

FERROCARRIL, CIUDAD Y TERRITORIO. MIRADAS DESDE LA PINTURA Y EL GRABADO (1844-1914).

José Costa Mas
Universidad de Alicante

Resumen:

Los artistas plásticos dotados de sensibilidad, agudeza intelectual y rica experiencia de la vida y de la sociedad han sabido transmitirnos poderosas representaciones de las ciudades y del territorio. La geografía tiende puentes hacia la historia en general y la historia del arte en particular a través de un enfoque epistemológico conocido como geografía humanística que, conectado con la fenomenología, relanza los conceptos de paisaje, lugar, territorialidad, imagen e identidad. Para ello utiliza métodos y técnicas de carácter cualitativo y recurre a fuentes también cualitativas, como las artes figurativas.

Este estudio se centra en el conocimiento de la imagen y representación que la plástica ofrece de los ferrocarriles y de su influencia en las transformaciones experimentadas por la escena urbana y los ámbitos rurales de carácter periurbano. Atiende con especial énfasis a temas como las estaciones, los puentes y los barrios y suburbios surgidos a partir del ferrocarril, así como a los cambios funcionales por él suscitados.

Dos son las ciudades objeto de atención preferente, paradigmas de la ciudad-capital del siglo XIX y de gran peso en la escena mundial, el Londres victoriano y el París del Segundo Imperio y de los impresionistas. El período lo delimitan, aproximadamente, la primera pintura de un tren (Turner) y el inicio de la Gran Guerra.

El siglo XIX es para el mundo occidental la era de la primera revolución industrial, y de la progresiva concentración de producción y de habitantes en las ciudades. Asimismo coincide con la primera revolución de los transportes, pues la máquina de vapor permite la emergencia de un nuevo medio de locomoción, el ferrocarril, (y el progreso de la navegación). A partir de los años 1880 tiene lugar una segunda revolución en el dominio de los transportes con el desarrollo de los motores eléctricos que van a beneficiar a la movilidad urbana, (tranvías y metro) y a los trenes que, con la tracción eléctrica ganaban velocidad, capacidad de carga y superación de pendientes.

El propósito del presente estudio es la utilización de una fuente de conocimiento, cualitativa y singular, como son las artes figurativas –pintura y grabado; no se contempla el cartelismo- que en la medida que constituyen observatorios privilegiados del momento, nos ayudan a comprender el papel desempeñado por los ferrocarriles en proceso de cambio y modernización y especialmente su trascendencia a la hora de configurar los nuevos espacios urbanos y periurbanos. La atención preferente del estudio recae sobre dos ciudades, la de Londres de la era victoriana y el París de los impresionistas, con sus respectivos entornos.

La Revolución Industrial fue también la Revolución de los transportes y el gran protagonista de ésta fue el ferrocarril.

Dos pinturas marcan sendos hitos icónicos en la representación pionera significativa de la industria y del tren. Al paisajista inglés Philip J. de Louthembourg se debe “Coalbrookdale de noche”, un óleo de 1801 (usado por Carlyle para describir la Manchester fabril) y que muestra un paisaje del Shropshire, la cuna de la industria siderúrgica¹. Es una visión sublime y a la vez fantástica y hasta terrorífica, en la línea del romanticismo, de calderas incandescentes y chimeneas coronadas de fuegos y humaredas brillando en plena noche. La siderurgia -la fábrica- y los obreros pueden ocupar el lugar antaño reservado al infierno y los condenados. Es la Coketown de Dickens y de Mumford.

Otro paisajista inglés, más afamado, William Turner, es el autor de la primera representación de un tren en la historia del Arte. La obra, de obligada mención cuando de trenes y pintura se trata, data de 1844 y lleva por título “Lluvia, vapor y velocidad. El gran ferrocarril del Oeste”. Un oscuro tren encabezado por la locomotora humeante atraviesa un viaducto, el puente de Maidenhead – que aún existe – del norte de Inglaterra. Una escena que, como la anterior, es susceptible de transmitirnos una sensación ambigua entre la solemnidad y el terror ante la visión de la máquina colosal, que en parte es promesa y en parte una amenaza latente en medio de una atmósfera brumosa y evanescente. Asistimos, en cualquier caso, a la premonición de un cambio de era en el universo de los transportes.

