Trenul în călătoriile imaginare

Anastasia ȘTEFANIU

Doctor în istorie
E-mail: anastasiastefaniu@yahoo.fr

În Europa secolului al XIX-lea s-au făcut descoperiri majore în domeniile științei, tehnicii și tehnologiei. Datorită noilor mijloace de transport, precum trenul, toate sectoarele activității economice au simțit schimbări galopante și promițătoare, considerate efecte ale progresului. Mai mulți factori explicau aceste descoperiri, care au transformat economia și societatea europeană. Unul dintre aceștia a fost descoperirea și utilizarea unor noi surse de energie, cum ar fi forța aburului, petrolul, gazele și, în special, electricitatea. Dar, ascensiunea inovațiilor majore, cum a fost trenul, de pe liniile ferate, a bulversat mentalitățile europene, a generat polemici în privința consecințelor pe care noile mijloace de transport le aveau în plan social, economic, dar și psihologic și cultural.

O polemică acerbă a înconjurat calea ferată britanică în prima parte a secolului al XIX-lea, deoarece revoluția industrială a creat o nouă concentrare asupra cunoașterii aplicate, numită „cunoașterea utilă". Acel *The March of Intellect* (Marșul Intelectului, sau „Marșul Minții") a însemnat dezbateri aprinse care vizau chestiuni fundamentale, precum efectele industrializării asupra statutelor sociale și ale democrației politice și culturale. Pentru optimiști minunile mecanicii trebuiau popularizate, pentru a spulbera opiniile pesimiste. *The March of Intellect* (1928) al lui Robert Seymour, descria o mașină cu abur, care purta o coroană ce simboliza milenarismul tehnic și tehnologic al veacului.[1]

Trenul a jucat un rol vital în Expozițiile Universale, servind, atât ca mijloc de transport pentru vizitatori, cât și ca o vitrină a tehnologiei moderne. Expozițiile amintite au servit ca platformă festivă, pentru prezentarea inovațiilor feroviare. Noua invenție de pe șine a fost folosită, pentru a conecta siturile expoziționale, în cazul Expozițiilor Universale din 1867

1 Valérie Stiénon, „Des temps difficiles : usages de la temporalité dans le récit dystopique", *Belphégo*r, 1, 21, 2023, https://journals.openedition.org/belphegor/5329, accesat în 12 august 2025.



Robert Seymour, *The March of Intellect* (1828).[2]

și 1878. Și în cadrul altor expoziții au fost construite trenuri și linii speciale, cum ar fi calea ferată cu ecartament îngust de la Expoziția din 1889 de la Paris și trenul electric de la Expoziția pariziană din 1900. În acest context de promovare a modernității tehnice și tehnologice, calea ferată a devenit un simbol, frecvent reprezentat de o locomotivă cu coș de fum alb, gri sau negru. Acest simbol a fost popularizat prin toate formele culturale și peste tot în Europa. Scopul a fost modelarea conștiințelor, care să vadă industria trenului ca o „forță benefică ce lucrează pentru umanitate".[3] Locomotivele cu aburi au îmbunătățit transportul de mărfuri și de persoane, făcând posibilă parcurgerea în timp record a unor distanțe care odinioară erau dificil de parcurs. De aceea, departe de a fi doar un simplu reper tehnic, mult mai rapid decât calul, trenul s-a impus ca simbol modern, sugerând viteza, mobilitatea și interconectarea pe toate planurile vieții sociale.

În studiul nostru vrem să surprindem câteva reflexe culturale ale acestui mare simbol al modernității, trenul, în galop spre un viitor luminos. Călătoria cu trenul, a fost des comparată, încă din anii 1830–1840 ai „*febrei feroviare*", cu o experiență vizuală extrem de nouă în istoria percepției. Acest nou mijloc de transport a instigat la o reînnoire a vizibilului: ceea ce se vedea de pe fereastra trenului în viteză era ceva difuz/indeterminat, trecător și evanescent. Călătoria cu trenul evoca literalmente o „lume nouă", un nou mod de a vedea

2 Hellen Frances Dessain, „Resisting mechanisation? Reading Shortshanks' «The March of Intellect» (c. 1828) through the lenses of Daniel and Edward Irving", *Romance, Revolution, Reform*, 2 January 2020, pp. 36–52, https://eprints.soton.ac.uk/438268/1/5419df_3e23ba5c18f348b4a4bbe63b0865d68a.pdf, accesat în 12 august 2025.

