

# El viaje que nos mira: instruyendo la mirada, desde los panoramas móviles a los paisajes digitales<sup>1</sup>

El viatge que ens mira: instruint la mirada,  
des dels panorames mòbils als paisatges digitals

The journey that watches us: instructing the gaze,  
from moving panoramas to digital landscapes

<https://doi.org/10.1344/regac2025.11.52391>

## Javier Luri Rodríguez

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Las Palmas de Gran Canaria, España

<https://orcid.org/0000-0003-2086-3797>

[luri.javier@gmail.com](mailto:luri.javier@gmail.com)

## Elio Quiroga Rodríguez

Universidad del Atlántico Medio

Las Palmas de Gran Canaria, España

<https://orcid.org/0000-0002-4912-1941>

[elio.quiroga@pdi.atlanticomedio.es](mailto:elio.quiroga@pdi.atlanticomedio.es)

---

<sup>1</sup> Este artículo se enmarca en las actividades del grupo de investigación transdisciplinar e interuniversitario “Turicom”, centrado en la mediación de la experiencia en las nuevas prácticas del ocio y el consumo desde una perspectiva estética, antropológica y cultural, al cual pertenece el autor Javier Luri Rodríguez.

## Resumen

Este artículo explora la estrecha relación entre tecnologías de transporte y formas de representación visual en el tránsito hacia el siglo XX, centrándose en cómo dispositivos como los panoramas móviles y las aceras mecánicas de las exposiciones universales representaron una nueva experiencia del movimiento mecánica, espectacular y selectiva. A través del análisis de estos antecedentes tecnológicos y culturales, se revela cómo la movilidad moderna no sólo transformó los cuerpos en tránsito, sino que también estandarizó las trayectorias visuales y afectivas del espectador y la espectadora, entrenándoles para consumir desplazamientos como narrativas previamente editadas. Se examina cómo estos dispositivos ocultaban deliberadamente las huellas del trabajo, la violencia del progreso y los impactos ecológicos, promoviendo una visión idealizada del desarrollo industrial. Desde los panoramas decimonónicos hasta el cine soviético de agitación, pasando por las ferias y simuladores de viajes, se argumenta que la movilidad tecnológica ha sido históricamente una herramienta ambivalente: tan capaz de encantar como de disciplinar, de empoderar como de controlar. Así, el desplazamiento deviene no tan sólo una experiencia física, sino un campo simbólico donde se disputan imaginarios, velocidades y formas de mirar, en un régimen visual que aún hoy condiciona la percepción contemporánea de la tecnología, el paisaje, el tiempo y el viaje.

**Palabras clave:** Ferrocarril; Modernidad; Movilidad; Panoramas móviles; Tecnología; Visualidad.

## Resum

Aquest article explora l'estreta relació entre tecnologies de transport i formes de representació visual en el trànsit cap al segle XX, centrant-se en com dispositius com els panorames mòbils i les voreres mecàniques

de les exposicions universals van representar una nova experiència del moviment mecànica, espectacular i selectiva. A través de l'anàlisi d'aquests antecedents tecnològics i culturals, es revela com la mobilitat moderna no sols va transformar els cossos en trànsit, sinó que també va estandarditzar les trajectòries visuals i afectives de l'espectador i l'espectadora, entrenant-los per a consumir desplaçaments com a narratives prèviament editades. S'examina com aquests dispositius ocultaven deliberadament les petjades del treball, la violència del progrés i els impactes ecològics, promovent una visió idealitzada del desenvolupament industrial. Des dels panorames decimonònics fins al cinema soviètic d'agitació, passant per les fires i simuladors de viatges, s'argumenta que la mobilitat tecnològica ha estat històricament una eina ambivalent: tan capaç d'encantar com de disciplinar, d'empoderar com de controlar. Així, el desplaçament esdevé no tan sols una experiència física, sinó també un camp simbòlic on es disputen imaginaris, velocitats i maneres de mirar, en un règim visual que encara avui condiona la percepció contemporània de la tecnologia, el paisatge, el temps i el viatge.

**Paraules clau:** Ferrocarril; Modernitat; Mobilitat; Panorames mòbils; Tecnologia; Visualitat.

### Abstract

This article explores the close relationship between transportation technologies and forms of visual representation in the transition to the 20th century, focusing on how devices such as moving panoramas and the moving sidewalks at world's fairs represented a new mechanical, spectacular, and selective, experience of movement. Through the analysis of this technological and cultural background, it is revealed how modern mobility not only transformed bodies in transit but also standardized the visual and affective trajectories of the spectators, training them to consume mobility as a pre-edited narrative. The text examines how these devices deliberately obscured the traces of labor, the violence of progress, and the ecological impacts, promoting an

idealized vision of industrial development. From 19th-century panoramas to Soviet agitprop cinema, as well as world's fairs and travel simulators, it is argued that technological mobility has historically been an ambivalent tool: as capable of enchanting as it is of disciplining, of empowering as it is of controlling. Thus, movement becomes not only a physical experience, but a symbolic field where imaginaries, speeds, and ways of seeing compete in a visual regime that still conditions the contemporary perception of technology, landscape, time and travel.

**Keywords:** Mobility; Modernity; Moving Panoramas; Railway; Technology; Visuality.

## Introducción y metodología

La movilidad, como eje estructurador de la modernidad, ha trascendido su función utilitaria para convertirse en un fenómeno cultural y político. En la transición al siglo XXI, las tecnologías de transporte y las prácticas artísticas han entrelazado sus narrativas, revelando cómo la experiencia del desplazamiento no sólo conecta lugares, sino que también construye imaginarios colectivos. Este entramado entre medios de locomoción, dispositivos visuales y políticas de circulación ofrece un marco para analizar las tensiones entre control y libertad, entre aislamiento y conexión, que definen nuestra relación contemporánea con el espacio.

