzó a rodar las escenas urbanas de Moscú en los estudios construidos cerca de Canillas (Madrid), en espera de que llegaran las nieves. Pero la nieve no llegó y cientos de operarios se atearon en simular la nieve mediante múltiples recursos alternativos como sal, polvo de mármol, cera derretida y enfriada; papeles de celofán humedecidos recreaban el hielo en los cristales, etc. también tuvieron que

importarse y plantar cientos de narcisos para que al florecer mostraran la belleza y la alegría de la primavera, o de los sentimientos. Ahora David Lean hubiera podido filmar los preciosos campos de girasoles en los campos sorianos sin tener que importar flores.



Fot. 9 Girasoles en los alrededores de Candilichera (Varykino).

Poco importó que el escenario “real” de la película no fuera Rusia, ni que la nieve fuera artificial para ser percibido y sentido por el imaginario colectivo de los espectadores. El enlace y eslabón que une los dos paisajes de taiga y estepa o, lo que es lo mismo, las dos emociones de angustia y felicidad, es el tren, el medio de transporte más innovador para la época. El viaje permite a los protagonistas, como a cada uno de nosotros, huir hacia mundos más apasionantes y libres.

Como escribe Luis Mateo Díez, la obra de David Lean se enmarca en el más sublime romanticismo. La historia de Yuri y Lara está enfatizada en todo momento por la fugacidad que acompaña a las emociones más

intensas y por la certeza de su desenlace trágico. Es un film donde el paisaje y la música puntean una épica de los sentimientos que adquiere una cualidad simbólica. La Rusia de Lean no tiene afán de representar región alguna de la realidad, sino más bien expresa el potencial del cine para crear otros mundos que, tal vez, nos hagan comprender mejor el que tenemos delante (22).

IV EL PROTAGONISMO DEL PAISAJE EN EL CIELO GIRA

El escenario real de El cielo gira no está muy lejos de las estepas “rusas” de Dr. Zhivago. Apenas unas decenas de kilómetros separan los pueblos sorianos de Candilichera (Varykino) en el Campo de Gómara, de Aldealseñor, en el camino hacia Tierras Altas, pueblo en el que nació Mercedes Álvarez la directora de El cielo gira.

El director de Dr. Zhivago, David Lean, era ya en 1965 un consolidado director de grandes producciones como El puente sobre el río Kwai y Laurence de Arabia, mientras que El cielo gira era el primer largometraje de una novel directora.

Mercedes Álvarez, según ella ha manifestado a los medios de comunicación, tenía tres años cuando su familia se marchó de Aldealseñor, a finales de los años sesenta, formando parte del inmenso éxodo rural que vació los pueblos de Soria y del interior de España. Antes de dirigir El cielo gira (2005), Mercedes Álvarez había participado en el montaje del largometraje documental En construcción de Jose Luis Guerín que fue premiado en 2001 con el Goya al mejor documental y en 1997 dirigió el cortometraje El cuento africano.

Su objetivo al rodar El cielo gira era, según dijo, reflejar la extinción de un pueblo, el suyo, cuando aún tenía vida, a comienzos del siglo XXI, cuando apenas una docena de habitantes eran testimonio de los aproximadamente 400 habitantes que había tenido un siglo antes.

22. Luis Mateo Díez. Doctor Zhivago. El País, 2005.

Los vecinos de Aldealseñor y el trabajo del pintor Pello Azketa comparten algo en común: las cosas han comenzado a desaparecer delante de ellos. La narradora vuelve a su origen y asiste a ese final al tiempo que intenta recuperar para la memoria una imagen del mundo de la infancia.

La película, clasificada a veces como cine documental recibió el gran premio del Festival Internacional Cinéma du réel en París (2005), y también ha conseguido ese mismo año el premio a Mejor película en el Festival de Róterdam.