3 Roman Sanchez, „Tout feu, tout flamme ! ", *Hypotheses*, 30 Septembre 2021, https://traineteco logie.hypotheses.org/1190, accesat în 25 august 2025.

lumea.[4] Trenul devenea „Pegasul modern", adică un mijloc minunat, majestos de locomoție, dar și un instrument al contemplării și al meditației. Louis Napoleon Bonaparte în timpul unei călătorii în Anglia, prin anul 1833 remarca faptul că: „toate obiectele trec prin fața ochilor cu o viteză incredibilă – case, copaci, bariere – apoi, totul dispare, înainte să-ți poți fixa privirea asupra lor".[5] Priveliștea prin fereastra unui tren în viteză a fost adesea comparată cu cea văzută prin vizorul unui caleidoscop: structurile se sfărâmă, obiectele se ciocnesc, formele se fragmentează, se combină în o mie de feluri, apoi se descompun până se dizolvă complet în abstracție.[6] În 1842, pe măsură ce rețeaua feroviară franceză începea să se extindă pe scară largă, scriitorul Paul de Kock a oferit o descriere elegantă călătoriei pe *drumul de fier*: „călătoria cu trenul nu este obositoare; este o plăcere, o încântare, simți că te rostogolești cu o netezime de neconceput sau, mai degrabă, nu simți că te rostogolești. Vezi copaci, case, sate, fugind din fața ta... toate acestea trec! trec... mult mai repede decât într-o lanternă magică... și toate acestea sunt reale, nu ești decât o jucărie a opticii!... Calea ferată este adevărata lanternă magică a naturii".[7]

Privirea din tren a peisajelor trecătoare a creat o adevărată cultură literară și artistică. Impactul căii ferate s-a extins mult dincolo de transport, influențând artele și literatura în nenumărate moduri – de la romane, jurnale de călătorie, la poezie și pictură. Trenul a devenit un subiect de fascinație pentru artiști, care au explorat potențialul său simbolic, mișcarea și relația sa cu lumea și civilizația. Fie că erau în mișcare sau staționare, sclipind în lumina soarelui sau strălucind noaptea, trenurile cu aburi și fumul lor au fost frecvent reprezentate în artele figurative ale secolului al XIX-lea. Apariția locomotivei a coincis cu atenția crescândă acordată de artiștii peisagiști subiectelor industriale și urbane. Reprezentările locomotivei cu câteva vagoane trase de ea, au apărut odată cu calea ferată însăși, sub formă de desene și litografii publicate în ziare și periodice. Cele mai vechi imagini ale locomotivelor au fost de natură documentară și au fost create de ingineri și pentru ingineri, într-un context de emulație tehnologică în Regatul Unit. Trenurile au apărut apoi în numeroase gravuri și litografii, care încercau să documenteze și să popularizeze dezvoltarea rețelei feroviare. Unele dintre gravuri au fost comandate direct de către companiile private, reflectând tradiția emergentă a imaginii industriale pozitive, care căuta să-și prezinte activitatea ca fiind „integrată" și „pașnică", mai degrabă decât „suprapusă" și „dăunătoare", în raport cu mediul natural. Multe reprezentări, precum desenele în creion, relevă o atmosferă inedită, precum aglomerația din gări, buluciala, zăpăceala călătorilor, îndemnați să urce iute în tren, pentru că acest mijloc de transport staționa puține minute pe peroane.

---

4 *Ibidem.*

5 *Ibidem.*

6 *Ibidem.*

7 Clément Chéroux, „Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle", *Journals, Nouvelles pratiques, nouveaux sujets*, 1 Novembre, 1996, https://journals.openedition.org/etudesphotographiques/101?lang=en, accesat în 18 august 2025.



John Leech, „Calea ferată din 1845", creion pe hârtie, 1845.[8]

Trenul a devenit un *obiect* al imaginației, apărând în nuvele, romane basme, jocuri de societate, cărți pentru copii, pentru a reprezenta viteza călătoriei, modernitatea științifică, tehnică și tehnologică, progresul veacului al XIX-lea, în general. Viteza, frica de accidente, spațiul îngust și disconfortul clasei a treia, au constituit, de asemenea, principalele subiecte abordate în diversele forme culturale și artistice dedicate trenului și căilor ferate.

În secolul al XIX-lea trenul a inspirat literatura europeană, printr-o bogăție de poezii lirice, povestiri scurte și romane. Călătorul narator, purtat de tren în mișcarea sa rapidă, a descoperit un nou mod de a vedea lumea în viteză, prin impresii efemere, contururi care se estompează și culori care se dizolvă unele în altele. Într-un tren, totul se mișcă prea repede, totul trece, „totul devine o linie", așa cum a remarcat, atât de frumos, Victor Hugo. Într-o scrisoare datată în 22 august 1837 Hugo transmitea contemporanilor săi o stare de spirit stranie, în legătură cu trenul: „este o mișcare magnifică, pe care trebuie să o experimentezi, pentru a o înțelege cu adevărat. Viteza este incredibilă. Florile de la marginea câmpului nu mai sunt flori, ci pete, sau mai degrabă dungi, roșii sau albe; nu mai sunt puncte, totul devine dungi; grâul este ca niște plete galbene mari; lucerna apare ca împletituri lungi și verzi; orașele, turlele și copacii dansează și se amestecă sălbatic la orizont; din când în când, o umbră, o formă, o fantomă apare și dispare ca fulgerul."[9] Viteza nu era un obstacol, ci o sursă teribilă de curiozitate.