En este contexto, resulta fundamental observar cómo la movilidad moderna transforma el espacio físico, y reconfigura profundamente las formas de percepción y los modos de subjetivación. La experiencia del desplazamiento se convierte en un campo simbólico donde se negocian identidades, se proyectan deseos y se imponen estructuras de poder. La circulación de cuerpos, imágenes y mercancías se acompaña de una normatividad invisible que define qué trayectorias son posibles, legítimas o deseables, y cuáles son marginadas o criminalizadas. Así, el viaje deja de ser una mera transición entre puntos geográficos para devenir un dispositivo cultural que organiza nuestra relación con el espacio, el tiempo, el cuerpo y el otro. Las tecnologías visuales —desde los panoramas móviles hasta los actuales sistemas de vigilancia inteligente— no registran y representan únicamente el movimiento, sino que lo moldean activamente, diseñando marcos perceptivos que naturalizan determinadas formas de ver y habitar el mundo. Este entrelazamiento entre movilidad, representación y biopolítica revela hasta qué punto el acto de moverse, de mirar y de ser visto, está hoy profundamente codificado por regímenes técnicos y narrativos que escapan a la neutralidad.

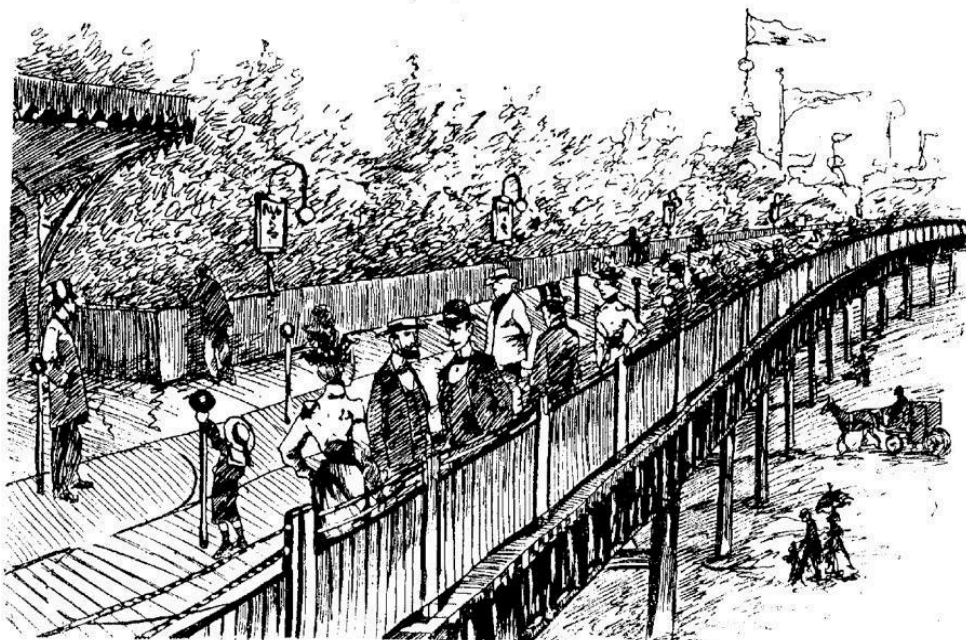
La metodología empleada en este trabajo combina herramientas propias del análisis cultural, la teoría crítica y los estudios visuales, con un enfoque cualitativo basado en el examen comparativo de dispositivos estéticos y técnicos asociados a la movilidad, desde el siglo XIX hasta el presente. Se ha optado por una estrategia metodológica de corte transversal que articula fuentes históricas, materiales visuales, relatos de viaje, tecnologías de representación y discursos teóricos, con el objetivo de identificar continuidades y rupturas en las formas en que se ha construido y regulado la experiencia del desplazamiento. En lugar de una aproximación empírica basada en datos cuantificables, se privilegia una lectura hermenéutica y situada, que atiende a los regímenes de sentido que configuran las prácticas de circulación, así como a las mediaciones técnicas que las sustentan.

El análisis de casos emblemáticos —como los panoramas móviles, las plataformas de geolocalización, o las instalaciones artísticas que tematizan la movilidad— permite abordar la movilidad no solo como fenómeno material, sino también como categoría simbólica y política. Asimismo, se incorporan elementos de análisis foucaultiano, especialmente en lo que respecta a los dispositivos de control y visibilidad, en diálogo con enfoques provenientes de la teoría de medios —particularmente, de Friedrich Kittler, Jonathan Crary y Erkki Huhtamo—, que permiten desentrañar los vínculos entre técnica, percepción y poder. Esta combinación de perspectivas teóricas y análisis de materiales concretos busca ofrecer una mirada crítica y compleja sobre el estatuto contemporáneo del movimiento, entendiendo que toda metodología que pretenda abordar la movilidad como fenómeno cultural debe ser, en sí misma, móvil: capaz de desplazarse entre disciplinas, marcos temporales y escalas de observación, sin perder de vista la historicidad y la materialidad de los soportes que la hacen posible.

### **Espectáculo y mecanización: raíces históricas de la movilidad como experiencia**

Desde el siglo XIX, ferrocarriles y exposiciones universales fusionaron transporte y espectáculo. La Exposición Universal de París de 1900, con

su *trottoir roulant* [acera móvil], que puede observarse en la Fig. 1, ejemplificó esta sinergia. Los y las visitantes, inmóviles sobre plataformas mecanizadas, eran transportados y transportadas mientras contemplaban paisajes urbanos y pabellones. Este dispositivo no solamente optimizaba el tránsito, sino que convertía el movimiento en un acto contemplativo, donde el público devenía turista pasivo, encapsulado en un flujo prediseñado.



**Figura 1:** Acera móvil de la Exposición de París de 1900. Ilustración de la revista española *Mar y Tierra*. Imagen en acceso abierto. Disponible en [http://angarmegia.wdfiles.com/local--files/almacen-de-archivos/Expo\\_1900\\_Mar%20y%20tierra%208-9-1900.pdf](http://angarmegia.wdfiles.com/local--files/almacen-de-archivos/Expo_1900_Mar%20y%20tierra%208-9-1900.pdf). Recuperado 9 de noviembre de 2025

Las Exposiciones Universales, verdaderos teatros del progreso industrial, funcionaron como laboratorios donde la tecnología se exhibía como atracción. La acera móvil que recorría la exposición de 1900 no era un mero transporte: era una máquina de percepción. Al desplazar a los y las visitantes a 4 y 8,5 km/h sobre sus dos carriles

sobre estructura elevada, convertía la ciudad en un diorama viviente. Los edificios, los pabellones e incluso los y las transeúntes se volvían elementos de un paisaje en movimiento, anticipando la lógica de las actuales ventanas *scrollables* digitales. Como analiza Erkki Huhtamo (2013), este dispositivo entrenó a las masas en una nueva forma de consumo visual pasivo, donde la mirada se sincronizaba con el ritmo mecánico, diluyendo la agencia del público en favor de un itinerario prefijado.