Aparte de la importancia y el valor estético del paisaje, pocas coincidencias pueden establecerse entre Dr. Zhivago y El cielo gira. Una fue producida por la gran empresa hollywoodiense Metro Goldwyn Mayer que asombró a los habitantes de Soria, espectadores de la llegada y estancia en la ciudad durante casi un año de camiones, equipos técnicos, actores, extras y dólares americanos reconvertidos en abundantes pesetas de la época.

El proyecto El cielo gira surgió en el ámbito del Master de Creación de la Universidad Pompeu Fabra y para su realización Mercedes Álvarez allegó recursos de diversos organismos como ICAA, Canal +, gobierno de Navarra, Gobierno vasco y Junta de Castilla y León. El rodaje en Aldealseñor se prolongó durante un año con un equipo técnico reducido a fin de ganarse la confianza de los habitantes del pueblo y que no se sintieran presionados por las cámaras y actuaran con naturalidad, pues en El cielo gira las gentes del pueblos no son los espectadores sino los protagonistas de la película, aunque, realmente, las gentes de Aldealseñor son los segundos protagonistas porque el primero y absoluto es el paisaje.

El paisaje no solo es el escenario en el que viven, sino que el paisaje que filma Mercedes Álvarez es ese paisaje cultural concreto, filmado entre 2001 y 2002, en el que confluyen la despoblación del medio rural, el envejecimiento de la población, la desaparición de la cultura milenaria de la ganadería extensiva de pastoreo lanar, y los inicios de una posible nueva cultura marcada por la energía eólica, la rehabilitación de edificios históricos y el turismo.

La película no pretende mostrar nostalgia ni crítica ante la situación social del medio rural, al estilo de los documentales clásicos; lo que pretende Mercedes Álvarez es sólo ser testigo de los últimos vestigios de una cultura agraria milenaria en trance de desaparecer, del mismo modo que a lo largo de la historia han ido formándose y desapareciendo otras culturas y civilizaciones.



Fot. 10 Cartel de la película El cielo gira. Mercedes Álvarez, 2005.

Como escribe Martínez de Pisón (23), el territorio se comporta como un pergamino reutilizado, a modo de un palimpsesto medieval, donde se acumulan y superponen diferentes paisajes elaborados a lo largo de generaciones y milenios. En El cielo gira se muestra esa superposición y sucesión de culturas, representadas por la ciudad romana de Numancia (la ciudad sumergida la llama M. Álvarez), y, antes, por los castros celtíberos, y, mucho antes, por las icnitas, las huellas de los dinosaurios, y,

23- E. Martínez de Pisón. Saber ver el paisaje. Univ. Autónoma. Madrid, 2010

mucho después, la cultura medieval con el castillo-palacio del señor con torre almenada y galería porticada en torno al cual se forma La Aldea (así llaman al pueblo los habitantes de Aldeaseñor), y ahora mismo está terminando la etapa que filma la película, la desaparición de la ganadería de pastoreo del mismo modo que casi ha desaparecido la ganadería lanar trashumante de las Tierras Altas de Soria.



Fot. 11 Fotograma de El cielo gira. 2005.

Las culturas y etapas humanas cambian, el tiempo pasa, del mismo modo que gira y cambia el paisaje. En la película van discurriendo lentamente las estaciones del año (otoño, invierno, primavera, verano) captadas magníficamente por la fotografía de Alberto Rodríguez. Las lomas desnudas, las serrezuelas pedregosas, los cielos estrellados, los atardeceres rojizos, la calma y la quietud del verano, el frío y la nieve del invierno son los protagonistas de la película; a modo de fotogramas, los paisajes permanecen inmóviles en la pantalla durante larguísimos segundos, acompañados de silencios o de los sonidos “reales” como las esquilas y el balido de las ovejas, el canto de los gallos al amanecer, el silbido del viento entre los árboles, el canto de los pájaros, el tañido de las campanas o las conversaciones aparentemente banales de los

protagonistas. Pero las conversaciones no cuentan, no tienen importancia ni cuando aluden a acontecimientos políticos del pasado o del presente; lo importante es que esos poquísimos habitantes son los últimos testigos de un modo de vida que se extingue. Esos seres son los únicos que todavía resisten y aguantan en el pueblo como esa pequeña encina (carrasquilla la llaman ellos) que resiste la dureza y las inclemencias del tiempo en la cima de la loma desolada.