---

8 Sursa: Roman Sanchez, „Tout feu, tout flamme !", *Hypotheses*, 30 Septembre 2021, https://trainetecologie.hypotheses.org/1190, accesat în 25 august 2025.

9 Clément Chéroux, „Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle", *Journals, Nouvelles pratiques, nouveaux sujets*, 1 Novembre, 1996, https://journals.openedition.org/etudesphotographiques/101?lang=en, accesat în 18 august 2025.

Unii scriitori au văzut trenul ca pe o amenințare mecanizată la adresa naturii, o întruchipare a vitezei excesive, fără suflet, care reprezenta „drumul spre iad" sau distrugerea modului de viață patriarhal. Construcția căilor ferate putea duce la distrugerea vechilor cartiere și a modurilor de viață, ducând la un sentiment de alienare și pierdere a unor tradiții, mult timp prețuite. Naratorii au fost influențați de unii medici și biologi ai vremii, care au susținut că mișcarea vibratorie a vagoanelor de cale ferată era profund dăunătoare creierului, nervilor. Calea ferată a ridicat îngrijorări serioase cu privire la sănătatea pasagerilor. Un raport surprinzător al Academiei de Medicină din Lyon rezuma temerile vremii, afirmând că trecerea rapidă dintr-un climat în altul sau praful și fumul generate de calea ferată ar avea un efect fatal asupra tractului respirator. Cât despre succesiunea rapidă a imaginilor, aceasta ar provoca inflamația retinei. Mai mult, concluziona raportul amintit, mișcarea frenetică și anxietatea pericolelor întâlnite constant menținеau pe călători în alertă perpetuă, ceea ce însemna destule motive pentru grave afecțiuni cerebrale. Alfred Haviland, membru al Colegiului Regal al Chirurgilor, a scris în 1868 o broșură de 56 de pagini, în care avertiza asupra „pericolului grabei și al agitației" asociate călătoriilor cu trenul, îndemnând călătorii să fie precauți atunci când călătoresc cu *calul de fier*. Omul de știință François Arago a afirmat că „transportul soldaților cu trenul i-ar efemina"; el a mai avertizat publicul cu privire la tunelul Saint-Cloud, despre care susținea că ar provoca „infecții toracice, pleurezie și guturai". Trenul crea o vibrație în pământ și aer, care se transforma rapid într-o pulsație violentă. Dar, cea mai mare neliniște o crea fumul locomotivelor, negru și toxic. Naratorii au fost fascinați de dâra de fum, prezentând-o ca un... mister. După ce trenul a dispărut în zare, aburul locomotivei continuă să se risipească lent peste peisaj. Literatura victoriană a contribuit mult la educarea cititorilor cu privire la viteza și agilitatea relativă a „calului de fier": Acești nobili cai cu aburi înaintează gâfâind, dansând, pufnind, suflând, trăcând prin tuneluri, năvălind peste poduri, traversând terasamente înalte și gonind peste câmpuri. Lumea nu a mai văzut niciodată o priveliște ca aceasta. De unde, temerea, dar și fascinația![10]

În 1868 un inventator ambițios din ținuturile transatlantice, Zadoc Dederick a proiectat și realizat artistic un *om cu abur*, un *The Steam Man*, care arăta ca o persoană cu o prezență impunătoare, având circa 2,25 metri înălțime, 225 kg și măsura de 510 cm în jurul taliei. Avea un aspect bucolic, purtând în picioarele mecanice niște șosete, iar în cap o elegantă pălărie. Picioarele erau făcute din manivele, șuruburi și arcuri de fier. Douăzeci de livre de abur îl vor pune pe omul cu abur în mișcare, iar douăzeci de cenți de cărbune îl vor ajuta să lucreze timp de o zi – așa afirma inventatorul. În același an, 1868, probabil inspirat de invenția lui Dederick, Edward Ellis a publicat „The Steam Man of the Prairies", considerat pe scară largă primul roman *anticipativ* din Statele Unite.