El escritor y novelista Gaston Bergeret escribió, en 1901, una historia satírica llamada *Journal d'un nègre à l'exposition de 1900*, en la que un personaje pasea por París y la Exposición Universal. En ella pueden leerse con ironía:

Una exposición debe ser siempre mayor que la anterior. Llegará un día en que la Exposición será París. Será provechoso: ya no necesitaremos delimitar el espacio. Los parisinos no pagarían para entrar a la Exposición ya que estarían dentro, pero darían un tique para salir. Serían los comisarios, lo expuesto y los visitantes al mismo tiempo [...] (Bergeret, 1901, p.5).

Esta profecía, en cierto sentido ya cumplida en nuestro siglo, no solo tiene una lectura relacionada con la turistificación de nuestras ciudades, sino también con una radical turistización de nuestro entorno, que no deja fuera al individuo, y que no se limita a los viajes físicos, ya que, a fin de cuentas, las imágenes ya circulan para nosotros y nosotras. La sátira insiste en la acera móvil más adelante, para decir:

Anteriormente, era el hombre quien caminaba por el camino: hemos domesticado la materia tan bien que ahora es el camino el que camina debajo del hombre.

Tuvimos la feliz idea de hacer pasar la plataforma a través de la avenida La Bourdonnais. Esto permite mostrar a los extranjeros el interior de las viviendas parisinas. Muchos de los visitantes no establecen relaciones en París; por mucho tiempo que pasen allí, solo ven cafés, teatros, calles, y de esta forma no llegan a percibir la vida doméstica. Pasando un día en la plataforma, aprenden sobre los hábitos de los lugareños. Solamente por un acto de rebeldía, muchos de los inquilinos mantienen sus ventanas cerradas durante el paso de la plataforma. Entiendo que cierran la ventana de su

habitación, incluso durante el día; quizá sea por un sentimiento de pudor respetable. Pero me parece que podrían obligarlos a dejar abiertas las demás ventanas de su apartamento mientras dure la Exposición.

No sería abusivo. Las casas de esta avenida pueden ser consideradas como parte de la Exposición; y los ciudadanos tendrían muy poco patriotismo si se negaran a contribuir al éxito de la Exposición, cuando solo se les pide que se dejen ver en las diversas ocupaciones cotidianas, ellos que soportan sin rechistar la pesada carga de los impuestos y el servicio militar. (Bergeret, 1901, p. 42-44).



**Figura 2:** Ilustración de Henry Somm, en el libro *Journal d'un nègre à l'Exposition de 1900* (p. 42), de Gaston Bergeret, editado por Conquet en 1901. Imagen de libre acceso. Disponible en <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97741372>. Recuperado 9 de noviembre de 2025.

“Es el camino el que camina”, indicaba Bergeret, pero esto no solo se producía en los *trottoirs roulants*, sino también en los panoramas móviles. Estos dispositivos operaban bajo una lógica similar a la acera móvil, pero inversa: en lugar de mover al público, desplazaban la imagen ante sus ojos, desplegando rollos de pintura de paisajes, y componiendo recorridos narrativos. En esa misma exposición de principios de siglo se expusieron distintos panoramas móviles basados en trayectos ferroviarios, como el de Pavel Yakovlevich Pyasetsky, quien estuvo viajando en tren y tomando apuntes de las vistas entre 1894 y 1899, financiado por la Administración del Ferrocarril Transiberiano para traer a esta exposición internacional 850 metros de paisaje

desenrollable a la acuarela, que sintetizaban los 10.000 kilómetros de la ruta.

Por su parte, Albert Robida, dibujante y visionario francés, encarnaba la crítica a esta mecanización de la mirada. En sus viñetas de 1868, como *L'Exposition in extremis*, imaginaba museos donde cuadros con ruedas eran barridos por carruajes etiquetados como "Realismo" o "Courbet", como aparece en la Fig. 3. Esta sátira, que comparaba el arte con mercancías en tránsito, revelaba una ansiedad ante la industrialización de la cultura: si el ferrocarril había estandarizado los trayectos físicos, los panoramas y luego el cine estandarizarían los trayectos visuales. Robida intuía que la libertad prometida por la movilidad tecnológica era una ilusión, una coreografía donde el espectador bailaba al ritmo de engranajes ocultos.

La fotografía cronofotográfica de Eadweard Muybridge y Étienne-Jules Marey añadió otra capa a esta mecanización. Al descomponer el galope de un caballo o el vuelo de un pájaro en secuencias cuadro por cuadro, estos pioneros no sólo estudiaban el movimiento: lo cuantificaban, sometiéndolo a la lógica industrial de la eficiencia. Sus imágenes, financiadas por magnates del ferrocarril como Leland Stanford, no eran arte ni ciencia pura, sino herramientas de control. Al hacer visible lo invisible —la mecánica muscular, la trayectoria aérea—, sentaron las bases para una sociedad obsesionada con optimizar cada gesto, desde el trabajo en fábricas hasta el ocio en parques temáticos.

Este entramado histórico culminó en los denominados "trenes de agitación" soviéticos de los años veinte del siglo XX. Estos convoyes, equipados con cines y bibliotecas, usaban la movilidad como arma ideológica: mientras recorrían Siberia o el Cáucaso, proyectaban películas que contrastaban la "barbarie" del pasado zarista con los "logros" del socialismo. Esta alianza entre el cine y el tren como medio de comunicación para las masas dio un paso más con la creación del Cine-tren de Alexander Medvedkin, quien quiso crear un plató y cine ambulante que produjera cine mientras viajaba por cada rincón de Rusia. Un vagón estaba destinado a las habitaciones y el comedor del equipo, un segundo tenía una sala de proyección y el equipamiento

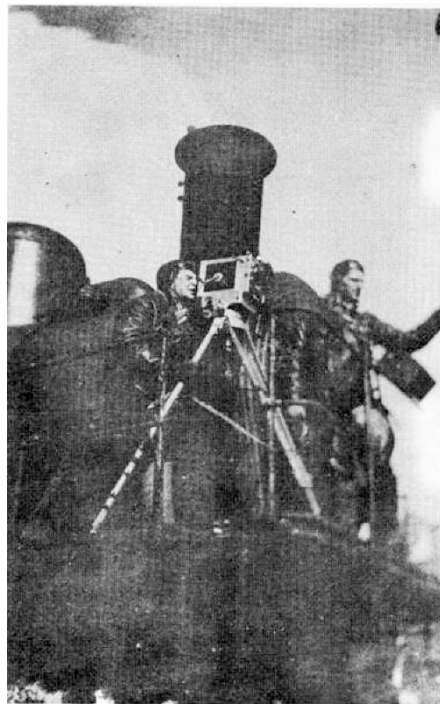


para producir películas de animación, y el tercero contenía un laboratorio para el revelado de las películas producidas y sus copias. Decía el propio Medvedkin (1973):

#### HOY FILMAMOS, MAÑANA EXHIBIMOS

No nos limitaríamos a mostrar una pacífica crónica de información.