En *El cielo gira* los personajes sólo son un elemento más dentro de un paisaje donde la luz, la naturaleza, el paso de las estaciones y el discurrir del tiempo son los verdaderos protagonistas; la figura humana queda pequeña ante esos inmensos espacios vacíos.

Siguiendo a Ángela Pryston, hay una identificación de la directora con los lugares que aparecen en la pantalla. Se puede pensar en esa identificación como una especie de afecto hacia los lugares encuadrados de forma que el paisaje fílmico puede entenderse como una geografía emotiva. A. Pryston propone el término *topofilia*, como un amor por el lugar que se manifiesta de forma e intensidades variadas, un lazo afectivo entre personas y espacios que revelan el eslabón entre el entorno y los modos de ver y concebir el mundo (24).



Fot. 12 Fotograma de *El cielo gira*.

24-A. Pryston. Op. cit.

BIBLIOGRAFIA

Galán, D. Doctor Zhivago. El País, 2005.

Gámir A. y Valdés C. M. Cine y geografía. Boletín Asociación Geógrafos Españoles, AGE. Madrid, 2007.

Gámir Ortega, A. La consideración del espacio geográfico y el paisaje en el cine. Revista SRIPTA Nova. Barcelona, 2012.

González A. El paisaje urbano en el cine. Revista de filología románica. Anejo VI, 2008.

Martínez de Pisón, E. Saber ver el paisaje. Univ. Autónoma. Madrid, 2010.

Mateo Díez, L. Doctor Zhivago. El País, 2005.

Ortega, Cantero, N. Imágenes del paisaje. Univ. Autónoma. Madrid, 2006.

Pasternak, B. Doctor Zhivago. Traducción Marta Rebón. Círculo de lectores, 2005.

Prysthon A. figuras en el paisaje: cine narrativo y topofilia. 2014.

ANEXO. BURGOS-CALATAYUD: EL FERROCARRIL SORIANO DE EL DOCTOR ZHIVAGO

Introducción

El ferrocarril tiene un papel importante en la película El Doctor Zhivago. Boris Pasternak en su novela destaca la función que el ferrocarril tiene como medio de transporte de tropas militares hasta el frente bélico occidental durante la I Guerra Mundial (1914-18), y, lo mismo que en la película, el ferrocarril es básico para facilitar la salida de moscovitas ante las revueltas y motines que se producen en la capital rusa durante la revolución bolchevique (1917).

El ferrocarril refleja el triunfo de la primera revolución industrial, representada por la máquina de vapor, la energía calorífica del carbón y el hierro como materia prima. En los altos hornos de la industria siderúrgica se fundieron vigas y láminas de hierro, máquinas, raíles, tornillos, etc. y junto a las estaciones surgieron industrias complementarias, talleres de reparación, muelles de carga para transportar cuantiosas mercancías (minerales, productos forestales, materiales de construcción, etc.); en torno a las estaciones surgen barriadas de obreros, los suelos se recalifican, y el urbanismo queda condicionado por la mayor o menor cercanía al tendido de las vías férreas.

Desde mediados del siglo XIX el ferrocarril representa la modernidad ante el sistema tradicional y milenario de transporte basado en carros, carretas, diligencias, calesas, hasta trineos, todos de tracción animal mediante bueyes o caballerías.

El ruido de la locomotora, el traqueteo de los ejes y ruedas sobre los raíles, el estruendo de los pitidos, las nubes de vapor, la velocidad y el aspecto imponente de las locomotoras acompañaron los trayectos entre las principales ciudades europeas (Moscú-Yuritain en la película Zhivago) mientras que en itinerarios secundarios se siguieron usando al mismo tiempo los sistemas de transporte tradicionales (Yuritain-Varikino).



Fig. 1 El carro era el medio de transporte familiar habitual a mediados de los años cuarenta del siglo XX. Foto Carmen Sancho.