10 R. Sanchez, „Tout feu, tout flamme ! ", *Hypotheses*, 30 Septembre 2021.



„The Steam Man", *The Post din New York Express* din 21 martie 1868.[11]

În literatura anticipativă a secolului al XIX-lea, trenul era un simbol puternic, atât al progresului, cât și al distrugerii, reprezentând o forță nouă, puternică și adesea impersonală, care perturba societatea și lumea naturală. Anticipațiile au explorat teme precum schimbările rapide și de neoprit ale civilizației sau perturbarea vechilor moduri de viață. Nu au fost trecute cu vederea nici potențialul de violență din trenuri, poluarea sonoră prin sirene, huruiturile vagoanelor, zdrăngănitul șinelor, aerul greu, plin de mirosuri pestilențiale, fumul negru și înecăcios. Bagajul mental și cultural nu putea să rămână neafectat de vibranții și impulsuri accelerate, opriri bruște care generează un sentiment de pericol și posibilitate a morții. S-au evocat, însă, și noile oportunități economice ale trenului și rolul său în activitățile de agrement.[12]

Unele portretizări legau trenul de accidente, de dezastre, mai ales în romanele melodramatice și în poveștile senzaționaliste. Trenurile puteau curma vieți, ca în romanele „Dombey & Son" (1848) de Charles Dickens, „The Prime Minister" (1876) de Anthony Trollope și „Anna Karenina" (1878) de Lev Tolstoi. Modul în care Dickens a tratat calea ferată în romanul său din 1848, „Dombey and Son", era un exemplu util al relației tensionate pe care mulți britanici o aveau cu calea ferată. Dickens descria acceptarea greoaie a noilor tehnologii de transport, care au dus, în cele din urmă la dispariția cartierului Staggs's Gardens din Londra.[13]

Trenul nu era un mijloc de călătorie doar pentru stimabili, ci și pentru potențialii hoți sau criminali! Mai ales în trenurile de noapte! Caracterul sălbatic al trenurilor, combinat cu viteza lor periculoasă, le-a transformat într-un cadru ideal pentru romanele polițiste, cu crime și jafuri terifiante. Trenurile erau frecvent descrise ca o forță letală, personajele din ele

11 Sursa: The Steam Man, 1868, https://www.saturdayeveningpost.com/sep-keyword/zadoc-de derick/, accesat în 23 septembrie 2025.

12 *Ibidem*.

13 *Ibidem*.

fiind ucise mișelește în cotloane ascunse privirilor sau mutilate, într-un mod brusc și oribil, în văzul tuturor. Nu a lipsit nici pericolul pandemic în contextul călătoriilor cu trenuri aglomerate. Înghesuiala garanta contaminarea.[14]

Trenurile au devenit un decor pentru romanele lui Mary Elizabeth Braddon, iar, mai târziu, ale Agathei Christie cu al său „Murder on the Orient Express" (1934). Romanele lui Braddon au fost deosebit de populare la chioșcurile de cărți din gări, primul dintre acestea fiind deschis în gara Fenchurch Street în 1841. Aceste chioșcuri vindeau povești ieftine, în ritm rapid, perfecte pentru a menține cititorii captivați în timpul unei călătorii cu trenul. Clericul și filosoful britanic Henri Longueville Mansel (1820–1871) a criticat rolul căii ferate în modelarea gustului publicului pentru lectură, înclinându-l, mult prea mult, spre macabru sau erotic. Într-un eseu din 1863 scris pentru „The Quarterly Review", Mansel nota că „exigențele călătoriilor cu trenul nu permit mult timp pentru examinarea meritelor unei cărți, înainte de a o cumpăra" și că pasagerii sunt, prin urmare, mulțumiți să ia ceva „fierbinte și tare", de care se vor bucura doar pentru scurta durată a călătoriei lor, mai degrabă decât o operă cu merit literar de durată.[15] Dar, calea ferată a deschis și oportunități de publicitate în comerțul londonez. În magazine se vindeau modele pe țesături cu căi ferate în magazinele sale de draperii și jurnale feroviare sau în vitrinele ziariștilor. Existau hoteluri de lângă calea ferată, cafenele, pensiuni. Se vindeau planuri de căi ferate, hărți,vederi, ambalaje, sticle, cutii de sandvișuri și orare ale căilor ferate.[16]

Perioada de după 1850 a fost marcată de o perioadă de „anticipare extatică" a viitorului, trenul nefiind nici el omis printre minunile futuriste. În romanul lui Jules Verne, „*De la Terre à la Lune, trajet direct en 97 heures 20 minutes*", publicat în 1865, „trenul lunar" era, de fapt, o carapace de proiectil din aluminiu, propulsat de un tun gigantic, nu un tren în adevăratul sens al cuvântului. „Un express de l'avenir" (1895) anticipație publicată de fiul său Michel Verne, acesta descrie un sistem feroviar subteran, un fel de tunel transatlantic. În literatura anticipativă a lui Albert Robida, apar „tuburi terestre", traversate de mijloace de transport de mare viteză, care seamănă cu trenurile.[17]

Locomotiva și fumul său au apărut, într-o lumină specifică în caricaturile de presă, care înfățișau calea ferată ca pe o *victimă* a industrializării. Dintre toate mijloacele de transport, care l-au interesat pe caricaturistul Honoré Daumier (1808–1879) (omnibusuri, trăsuri trase de cai, bărci pe Sena și chiar baloane), calea ferată a fost, fără îndoială, cea care l-a impresionat cel mai mult; așa cum i-a impresionat pe toți contemporanii săi.