Revelaríamos sin temor las causas de los fracasos, los escándalos; elevaríamos a la pantalla a los “Perturbadores nocivos” y les presentaríamos nuestras exigencias fundamentadas; no cesaríamos hasta que se produjera una reforma y los malvados quedasen desarmados. (p.4)



**Figura 4:** Plataforma de filmación en el Cine-tren. Medvedkin, A. (1973). *El cine como propaganda política: 294 días sobre ruedas*. Siglo XXI Editores, p. 23.

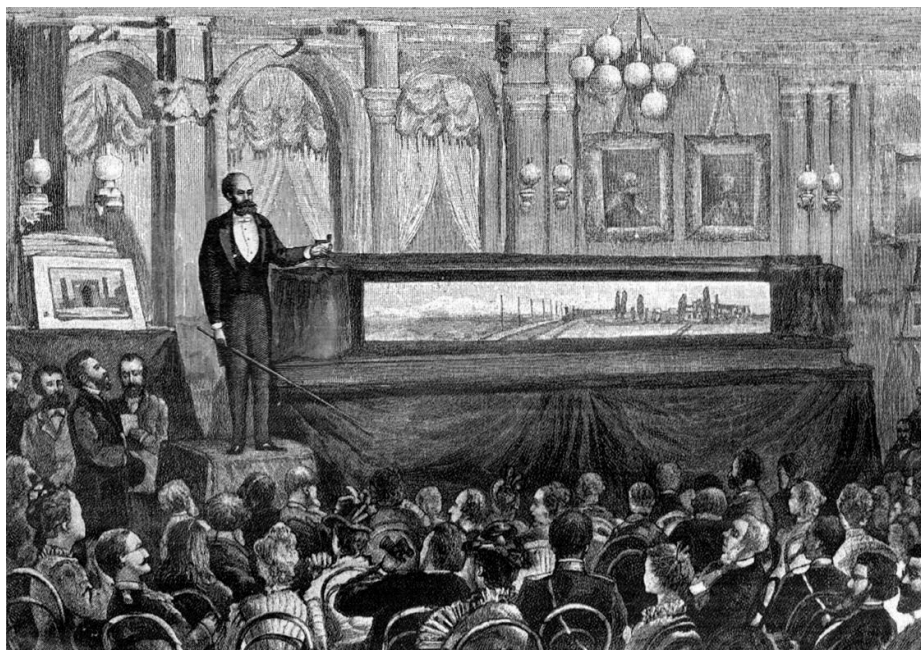
La paradoja que emerge de estas raíces es clara: la tecnología de transporte, al mecanizar la experiencia, osciló entre pulsiones de emancipación y control. Mientras las Exposiciones Universales

celebraban la velocidad como sinónimo de libertad, artistas como Robida o inventores como Medvedkin recordaban que todo itinerario —físico o visual— está trazado por líneas de poder. En el siglo XXI, esta tensión resuena en cada algoritmo que sugiere rutas turísticas o en cada *feed* social que prioriza ciertos paisajes sobre otros. La movilidad, hoy como ayer, sigue siendo un escenario donde se disputa quién tiene derecho a definir qué merece ser visto, y a qué velocidad.

### **Los panoramas móviles y la construcción de una realidad editada**

Los panoramas móviles representaron una innovación tecnológica fundamental en la historia de los espectáculos visuales del siglo XIX, estableciéndose como predecesores directos de numerosas formas de entretenimiento contemporáneas. Operaban mediante un principio mecánico elegante pero revolucionario para su época: en vez de trasladar físicamente a los espectadores y las espectadoras a través del espacio, estos ingenios hacían desfilar ante la audiencia estática imágenes secuenciales que simulaban el movimiento y el desplazamiento. Esta inversión conceptual constituyó un hito en la representación de la experiencia del viaje, permitiendo que personas de todas las clases sociales pudieran *visitar* lugares distantes sin abandonar su localidad. Además, fueron un espectáculo fundamentalmente itinerante (Huhtamo, 2002), con lo que su movilidad era doble, los viajes viajaban al encuentro del público.

El Padorama, de 1834, destacado ejemplo de estos dispositivos, materializaba con particular maestría esta modalidad de viaje virtual al recrear meticulosamente el trayecto ferroviario entre Liverpool y Manchester. Esta simulación visual no se limitaba a una reproducción literal o documental del recorrido, sino que sus creadores aplicaban deliberadamente criterios de selección estética y narrativa, como orgullosamente anunciaban en sus materiales promocionales al señalar la omisión de “las partes aburridas” del trayecto (Colyer, 1834, p. 8). Esta práctica editorial revelaba una intencionalidad clara:



**Figura 5:** Pavel Yakovlevich Pyasetsky exhibiendo su panorama móvil, que fue encargado por la Administración del Ferrocarril Transiberiano. Niva (21 de enero de 1895). P. YA. *Pyasetskíy i yego zhivopisnyye otchety o svoikh "puteshestvíyakh"*. Año XXVI, nº 3 (p. 68). Disponible en <https://runivers.ru/bookreader/book481177/#page/66/mode/1up>. Recuperado 9 de noviembre de 2025.

construir una experiencia idealizada que trascendiera las limitaciones e imperfecciones de la realidad cotidiana, transformando un simple desplazamiento en una inmersión sensorial cuidadosamente orquestada.