La I Guerra Mundial hizo ver a los gobiernos la importancia militar del ferrocarril (durante la última guerra civil española, 1936-39, abundantes tropas fueron llevadas al frente de Aragón en el ferrocarril Valladolid-Ariza), y todavía hoy en momentos conflictivos o revolucionarios sigue siendo fundamental la ocupación y el control de los medios de transporte y estaciones de ferrocarril.

El ferrocarril cumplió un papel importante en la expansión colonizadora de tierras nuevas como el transcontinental hacia el Oeste de Estados Unidos o en la expansión rusa hacia Siberia a través del transiberiano. La línea férrea del transiberiano se construyó entre 1891 y 1905, atravesaba las regiones desoladas de Siberia y los bosques de abetos y coníferas, la taiga, hasta llegar a la costa Este, a Vladivostok, en la orilla del océano Pacífico. Un viaje que requería, al menos, siete u ocho días.

Como se ha expresado en el apartado anterior, en la película *El Doctor Zhivago* su director David Lean recrea la llanura rusa y los paisajes

siberianos en las comarcas sorianas de El Campo de Gómara y Tierra de Pinares, y, afortunadamente para él, en 1965 por ambas comarcas sorianas discurría y estaba en funcionamiento el ferrocarril Burgos-Calatayud cuya línea pudo usar para atravesar los pinares y los campos cerealísticos sorianos aunque para la ocasión hizo traer la imponente locomotora de vapor “Mikado,141.2239” e interminables vagones desechados de RENFE.

El ferrocarril Burgos- Calatayud forma parte del fallido proyecto Santander-Mediterráneo, proyecto que nació en 1924 con el propósito de unir por tren Santander y Valencia, o comunicar el mar Mediterráneo con el océano Atlántico, y ambos con la Meseta, mediante más de setecientos kilómetros de vía férrea. Pero el proyecto completo nunca se realizó, faltaron por construir aproximadamente sesenta kilómetros en el tramo montañoso de la Cordillera Cantábrica para el que se construyó el larguísimo túnel de La Engaña (7 kms.)

Los gobernantes españoles vieron en el transporte ferroviario una pieza clave para su transformación económica. Sin embargo, en España la era del ferrocarril se iniciaría tarde por, entre otras causas, la orografía, las guerras civiles del siglo XIX o la escasez de capitales necesarios para acometer las obras de infraestructuras. El Estado, ante la penuria del Erario Público hubo de renunciar a implicarse directamente en el desarrollo de la red ferroviaria y optó por realizar concesiones a compañías privadas.

Descripción del itinerario.

El recorrido Burgos-Calatayud estaba dividido en tres tramos a cargo de tres compañías distintas: El tramo Calatayud- Valencia, construido por la Compañía Ferroviaria Central de Aragón , fue el primero de los tres en entrar en servicio; en el otro extremo, Burgos-Santander a cargo de la Compañía de Ferrocarriles del Norte, y el tramo intermedio, Burgos-Calatayud, que pasa por nuestra provincia, del que se encargó la Compañía del Ferrocarril Estratégico Santander –Mediterráneo con capital fundamentalmente británico.

La línea férrea Burgos- Calatayud recorre la mitad norte de la provincia de Soria en dirección NO-SE, a lo largo de más de ciento cincuenta kilómetros, y en sentido paralelo al ferrocarril transversal Valladolid-Ariza(ver mapa fig.1). Procedente de Salas de los Infantes y Hontoria del Pinar (Burgos), entra en la provincia por San Leonardo de Yagüe, atraviesa la zona pinariega de Navaleno, Pinar Grande, Cabrejas del Pinar y continua hacia el este por Abejar hasta Soria. Al sur de la ciudad de Soria se construye la estación Soria-Cañuelo, sigue el trazado hacia el Este rodeando el cerro de los Moros, atraviesa el río Duero mediante un puente de hierro, continua en el mismo sentido por el pasillo al pie de la sierra de Santa Ana junto a la carretera que desde el puente de piedra se dirige a Aragón, y desde Valcorva cruza en sentido SE todo el Campo de



Fig. 2. Estructura ferroviaria de la provincia de Soria. Mapa: Carmen Sancho

Gómara por los términos de Martialay , Candilichera, Gómara hasta Tordesalás, antes de descender hacia el valle del Jalón y Calatayud por Torrelapaja y Villarroja, ya en la provincia de Zaragoza.