---

14 Françoise Sylvos, *Le Réel de l'anticipation au XIXe siècle,* VIIe Congrès de la SERD, dir. C. Barel-Moisan, A. Déruelle et J.-L. Diaz, 2018, pp. 1–13.

15 R. Sanchez, „Tout feu, tout flamme ! ", *Hypotheses*, 30 Septembre 2021.

16 *Ibidem*.

17 Jean-Jacques Bavoux, „Science fiction et hyper-géographie des transports", în *Mobilités contemporaines – approches géoculturelles des transports*, sous la direction de Gilles Fumey, Jean Varley, Pierre Zembri, Paris: Éd. Ellipses, 2009.



Honoré Daumier, *Asalt în tren* (1843).[18]

Caricaturiștii foloseau ironia pentru a ilustra schimbările sociale sau politice majore, dar și aspectele indezirabile ale transportului feroviar. Negrul dârei de fum de la locomotivă era suficient pentru a-i conferi un caracter tulburător sau amenințător unui tren. Honoré Daumier a realizat, ca parte a seriei sale portrete feroviare, din 1852, mai multe desene care ironizau inconvenientele călătoriilor cu trenul, în special disconfortul băncilor și al vagoanelor de clasa a treia, dar și plictiseala și proasta dispoziție a personajelor călătoare.



Honoré Daumier, *Le train du plaisir, dix degrés d'ennui et de mauvaise humeur* (1862).[19]

18 *Honoré Daumier et le chemin de fer*, https://cfchanteraines.fr/lvdc/lvdc0290/daumier.htm, accesat în 18 septembrie 2025.

19 *Ibidem.*

Sub influența spiritului romantic, tentat de peisajele din natură sau de subiecte istorice și sociale, pictorii au evitat multă vreme să ipostazieze artistic trenul, ca mod de transport revoluționar. Chiar dacă calea ferată era subiectul picturii, aceasta apărea în fundal și foarte discretă. Prezența sa era sugerată doar subtil de dârele de fum ale locomotivei, motive constante în litografiile anilor 1830–1850.

La un deceniu după lansarea *calului de fier* unii pictori au manifestat interes sporit pentru mobilitatea feroviară și efectele sale asupra peisajului în mers. Prima pictură notabilă despre tren datează din 1844 – *Rain, Steam and Speed* – de britanicul William Turner. Practic, o parte stilul pictural se schimbă și el; nu va conține doar priveliști pitorești, oferite călătorului oprit, ci și secțiuni de peisaj, surprinse de un pasager în mișcarea trenului. Prin fereastra vagonului, artistul putea vedea zeci de picturi succesive.[20]



Pictura lui Joseph Mallord William Turner,
Rain, Steam and Speed – The Great Western Railway (1844).[21]

Trenul a devenit un subiect frecvent în pictură, abia odată cu apariția mișcării impresioniste în anii 1870. În 1871 a apărut în Franța prima reprezentare a unui tren în mișcare,

20 Françoise Cachin, „Le paysage des peintres", în Pierre Nora (dir.), *Les Lieux de mémoire,* T. III. Les France, vol. II, Paris: Éd. Gallimard, 1986, p. 462; Clément Chéroux, „Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle", https://journals.openedition.org/etudesphotographiques/101?lang=en, accesat în 18 august 2025.

21 Sursa: Roman Sanchez, „Tout feu, tout flamme !", *Hypotheses*, 30 Septembre 2021, https://trainetecologie.hypotheses.org/1190, accesat în 25 august 2025.

realizată de Camille Pissarro: „*Gara Lordship Lane din Dulwich*!" Motivele picturale variau între cel al unei locomotive care traversează în viteză peisajul rural sau trece peste un pod. Este interesant că pictura francezului traduce cumva că trenurile cu aburi s-au integrat din ce în ce mai mult în peisajul natural, ștergând cumva nocivitatea acestora din cauza reziduurilor de fum și a zgomotului de sirenă sau de roți.