Los lienzos empleados en estos panoramas alcanzaban dimensiones verdaderamente colosales, con extensiones que podían llegar hasta los 3.000 metros de longitud. Estas gigantescas superficies pictóricas permitían a los artistas recrear con minucioso detalle elementos arquitectónicos y naturales de gran impacto visual: impresionantes viaductos que se elevaban sobre valles profundos, misteriosos túneles que atravesaban montañas antes infranqueables, y estaciones ferroviarias que combinaban la monumentalidad industrial con detalles ornamentales propios de la arquitectura de la época. Cada sección del

lienzo estaba concebida para provocar una respuesta emocional específica en el público, creando una sucesión rítmica de momentos sublimes que intensificaban la experiencia perceptiva.

Esta secuenciación cuidadosa de impactos visuales confería al panorama móvil la capacidad de generar lo que podríamos denominar como una *geografía emocional* —una cartografía alternativa del territorio basada, no en la precisión topográfica, sino en la intensidad de las sensaciones evocadas. Los creadores de estos espectáculos seleccionaban meticulosamente aquellos elementos del paisaje donde la tecnología ferroviaria se integraba armónicamente con la naturaleza, presentando las infraestructuras como intervenciones que realzaban, más que degradaban, la belleza del entorno natural. De este modo, el ferrocarril aparecía representado no como una intrusión disruptiva en el paisaje tradicional, sino como un elemento escultórico que dialogaba con el terreno, moldeándolo y potenciando sus cualidades estéticas inherentes.

La glorificación de la tecnología ferroviaria como agente transformador positivo del paisaje no era meramente un recurso estético, sino que contenía profundas implicaciones ideológicas. Como acertadamente señala Bernard Comment (2000) en sus análisis sobre estos dispositivos visuales, la narrativa construida por los panoramas móviles distaba mucho de ser inocente o neutral; por el contrario, constituía un potente vehículo de legitimación cultural para el proyecto industrializador. Al focalizar la atención del público en los aspectos más espectaculares y estéticamente atractivos de las infraestructuras ferroviarias, estos espectáculos sistemáticamente eliminaban de la representación las evidencias más problemáticas del desarrollo industrial: los rostros exhaustos de quienes habían trabajado para construir aquellas obras con esfuerzo sobrehumano, las precarias condiciones laborales en las que operaban, los accidentes frecuentes o las enfermedades profesionales asociadas a estos trabajos.

Igualmente significativa resultaba la omisión deliberada de los impactos ecológicos que la expansión del ferrocarril provocaba en los ecosistemas atravesados. Los panoramas nunca mostraban los bosques

talados para obtener traviesas, los cursos fluviales alterados, la fauna desplazada o los horizontes antes prístinos ahora manchados por el humo de las locomotoras. Esta selección curada de la realidad permitía presentar el avance tecnológico como un proceso limpio, ordenado y armonioso, ocultando sus contradicciones y efectos colaterales negativos tanto en el ámbito social como en el ambiental.

A través de estas representaciones idealizadas, los panoramas móviles contribuyeron decisivamente a consolidar, en el imaginario colectivo decimonónico, el mito del progreso como una fuerza inexorable, benigna y fundamentalmente positiva para la humanidad. El ferrocarril, emblema por excelencia de la revolución industrial, quedaba así consagrado como símbolo incuestionable de un avance civilizatorio que aparentemente beneficiaba a todos y todas por igual. La locomotora surcando valles y montañas se convertía en metáfora visual de una sociedad en movimiento constante hacia un futuro de prosperidad y abundancia, donde la técnica humana triunfaría definitivamente sobre las limitaciones impuestas por la naturaleza.

Esta narrativa triunfalista del progreso tecnológico, tan efectivamente comunicada a través de los panoramas móviles, servía simultáneamente a diversos propósitos sociales y económicos. Por una parte, legitimaba las transformaciones radicales del paisaje y los modos de vida tradicionales que la industrialización estaba provocando; por otra, generaba aceptación pública hacia las inversiones masivas requeridas por las nuevas infraestructuras; y, finalmente, también distraía la atención de las crecientes desigualdades generadas por el nuevo orden económico, presentando el desarrollo industrial como un proyecto colectivo del que eventualmente cualquiera se beneficiaría.

La persistencia histórica de esta visión selectiva y romántica del progreso tecnológico, inicialmente cultivada en espectáculos como los panoramas móviles, demuestra la profunda influencia que estos dispositivos de representación tuvieron en la configuración de actitudes culturales duraderas hacia la tecnología y el desarrollo industrial. Al eliminar sistemáticamente las partes aburridas —tanto en sentido literal como metafórico—, estos espectáculos educaban la mirada del público, entrenándola para percibir selectivamente los beneficios del

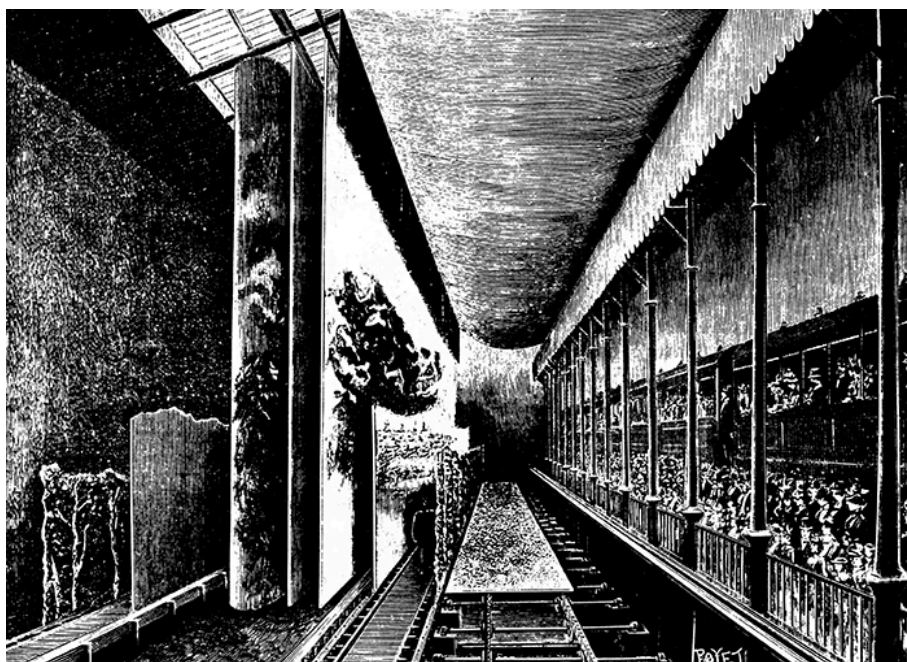
progreso mientras naturalizaba la invisibilización de sus costos sociales y ambientales.