El tramo Burgos-Soria-Calatayud fue subastado en 1924. Las obras comenzaron con gran celeridad, miles de obreros trabajaron simultáneamente en los diferentes tramos de la vía que se fueron poniendo en servicio según se construían. En poco más de cinco años desde el inicio de las obras se abrió al público la totalidad del trazado (1929). La línea fue construida con el ancho de vía normal español lo que le permite el enlace con la red ferroviaria de vía ancha y tiene todos sus túneles y obras de fábrica dispuestos para doble vía.

Como han recogido en Historia de Covalada (1), ante el anuncio de la subasta para la construcción del ferrocarril Burgos-Soria-Calatayud, y al conocer el itinerario propuesto a través de Hontoria y San Leonardo, otros pueblos de pinares, entre ellos Covalada, dirigen un escrito a la Ilustre Junta Magna del ferrocarril Burgos-Soria-Calatayud para solicitar un cambio en el tramo del ferrocarril por la Zona de Pinares.

El proyecto alternativo encabezado por Covalada mostraba un recorrido más al Norte y paralelo al curso superior del río Duero. A partir de Salas de los Infantes se dirigiría por Quintanar de la Sierra hasta Duruelo, Covalada, Vinuesa y El Royo para conectar de nuevo en Abejar con el itinerario establecido.

Las razones que apoyan su petición son que la línea daría servicios a más personas (14.000 habts. en el segundo itinerario frente a 7.500 habts. del primero) y, por tanto, a mayor número de personas, mayor consumo y

mayores productos para transportar. Aducen también que la riqueza forestal de la línea de San Leonardo ofrece un promedio de nueve mil metros cúbicos de madera anuales, en tanto que la de Covalada acusa un promedio de treinta mil metros cúbicos. También, dicen, es mayor la riqueza ganadera, el recorrido es algo menor (doce kilómetros) y cabría la

1. <https://historiadecovalada.wordpress.com>. 19/3/2015.

posibilidad de enlazar por carretera con los Cameros Riojanos. A cambio de modificar el trayecto harían cesión gratuita de los terrenos que hubiera de ocupar la vía y todas las maderas de pino necesarias para las traviesas.

El escrito de Covalada no se tuvo en cuenta, posiblemente valorando que un trazado férreo a mayor altitud, más cerca de los Picos de Urbión, presentaría mayores dificultades técnicas en la construcción y la necesidad de un puente sobre el río para pasar al sur, a la orilla derecha del Duero antes de confluir en Abejar.

Comentario

Las grandes ciudades contaban con varias estaciones de ferrocarril, cada una construida por la compañía encargada del trayecto ferroviario. Moscú tuvo hasta nueve estaciones de ferrocarril; en Madrid funcionaron casi simultáneamente las estaciones de Delicias, Atocha, Príncipe Pío, Chamartín... Soria ya tenía una estación, la de San Francisco, construida a principios de siglo que daba servicio al tren de Torralba-Soria. La estación estaba muy cerca del casco urbano, junto a las traseras de la iglesia de San Francisco, en terrenos hoy ocupados por el edificio administrativo de la Junta de Castilla y León. Era estación término, sin posibilidades de espacio para prolongar el trayecto de la vía, a pesar de que el ferrocarril Torralba-Soria había sido proyectado como el primer tramo de la línea a Francia por Soria y Castejón.

La línea Santander Mediterráneo estaba trazada a menor altitud que la estación de San Francisco y, además, debía continuar su curso hacia Calatayud, por lo que la Compañía planeó construir una gran estación en Soria: la Soria-Cañuelo, la misma a la que en la película llega Zhivago andando, aterido de frío y enfermo después de escapar de los partisanos (Yuritain).