C. Pissarro, *Gara Lordship Lane din Dulwich* (1871).[22]

Picturile care înfățișau trenuri traversând mediul sălbatic sau rural au proliferat de la sfârșitul secolului al XIX-lea. Reprezentarea căilor ferate, a podurilor și a micilor gări a devenit o temă recurentă pentru artiștii plastici. Unii au ținut să sublinieze farmecul pitoresc al peisajelor neatinse de orice urmă de industrializare. Se redefinea prin artă, relația dintre modernitatea industrială și idealul pastoral.

Motivul dârei albe însoțește reprezentările locomotivei cu aburi, fiind cel mai stabil element figurativ în arta picturală. Urma de fum alb apare în unele picturi ca un ornament, mai degrabă, decât ca un semnal al poluării. Fumul trenurilor cu aburi era, în general, reprezentat ca fiind alb sau gri deschis, dar uneori putea fi gălbui, albăstrui, gri închis sau chiar complet negru. precum în „*Le train dans la neige*", 1875, pictat în ulei de Claude Monet.

22 Sursa: James H. Rubin, *Impressionism and the Modern Landscape: Productivity, Technology, and Urbanization from Manet to Van Gogh*, University of California Press, 2008.



Cl. Monet, *Le Train dans la Campagne* (c. 1870).[23]



Cl. Monet, *Le train dans la neige* (1875).[24]

23 Sursa: Roman Sanchez, „Tout feu, tout flamme ! ", *Hypotheses*, 30 Septembre 2021, https://trainetecologie.hypotheses.org/1190, accesat în 25 august 2025.

24 Sursa: Roman Sanchez, „Tout feu, tout flamme ! ", *Hypotheses*, 30 Septembre 2021, https://trainetecologie.hypotheses.org/1190, accesat în 25 august 2025.

În depărtare, de-a lungul peisajului rural, fumul, indiferent de culoarea lui, servea la indicarea prezenței și mișcării trenului, înviorând și energizând pânza. Posibilitatea oferită de fum de a dinamiza compozițiile sau de a crea o atmosferă fantastică, pare să fi captat puternic atenția artiștilor, încântați de noile perspective. Fumul, prin excelență, dădea imaginea unui moment trecător, forma sa capricioasă surprinzând perfect un moment în curgerea timpului.[25]

Monet, cu a sa „*Gare Saint-Lazare*" (1877), pictură prezentată la o expoziție impresionistă, a oferit una dintre cele mai emblematice reprezentări feroviare de la sfârșitul secolului al XIX-lea. Pictorul surprinde dinamica unei stații mari și moderne de cale ferată, folosind lumina diurnă și aburul alb al locomotivei, pentru a crea impresia unei lumi industriale blânde, nu aride, așa cum o vedeau mulți dintre contemporanii pictorului francez. Fâșiile de fum alb, aparent ușoare și inofensive, contrastează puternic cu familiarul fum întunecat și gros al gărilor, care se infiltra peste tot, înnegrind orice în calea lui.



Cl. Monet, *Gare Saint-Lazare* (1877).[26]

Pictorul Jean-Joseph Enders (1861–1933) oferă o altă reprezentare feroviară, cea a atmosferei fumurii din holurile gărilor. În pictura sa „*La Gare Saint-Lazare*" (1900), fumul locomotivelor nu mai este un vârtej alb și inofensiv, ca la Monet, ci se difuzează în atmosferă, înnegrind hainele și creând o ceață care estompează toate culorile mediului înconjurător.

25 *Ibidem*.
26 *Ibidem.*



Jean-Joseph Enders, *La Gare Saint-Lazare* (1900).[27]

În 1903 Monet a expus celebra pânză „*Charing Cross Bridge*”, care redă intensul smog londonez, imaginea unei urbe afectate grav de industrializare, de fumul locomotivelor și al



Cl. Monet, *Charing Cross Bridge* (1903).[28]

27 *Ibidem*.
28 *Ibidem*.

coșurilor fabricilor și uzinelor. Indiferent de mediu (afiș, gravură, pictură), motivul unei locomotive care circulă în viteză pe un pod sau viaduct de cale ferată era o reprezentare esențială a căii ferate, ilustrând dominația industriei asupra obstacolelor naturale, cum ar fi o vale sau un râu.

Pictura lui Albert Marquet, „*La gare Montparnasse*", din 1912 ne invită la o imagine apropiată de Monet, fumul alb al locomotivei fiind în prim-planul imaginii, asortat cu fumul industrial din fundal.