### **Del ferrocarril al cine: tecnologías como vehículos de percepción**

En la misma Exposición Universal de París de 1900 en la que se instalaron las aceras móviles, y aparte del mencionado panorama móvil de Pyasetsky con su impresionante ruta ferroviaria recreada, pudo verse otro sofisticado panorama móvil que representaba también el trayecto del ferrocarril transiberiano. Como se observa en la Fig. 6, en el pabellón ruso el público se situaba sentado en cuatro vagones reales, para admirar desde sus ventanillas cómo se desplegaba el paisaje a gran velocidad, mediante un complejo sistema de cuatro capas visuales a distintas velocidades que surcaban la mirada de los pasajeros y las pasajeras virtuales. En primer plano, una cinta transportadora movía con mucha rapidez arena y piedras cerca de la ventanilla. En planos más separados circulaban, menos veloces, arbustos y rocas hasta que, en la parte más alejada de la audiencia, un inmenso y detallado panorama de variados paisajes se movía a una velocidad óptima para la calmada contemplación. Así se describió en un informe gubernamental de la época:

Sentados cómodamente en lujosos vagones, los visitantes vieron el lienzo de este panorama esbozado por MM. Jambon y Bailly y, gracias a un ingenioso mecanismo, sintieron la completa ilusión de un viaje de Moscú a Pekín en media hora (Picard, 1903, p. 80).

Cintas transportando al público en la acera móvil, y cintas transportando el paisaje en los panoramas móviles: la automatización de la mirada estaba en plena expansión. Además, en este festival de la movilidad automatizada, también participó la joven cámara de cine.



**Figura 6:** Panorama del Tren transiberiano en la Exposición Universal de París. Imagen en dominio público. Disponible en <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Trans-siberian-panorama-expo-paris-1900.jpg>. Recuperado 9 de noviembre de 2025.

En el *Panorama from the moving boardwalk* (1900), filmado por James Henry White en la propia Exposición de París, y que puede observarse en la Fig. 7, la cámara registraba el paisaje desde la acera móvil, fusionando de nuevo, y en otro sentido, la mirada del viajero y la viajera con la del espectador y la espectadora. Asimismo, White realizó una filmación complementaria desde fuera de la acera móvil hacia ella, capturando el movimiento de la gente que circulaba ante la cámara (White, 1900). Desde este otro punto de vista, que puede observarse en la Fig. 8, se retrataba a los pasajeros y pasajeras pero, sobre todo, lo que se registraba era su movimiento.

La invención del cinematógrafo llevó esta dinámica a su extremo. Los “paseos fantasma” [*phantom rides*], filmados desde locomotoras en marcha, no solo capturaron el movimiento, sino que lo convirtieron en espectáculo. Es destacable que estos vagones supusieran las primeras salas de proyección permanente, tanto en Estados Unidos como en



**Figura 7:** *Panorama from the Moving Boardwalk*, James H. White, 1900. Fotogramas de la filmación desde la acera móvil de la Exposición Universal de París de 1900. Library of Congress. Recuperado de <https://www.loc.gov/item/00694265>, 9 de noviembre de 2025.



**Figura 8:** *Panorama from the Moving Boardwalk*, James H. White, 1900. Fotogramas de la filmación hacia la acera móvil de la Exposición Universal de París de 1900. Library of Congress. Recuperado de <https://www.loc.gov/item/00694271>, 9 de noviembre de 2025.

Gran Bretaña. Estas imágenes, proyectadas en salas oscuras, trasladaban al público a un no-lugar liminal: ni totalmente aquí —en la butaca—, ni totalmente allá —en el destino simulado. El cine emergió como un medio que, además de representar el movimiento, lo incorporaba a su lenguaje, a su sintaxis visual. Y así, al representar el

viaje, lo convertía en una mercancía reproducible, colaborando en la paulatina democratización del acceso a este tipo de experiencias, antes reservadas a las élites.

Encontramos otro interesante ejemplo en los "Hale's Tours" (1904-1912), situados en parques de atracciones a principios del siglo XX, que combinaban proyecciones filmicas como las de los "paseos fantasma", con vibraciones y sonidos sincronizados, simulando viajes en tren. Estos espectáculos, como analiza Raymond Fielding (1970), mecanizaban la mirada: el público, sentado en verdaderos aunque estáticos vagones, experimentaba una *ilusión de agencia* mientras la cámara dictaba su trayectoria visual. Podría decirse que este fenómeno anticipaba la realidad virtual, en la cual el verismo se hace herméticamente inmersivo y la interacción se limita a parámetros programados.

Los intercambios entre el ferrocarril y el cine no suponen tan solo un salto tecnológico, sino que además conllevaron una reconfiguración radical de la experiencia sensorial y cognitiva del movimiento. El ferrocarril, emblema de la Revolución Industrial, acortó las distancias físicas, y alteró la relación de las personas con el paisaje. Como señala Wolfgang Schivelbusch (1986), la velocidad del tren transformó la mirada en un acto fragmentario: los pasajeros y las pasajeras, en aislamiento dentro de vagones climatizados, contemplaban paisajes que se desdibujaban a través de las ventanillas, reduciendo el viaje a una sucesión de postales efímeras. Esta visualidad fugaz, en la cual el entorno se percibía como un flujo discontinuo, sentó las bases para una cultura de la imagen en movimiento, anticipando la lógica cinematográfica de planos y montaje.

### **Inmersión y control: la paradoja de la libertad virtual**

El siglo XXI ha llevado al extremo la tensión entre movilidad real y virtual. Dispositivos como el pionero Sensorama de Morton Heilig, de 1962, precursor de la realidad virtual (Quiroga, 2015), o el cine 4D, con butacas que replican aceleraciones y condiciones climáticas, buscan *corporalizar* la experiencia del viaje. Sin embargo, como ya advirtiera Walter Benjamin (1989), estos avances conllevan una "mecanización del

espectador", en la que la percepción se somete a estímulos calculados para generar *shocks* sensoriales, adormeciendo toda asimilación consciente o reflexiva, para dejarse llevar irremediabilmente por sus vertiginosos viajes cargados de estímulos sensoriales.