Fig. 3 Estación de Soria-Cañuelo (Yuritain). Fotograma Dr. Zhivago

La estación Soria-Cañuelo está construida unos pocos cientos de metros al sur de la estación de San Francisco y, sobre todo, a menor altitud. Su construcción exigió obras importantes; hubo que allanar y explanar el terreno, hacer desmontes de hasta de ocho metros y construir un túnel y un paso subterráneo para salvar la carretera de Madrid y la línea Torralba-Soria respectivamente. Tanto el túnel como más adelante los pilares de obra para apoyar el puente de hierro sobre el Duero, eran suficientemente anchos para instalar, si fuera necesario, una doble vía.

El tiempo demostró que la localización de la estación de Soria.-Cañuelo fue más acertada que la de San Francisco pues en el futuro atendió los servicios de otras líneas. En los años cuarenta del siglo XX la línea Torralba-Soria fue desviada en su tramo final antes de entrar en Soria; junto al paraje de la Fuente de la Teja abandonó el paso por el viaducto de hierro que se había construido a principios de siglo en el paraje de La Rumba sobre el río Golmayo para llegar a la estación de San Francisco, y, desviándose al oeste, entrar a la estación de Soria-Cañuelo por el actual

viaducto , obra de fábrica de cemento-hormigón, el novísimo material de la época, capaz de soportar locomotoras y trenes de mayor tonelaje.

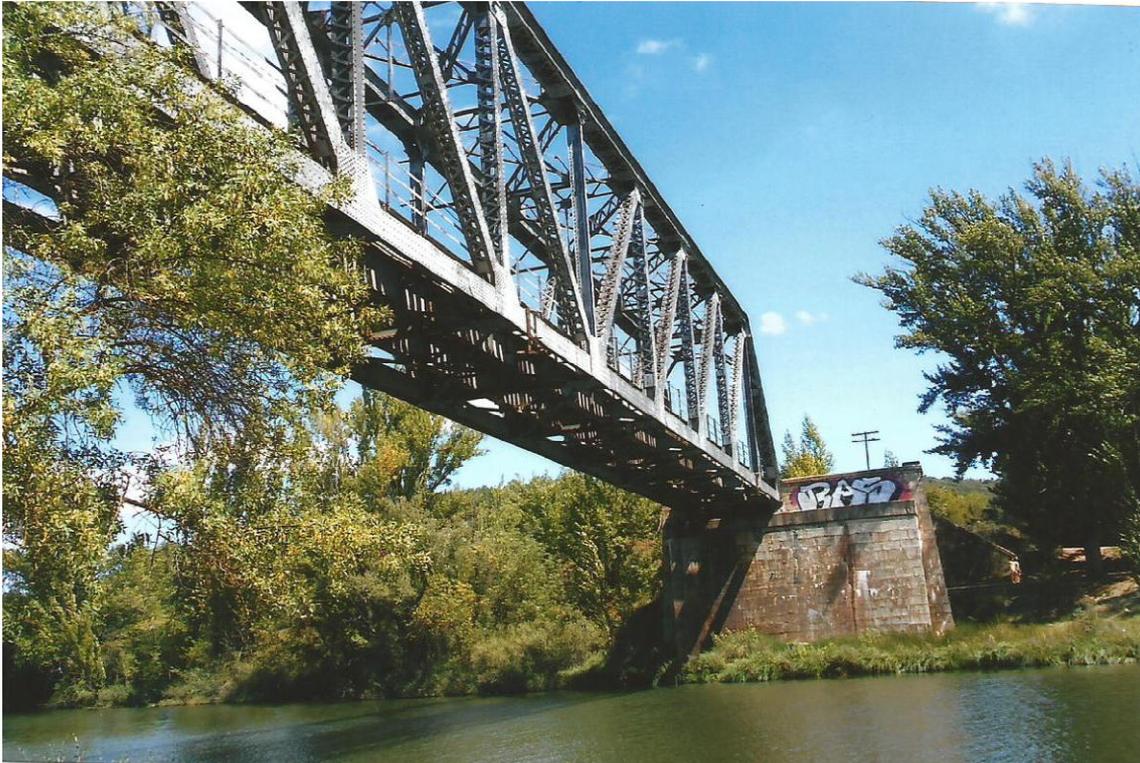


Fig. 4 Puente de hierro sobre el Duero. Soria. Foto Carmen Sancho.