Albert Marquet, *La Gare Montparnasse* (1912).[29]

Fotografiile în secolul al XIX-lea au surprins și ele priveliștea gărilor sau a trenurilor cu locomotive puternice, care traversau zone geografice diverse. A existat, însă, un decalaj cronologic semnificativ între apariția primelor trenuri de pasageri (1830 și 1840) și posibilitatea de a se face fotografii suficient de repede, pentru a surprinde peisajul în mișcare. Abia în anii 1880, odată cu apariția gelatinei-bromură de argint și cu ascensiunea fotografiei instantanee, au apărut primele fotografii realizate dintr-un tren în mișcare. Primele fotografii cu trenul au fost adesea cadre oficiale comandate de companiile feroviare pentru a glorifica infrastructura lor, cum ar fi podurile sau stațiile, și pentru a-și pune în valoare personalul propriu. Companiile au fost mereu interesate de publicitatea feroviară, mai ales prin afișe, fotografii. Dar, în multe zone fotografiile cu lucrătorii feroviari

29 *Ibidem*.

erau dificil de realizat, întrucât fotografierea în incinta căilor ferate era interzisă. Expresia „pozând" trebuie înțeleasă în sensul său literal, deoarece fotografiile au fost făcute cu camere de lemn, fotograful stând sub o cearșaf negru și lucrând la viteze de expunere extrem de mici. Acestea erau imagini pur documentare, produse pentru a glorifica companiile feroviare.



Fotografie cu personal feroviar din 1898.[30]

Alb-negrul fotografic nu permitea însă să se aprecieze diversitatea culorilor sau densitatea norilor de fum emiși de locomotive, la fel de bine ca pictura viu, expresiv colorată.

Vederea de pe calea ferată, la fel ca și captura fotografică erau instantanee, focalizări alese de sensibilitatea fotografului. Atât camera fotografică, cât și vagonul izolau cumva observatorul într-un spațiu de vizionare compartimentat, limitat. Ritmul rapid al trenului îl încuraja pe fotograf să pătrundă și în profunzimea câmpului vizual. O stratificare ierarhică a planurilor imaginilor se stabilea în funcție de viteza trenului. La 80 km/h, care era viteza medie a unui tren la sfârșitul secolului al XIX-lea, prim-planul a fost neclar, iar planul din mijloc, adică grosul câmpului vizual, nu se putea acomoda uneori cu ritmul trenului, Fundalul peisajului se mișca lent, chiar imperceptibil, spre infinit, cea ce era greu de surprins fotografic. Pentru entuziaști, fotografia feroviară se număra printre obiectele provocării, performanței și realizării. Totuși, imaginile surprinse din trenuri de fotografi rămân rare. Surprinsă din interiorul vagonului de tren, fotografia de peisaj în secolul XX a

30 Sursa: Jehan-Hubert Lavie, „L'image du cheminot dans la photographie, du père Henry à Salgado. Le cheminot, hors champ ?", *Revue d'histoire des chemins de fer*, pp. 36–37; 2007, pp. 47–59, https://journals.openedition.org/rhcf/87?lang=en, accesat în 2 septembrie 2025.



Fotografie din 1892.[31]

adoptat o perspectivă nouă, fiind încadrată de fereastră, fragmentată și în continuă schimbare. Această ipostază a influențat percepțiile fotografilor.[32]

Este dificil de determinat intenția artiștilor fotografi față de industrializare, deoarece reprezentarea fumului negru nu era neapărat un semn de critică, ci putea fi un simbol al modernității și al prosperității economice. Motivul locomotivei fumegânde se regăsește în numeroase compoziții fotografice.[33]

În posterele artistice, produse până în ajunul Primului Război Mondial, au fost evidențiate, în primul rând, regiunile și stațiile accesibile cu trenul, mai degrabă decât mijlocul de transport în sine. În estetica posterelor feroviare din anii 1890 și 1900, trenurile nu sunt aproape niciodată reprezentate, ci doar frumusețea naturală și monumentală, activitățile de agrement și peisajele pitorești promise călătorului, căruia i se propune să inspire vise. În secolul al XIX-lea, trenurile erau adesea reprezentate pe afișe publicitare celebre, comandate de companii precum PLM (Paris–Lyon–Marsilia), pentru a promova turismul și

31 *Ibidem*.

32 Marc-Emmanuel Mélon, „Le voyage en train et en images. Une expérience photographique de la discontinuité et de la fragmentation", pp. 47–68, https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/62080/1/Voyage%20train%20et%20images-M%C3%A9lon.pdf, accesat în 2 septembrie 2025; Hortense Soichet, „Train d'images. La vitesse comme nouveau paradigme dans la création visuelle", *Revue d'histoire des chemins de fer*, n^{os} 42–43, 2012, p. 11; Clément Chéroux, „Vues du train", Études photographiques, 1 Novembre 1996, https://journals.openedition.org/etudesphotographiques/101?lang=en, accesat în 3 septembrie 2025.

33 *Ibidem.*

călătoriile. Artiști precum Jules Chéret, Henri de Toulouse-Lautrec și Alphonse Mucha au ilustrat aceste afișe, creând opere emblematice.