Plataformas como Google Earth VR, y los vídeos esféricos en redes sociales, amplían esta paradoja: los usuarios y las usuarias navegan espacios globales desde la inmovilidad doméstica, creyéndose dueños y dueñas de su itinerario. No obstante, Anne Friedberg (1995) ha señalado cómo esta "mirada movilizada" está condicionada por algoritmos que filtran y priorizan contenidos, replicando la lógica de los panoramas decimonónicos. La libertad aparente encubre un control sutil sobre rutas visuales y cognitivas.

En este contexto, la movilidad se convierte no tanto en un desplazamiento físico como en una estética del acceso, donde el gesto de *move* se traduce en la navegación mediante y a través de interfaces, menús o mapas digitales que simulan la exploración sin abandonar un lugar concreto. Esta ficción de omnipresencia, alimentada por tecnologías inmersivas, se alinea con una economía de la atención que convierte el tiempo de los usuarios y las usuarias en valor de intercambio, reconfigurando la experiencia del viaje como una práctica extractiva y gobernada. La movilidad, así entendida, deja de ser una facultad del cuerpo para devenir una función de la interfaz, desplazando el sentido del habitar hacia coordenadas informacionales que ocultan la infraestructura técnica, energética y laboral que sostiene tales experiencias. La supuesta *desmaterialización* del desplazamiento no implica una neutralidad política, sino más bien una sofisticación de los mecanismos de captura: cada clic, cada giro de cámara, cada fragmento de mapa visualizado activa una red de decisiones algorítmicas, económicas y políticas que determinan qué mundo se vuelve visible y cómo. Así, el viaje digital no reproduce tan sólo el paisaje: lo redibuja según lógicas de segmentación y rentabilidad, instaurando una movilidad sin cuerpo, pero no sin huella. Lejos de ampliar las posibilidades del movimiento, estas formas de movilidad espectral tienden a clausurar la imprevisibilidad del trayecto, fijando al público

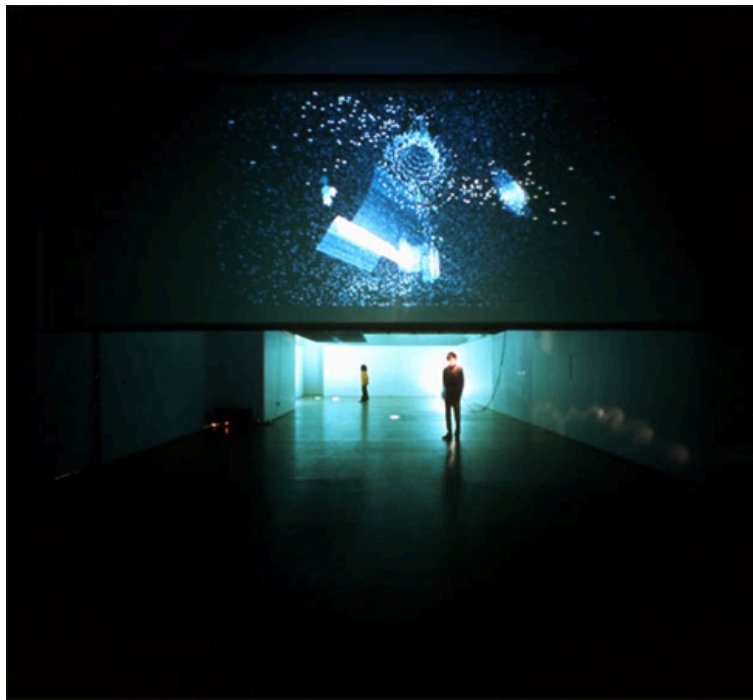
en una secuencia de experiencias previamente codificadas que refuerzan la ilusión de elección mientras estrechan los márgenes de lo posible.

Solemos asociar mucho de lo que se experimenta como *libertad* a alguna forma de movilidad. La movilidad —voluntaria— parece un fiable indicador de libertades. No obstante, algunos expertos como Bartolomé Decano (2022), han puesto de relieve este “régimen de (in)movilidad”, en el que la movilidad solo es posible en términos de su relación inextricable con la inmovilidad. Atendiendo, por extensión, a que la libertad soberana de un país se puede manifestar con la capacidad para inmovilizar a otros, o subrayando el hecho de que otorgar pasaportes, visas, permisos de viaje o residencia es ejercer de *guardianes* de la libertad de movimiento, este enfoque sobre el “régimen de (in)movilidad” intenta no perder de vista ambos estados contrapuestos —moverse y no hacerlo— para eludir imaginarios ilusorios de libertad individual ilimitada construidos al enfatizar la movilidad por sí sola. Los agentes de la ley patrullando, la ciudadanía organizándose en marchas de protesta —también llamadas *movilizaciones*—, las invasiones bélicas y la emigración de refugiados y refugiadas, son ejemplos de esta destacable bipolaridad que el geógrafo cultural Peter Adey (2017), en otra importante contribución a la literatura sobre estudios de movilidad humana, ha usado para explicar que la lucha por cuotas de poder está directamente vinculada con la capacidad de movimiento, o de impedirlo.

### **Políticas de la movilidad: homogeneización y resistencia**

Las tecnologías de transporte y visualización no son neutrales. La industrialización del turismo, con paquetes estandarizados y rutas prefijadas, refleja una política de homogeneización donde la experiencia se reduce a productos consumibles. Los *all-inclusive resorts* o los autobuses turísticos con paradas fotográficas ejemplifican esta dinámica, donde la movilidad se mercantiliza como espectáculo predecible. Frente a esto, artistas como el grupo Knowbotic Research se han dedicado a explorar modelos de representación digitales que presentan realidades distantes de un modo crítico, incluso ideológico.

Su instalación *Dialogue with the Knowbotic South* (1994-1997), que puede verse en la Fig. 9, gestiona multitud de datos tomados y monitorizados en directo sobre la Antártida, los cuales son sintetizados en una representación envolvente e interactiva (Knowbotic Research, 1995).



**Figura 9:** *Dialogue with the Knowbotic South*, Knowbotic Research, 1994. Media Art Net. Disponible en: <https://krcf.zhdk.ch/krcfhome/DWTKS/1dwtks3c.htm>.

Recuperado 9 de noviembre de 2025.