En 1941, por fin, entró en servicio la línea Soria-Castejón que había sido iniciada doce años antes después de múltiples proyectos. La Diputación Foral de Navarra tenía especial interés en prolongar el ferrocarril Torralba-Soria por Castejón y Pamplona hasta la frontera francesa en un punto intermedio entre Irún y Canfranc. El trayecto tradicional de este llamado "camino de Francia" era sensiblemente más corto que el de Madrid-Burgos-Irún, y levantó expectativas entre los sorianos. El periódico soriano *La voz de Soria* (2) recogía en 1924 la posible construcción de un nuevo puente sobre el Duero y una nueva estación para atender este ferrocarril Soria- Castejón. Pero, finalmente, cuando las obras se afianzaron también utilizó como punto de partida la estación de Soria-Cañuelo y el puente de hierro para saltar el Duero, y solo a partir de Valcorva se desvía e inicia tramo propio en dirección a Navarra y Francia.

2. Tudela, J. La estación de cruce. *La voz de Soria*, 22/7/1924, pág. 1.

La vida del ferrocarril en Soria fue efímera; apenas poco más de cincuenta años estuvo en servicio la línea Burgos-Calatayud desde su inauguración en 1929 hasta que la crisis económica de los años ochenta llevó al Gobierno a suprimir los trayectos que no tuvieran rentabilidad económica, y en ellos figuraba esta línea (Además del Valladolid-Ariza por San Esteban de Gormaz y Almazán).

La línea Burgos-Calatayud fue casi desde su inicio deficitaria. El tren sirvió para dar salida a los recursos forestales de la Zona de Pinares; en el apeadero-estación de Pinar Grande se instalaron grandes grúas para cargar troncos de pino en vagones con destino a los talleres madereros de Burgos, y, a partir de los sesenta también hacia las recién creadas Explotaciones Forestales de la estación de Soria. El tráfico de viajeros era escasísimo; una vez nacionalizados los ferrocarriles y creada RENFE, los asiduos pasajeros eran las brigadas de obreros que se desplazaban en ferrocarril para atender las obras de mantenimiento de las vías.



Fig. 5 Silos junto a la estación de ferrocarril Gómara-Almenar.

En el Campo de Gómara los vagones del ferrocarril daban salida al abundante cereal almacenado en el enorme macrosilo de Aliud, situado a pie de la estación de Gómara-Almenar-Albocabe, y pudieron servir para transportar las pipas de girasol almacenadas en los nuevos silos metálicos si la línea no hubiera sido suprimida justo cuando se introducían nuevos cultivos en el campo soriano. Tampoco aquí había tráfico de viajeros, y es que, en su afán por servir al mayor número de pueblos, las estaciones quedaban lejos de todos, y porque tras los paupérrimos años de la posguerra, en la provincia de Soria se produjo, como en toda la España interior, un intensísimo proceso de emigración y despoblación que dejó nuestros pueblos vacíos y sin viajeros para el tren. El éxodo rural lo desencadenó la mecanización del campo y la industrialización de zonas alejadas de Soria, al mismo tiempo que se producía la llamada segunda fase o segunda revolución industrial; el motor de explosión movido por gasóleos y derivados del petróleo sustituía a la máquina de vapor y el



Fig. 6 Estación de ferrocarril Gómara.Almenar-Albocabe.

transporte por carretera en automóviles y camiones, con itinerarios más flexibles que el ferrocarril, ganaba terreno en el transporte de pasajeros y mercancías.