Georges Meunier, *Excursions en Normandie et Bretagne* (1896)[34]

Afișele care prezentau locomotiva aveau adesea un scop foarte precis: să promoveze un tren de lux, care oferea toate garanțiile de confort; sau să anunțe o schimbare tehnologică. Apariția locomotivelor pe afișele feroviare, în perioada interbelică, în toată splendoarea norilor lor de abur, a coincis cu noua concurență exercitată de aviație și automobile.

Cinematografia mută a popularizat, de asemenea, calea ferată. Pionierii cinematografiei au fost dornici să alimenteze imaginația publicului prin creații ca: „*L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*" (1895) de frații Lumière, film documentar de 50 de secunde sau „*The Great Train Robbery"* (1903) de Edwin Stanton Porter, film mut de 12 minute, bazat pe o întâmplare reală ș.a. Pelicula fraților Lumière surprinde peronul unei gări: La Ciotat (la est de Marsilia). Un manipulant de bagaje își curăță căruciorul. Sosește un tren. Oamenii bine îmbrăcați, femei în rochii lungi și câțiva bărbați cu pălării, un copil drăgălaș, toți așteaptă nerăbdători trenul.

34 Sursa: Laurence Prod'homme, *Affiches de chemins de fer, l'avant-goût du paradis*, 20 Juin 2020.



„L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat" (1895) de frații Lumière.[35]

Așadar, în secolul al XIX-lea, trenul era o sursă de fascinație pentru toate formele culturale, deoarece simboliza progresul tehnologic și transforma radical mobilitatea, remodela peisajul și civilizația urbană Această fascinație s-a manifestat printr-o *manie culturală feroviară,* printr-un entuziasm artistic pentru reprezentarea gărilor și a trenurilor cu locomotive. „*Bestia de fier*" zgomotoasă, masivă, urât mirositoare, dar mult mai rapidă decât vechile forme de transport, a reformat viața de zi cu zi și a inspirat creațiile artistice, într-un mod specific și constant.

35 „*L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*", https://alchetron.com/L%27Arriv%C3%A9e-d%27un-train-en-gare-de-La-Ciotat, accesat în 3 septembrie 2025.

Trenul în călătoriile imaginare

Rezumat: În secolul al XIX-lea, trenul a fost o sursă de fascinație și inspirație pentru toate formele culturale, deoarece simboliza progresul tehnologic, transforma radical mobilitatea, remodela peisajul natural și civilizația urbană. Inventarea trenului a inspirat pe scriitori și artiști, încă de la începuturile sale. Multe reprezentări literare și artistice relevă o atmosferă inedită, precum aglomerația din gări, zăpăceala călătorilor, care erau îndemnați să urce iute în tren, pentru că acest mijloc de transport staționa puține minute pe peroane. Viteza, fumul locomotivei, spațiul îngust și disconfortul clasei a treia au constituit, de asemenea, principalele subiecte abordate în diversele forme culturale și artistice dedicate trenului și căilor ferate.

În secolul al XIX-lea trenul a furnizat literaturii europene, o bogăție de poezii lirice, povestiri scurte, jurnale de călătorie sau romane polițiste. Lucrările artistice, în special gravurile, desenele, caricaturile și fotografiile, au fost folosite pentru ilustrarea cărților sau a publicațiilor periodice, Cinematografia mută a popularizat, de asemenea, calea ferată. „Bestia de fier" zgomotoasă și urât mirositoare a remodelat viața de zi cu zi și a inspirat creațiile artistice, într-un mod specific și constant.

Cuvinte cheie: Secolul XIX, revoluție industrială, tren, cale ferată, literatură, artă.

The train in imaginary journeys

Abstract: In the 19th century, the train became a source of fascination and inspiration for all cultural forms, as it symbolized technological progress, radically transformed mobility, and reshaped both the natural landscape and urban civilization. From its earliest days, the invention of the train inspired writers and artists alike. Many literary and artistic representations depict a novel atmosphere, such as the crowding in train stations, the confusion of passengers urged to board quickly, since this means of transport stopped for only a few minutes at the platforms. Speed, locomotive smoke, the narrow space, and the discomfort of third-class travel also became key themes explored in various cultural and artistic works dedicated to the train and the railway.

In the 19th century, the train provided European literature with a wealth of lyrical poetry, short stories, travel journals, and detective novels. Artistic works – especially engravings, drawings, caricatures, and photographs – were used to illustrate books or periodicals. Silent cinema also popularized the railway. The noisy, unpleasantly -smelling "iron beast" reshaped everyday life and inspired artistic creation in a distinctive and persistent way.

Keywords: 19th century, industrial revolution, train, railway, literature, art.