Esta representación compone un extenso y detallado mapeo del lugar, pero lo hace de una manera no mimética, alejándose radicalmente del verista ilusionismo de los documentales envolventes. Los datos, por lo contrario, se presentan en forma de una constelación cambiante de estímulos sensoriales que rodean al público, y que interactúan con él. La eliminación del verismo y el empleo de una estética datificada

amplifican críticamente la capacidad de la audiencia para observar, no solo una realidad distante como la Antártida, sino también la propia interfaz que permite el *movimiento* del público a una zona tan remota.

Podríamos decir que se ha producido un giro crítico desde el arte, en el que se señala una necesidad urgente de reapropiarse del acto de moverse como una experiencia significativa y no meramente funcional o espectacular. En contraposición al consumo pasivo de trayectos predefinidos, como en el turismo, en el arte proliferan prácticas que exploran formas de deriva, deambulaciones urbanas o recorridos desobedientes que desestabilizan las narrativas oficiales del espacio. Estas intervenciones, inspiradas en tendencias y modos de hacer ya tradicionales como el Situacionismo o las caminatas performativas, no sólo cuestionan las geografías del poder, sino que habilitan una reapertura del territorio como lugar de lo posible, de lo inesperado. En este sentido, el desplazamiento deja de ser una acción subordinada al destino —al punto de llegada o al objetivo final— y se transforma en una herramienta poética y política para habitar el mundo de otro modo. Este tipo de movilidad no se mide a partir de parámetros de velocidad o eficiencia, sino en intensidades y afectos, esto es, mediante la capacidad de generar encuentros, desvíos y rupturas del ritmo impuesto. Al recuperar la dimensión corporal, afectiva y estética del moverse, estas prácticas invitan a imaginar nuevas formas de habitar el presente que escapen a la lógica de la programación y la rentabilidad, proponiendo una movilidad entendida como resistencia, como gesto de reapropiación subjetiva en una época saturada de trayectos prefabricados.

### **Conclusión: hacia una poética crítica de la movilidad**

La transición al siglo XXI revela que el transporte y la movilidad son campos de batalla donde se disputan narrativas de progreso, control y libertad. Sin embargo, y desde una perspectiva histórica, mientras las tecnologías dominantes refuerzan modelos de consumo pasivo, el arte emerge como espacio para reconocer y deconstruir tales modelos, ya sea mediante la ironía —como en las viñetas de Albert Robida— o la experimentación inmersiva —como en las instalaciones de Knowbotic

Research. La tarea crítica radica en desvelar las políticas ocultas tras las poéticas del movimiento, reclamando una movilidad que no sólo transporte cuerpos, sino que active miradas conscientes y transformadoras. La estetización del trayecto y la edición de la experiencia del viaje —eliminando sus aspectos más arduos o disonantes—, activan mecanismos que consolidan una mirada condicionada, formateada por la lógica del espectáculo y el consumo sensorial. Esta transformación perceptiva nunca ha sido neutra: implicó, e implica todavía en la actualidad, un silenciamiento de los cuerpos que construyen los caminos, de los paisajes que han sido alterados y de las consecuencias que el progreso arrastra consigo. En este sentido, el viaje mecanizado no fue únicamente una promesa de libertad o modernidad; también, empero, fue una operación cultural de encuadre y exclusión. La movilidad, entonces, no puede comprenderse únicamente en términos técnicos o funcionales, sino como una práctica cultural profundamente estructurada por relaciones de poder. Así como ayer los panoramas elegían qué mostrar y qué ocultar a una audiencia pasivizada mediante sus lienzos interminables, hoy los algoritmos de navegación y los medios digitales continúan filtrando el mundo a través de nuevas formas de automatización visual, algo especialmente significativo en tiempos de un *attention span* limitado que lo invade todo. Comprender ciertos antecedentes históricos permite desnaturalizar la experiencia contemporánea del desplazamiento, y reconocer en cada trayecto, físico o virtual, una disputa por el control de la mirada y la narrativa del progreso.

## Referencias

- Adey, P. (2017). *Mobility*. Taylor & Francis.
- Benjamin, W. (1989). *Discursos interrumpidos I*. Taurus.
- Bergeret, G. (1901). *Journal d'un nègre à l'Exposition de 1900*. Conquet.

Colyer, E. (1834). *Descriptive Catalogue of the Padorama: Of the Manchester and Liverpool Railroad, Containing 10,000 Square Feet of Canvass [sic], Now Exhibiting at Baker Street, Portman Square. Illustrated with Twelve Lithographic Views, Taken on the Spot.* Autoedición.

Comment, B. (2000). *The Painted Panorama.* Harry N. Abrams.

Decano, B. (2022). Libertad. En N. Salazar y K. Jayaram (Eds.), *Keywords of Mobility: Critical Engagements* (pp. 55-72). Berghahn Books.

Knowbotic Research (1995). *DWTKS - Dialogue with the Knowbotic South.* <http://krcf.knowbotiq.net/DWTKS/texte/Tdwtkse.htm>. Recuperado 9 de noviembre de 2025.

Fielding, R. (1970). Hale's Tours: Ultrarealism in the Pre-1910 Motion Picture. *Cinema Journal*, 10(1), 34-47.

Friedberg, A. (1995). Cinema and the Postmodern Condition. En L. Williams (Ed.), *Viewing Positions: Ways of Seeing Film* (pp. 59-83). Rutgers University Press.

Huhtamo, E. (2002). Global Glimpses for Local Realities: The Moving Panorama, a Forgotten Mass Medium of the 19th Century. *Art Inquiry. Recherches Sur les Arts*, 4, 193-228.

Huhtamo, E. (2013). (Un)Walking at the Fair: About Mobile Visualities at the Paris Universal Exposition of 1900. *Journal of Visual Culture*, 12(1), 61-88.

Medvedkin, A. (1973). *El cine como propaganda política: 294 días sobre ruedas.* Siglo XXI Editores.

Picard, A. (1903). *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris. Rapport général administrative et technique, Tome 5.* Imprimerie nationale.

Quiroga, E. (2015). *Luz, cámara... ¡Bits! La increíble historia del cine por ordenador y los efectos visuales digitales.* Dolmen Editorial.

Schivelbusch, W. (1986). *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century.* University of California Press.

---

White, J.H. (Prod.) (1900) *Panorama from the Moving Boardwalk*. [Video] Edison Manufacturing Co. , obtenido de la Library of Congress. <https://www.loc.gov/item/00694265/>. Recuperado 9 de noviembre de 2025.