La línea de ferrocarril Soria- Castejón se cerró a finales de siglo, de modo que actualmente (2015) la situación ferroviaria en la provincia de Soria es aún más deficitaria que hace cien años. Los modernos y veloces trenes AVE atraviesan el SE provincial por Medinaceli-Arcos de Jalón- Santa María de Huerta sin haber conseguido cambiar y dinamizar esa comarca, y la estación de Soria-Cañuelo, sin talleres de reparación de vagones ni explotaciones forestales, pervive como estación término de la línea Madrid-Torralba-Soria, con apenas dos servicios diarios de tren para viajeros pero la larga duración del viaje a Madrid en una línea sin modernizar ni electrificar no ofrece competencia alguna a la carretera.



Fig. 7 El puente de hierro sobre el Duero. Acuarela. Isis Gayo, 2015.

Resulta realmente penoso contemplar el estado lamentable y de abandono en el que se encuentran la mayoría de los edificios de las estaciones del ferrocarril Santander- mediterráneo (y de las otras líneas); solo algunas como las de San Leonardo o Navaleno han sabido transformarse en establecimientos orientados al turismo (otro ejemplo

más del binomio actual entre Pinares y Turismo). Algunas ideas apuntan al aprovechamiento de las vías como rutas de senderismo o turismo verde, pero muchos tramos de vía ya han sido levantados y el futuro parece abocarlas a su desaparición, por eso, desde aquí queremos hacer una llamada de atención para cuidar y mantener el “precioso” puente de hierro sobre el Duero, el que construyó en Soria en 1929 la Compañía del Santander- Mediterráneo. Su estado es todavía aceptable, forma parte del recuerdo de esa “arqueología industrial” de principios del siglo XX, está plenamente integrado en el entorno y es un deber mantenerlo para que no desaparezca como ocurrió con el primer viaducto de hierro sobre el río Golmayo en la línea Torralba-Soria, que después de veinte años sin servicio acabó desmantelado en los años sesenta.

Cuando la industria química permitió la elaboración de cementos y hormigones para la construcción de puentes y viaductos, los viejos puentes de hierro construidos con vigas, tornillos y remaches fueron desmontados (P. ej., el puente de hierro sobre el Duero del Torralba-Soria en Almazán) y sustituidos por otros de obra, capaces de soportar mayor carga. Solo perviven los viejos puentes de hierro que ya no tienen servicio ferroviario y han quedado abandonados, como el de Soria, o algunos otros en líneas secundarias, de poco tráfico.



Croquis de la provincia de Soria con el trazado de los ferrocarriles construidos, y con el de los proyectados en vías de realización.

Qué ingenua resulta ahora la carta que Mariano Granados envió al periódico (3) La Voz de Soria en 1924, imaginando nuestra provincia como lugar estratégico donde se cruzarían las líneas férreas que unirían el Atlántico con el Mediterráneo, la Meseta con el Valle del Ebro, y Madrid y Francia a través de Soria. Por eso, a su mapa “la nueva Soria” con múltiples líneas en construcción, le podemos cambiar la leyenda y decir “líneas en deconstrucción”, o el título “la Soria de siempre”. Lo siento.

3. La nueva Soria. M. Granados. La voz de Soria, 24/7/1924, pág. 1.

Bibliografía

Ayuntamiento de Covalada. De cuando por Covalada pudo pasar el ferrocarril. El Avisador Numantino, 27/4/1910.

Barquin Gil. El corredor transversal Santander-Mediterráneo. UNED. Ed. Aguilar, 2012.

Díaz González, F. y otros. Santander-Mediterráneo. El ferrocarril que perdió el Norte. Ed. Dossoles. Burgos, 2012.

Granados, M. La nueva Soria. La voz de Soria, 24/7/1924, pág.

Tudela de la Orden, J. La estación de cruce. La voz de Soria, 22/7/1924, pág. 1.

Wais, F. Historia de los ferrocarriles españoles. Editora Nacional. Madrid, 1974.