¹ SMITH (1979) p.14

Los principales agentes generadores del nuevo universo urbano-industrial del siglo XIX fueron la mina, la fábrica y el ferrocarril. A ellos cabe añadir otro actor, el puerto, que aporta la cuarta pata del tablero sobre el que se dirimió la Revolución Industrial.

Nos interesa resaltar aquí la función que ejerció el ferrocarril como ingrediente clave para el desenvolvimiento adecuado de los otros agentes, para lo cual nos valdremos de algunos registros legados por las artes figurativas de la época. Basten como muestra los siguientes ejemplos. De Constantin Meunier, pintor de los obreros, es un “Paisaje minero” (h. 1875), seguramente tomado del Hainaut belga, donde se explicita la vinculación íntima entre el ferrocarril de carga, los vagones mineros y la explotación del mineral. François Bonhommé representó la “Fabricación de raíles, Le Creusot” (h. 1860), donde un gran establecimiento metalúrgico acoge las laminadoras de raíles que están siendo manipuladas por los operarios². Aunque no encaje en los parámetros de tiempo marcados en este artículo, la obra pictórica de Charles Sheeler sobre las fábricas Ford en Detroit, es especialmente recurrente en testimoniar la necesidad del transporte ferroviario para estas instalaciones fabriles: véase su “Paisaje americano” de 1930. Por último el lienzo de Lionel Walden, “Los Docks de Cardiff” (1894), reproducido en “*Grands Lignes*”, compendia el abanico de sinergias en un puerto que era el de salida del carbón extraído en el País de Gales. En el primer plano el artista despliega el estriado de de varias líneas de raíles. Una locomotora se dirige hacia el frente y hay varios vagones en vía muerta. A la derecha destaca una instalación fabril, coronada por una chimenea, y al fondo se divisa los mástiles de las embarcaciones.

En el dominio de la agricultura el ferrocarril propició una dinámica de especialización de los espacios productivos, hasta el umbral de monocultivo incluso, y un mejor abastecimiento alimenticio que se enmarca en el incremento general del comercio y de las mercancías que se ofrecían al consumidor. Buena muestra de lo expresado es “*L’Estació de França*” (1911), el óleo de Joan Colom que Lily Litvak, la autora de “El tiempo de los trenes” comenta extensamente³. El pintor otorga preferencia a la actividad desarrollada en las instalaciones y su entorno. Se trata del concepto de la estación como generadora de nueva centralidad, como núcleo de la vertebración de las comunicaciones y del sistema mercantil. Es patente la llegada de mercancías desde el transpaís rural en carros tirados por caballos. Apunta Litvak la paradoja de que los “ferrocarriles que esperan en los hangares contrastan con los carros tirados por las bestias que vienen del campo, confrontándose en un mismo lugar las diferencias extremas de dos lenguajes y dos mundos [esto es] la sociedad rural del pasado y el mundo tecnológico e industrial del futuro”. El telón de fondo es la Barcelona fabril, cuyas naves y chimeneas se difuminan entre las nubes de vapor de unos trenes que saldrán “para desplazarse rápidamente por todo el territorio llevando y trayendo productos de todas partes”, seguramente también los relacionados con la pujanza industrial de Barcelona.

² LE BOT, (1979) p. 94-95 y 80-81

³ LITVAK (1991) p. 218-220

La Londres victoriana. El impacto del ferrocarril y su expresión iconográfica.

Londres, mediada la centuria ya constituía una conurbación extensa. La difusión e intensificación de medios de transporte más capaces y veloces reforzó la tendencia a la suburbanización. La malla ferroviaria –seis líneas ya en 1844- se dirigía radialmente hacia los suburbios poblados de clases medias.

Desde 1850 los empleados de la City, el gran distrito financiero y de negocios, eran viajeros pendulares, lo que en parte explica el interés de las compañías por disponer de estaciones en el centro. En los años setenta se abrieron grandes terminales (Charing Cross, Saint Pancras) y a finales del siglo el centro sumaba 16 estaciones.

El cuadro de John O'Connor "*From Pentonville Road, lking West: Evening*" (1884) es un buen exponente de la febril carrera de las compañías ferroviarias por posicionarse estratégicamente. La gran terminal de Saint Pancras fue inaugurada en 1871 tras una drástica cirugía urbana. El gran hotel a ella asociado muestra su mole neogótica, una fantasía romántica que contrasta con la geometría de hierro y cristal propia de la estación. Ambas construcciones se vislumbran en la distancia, mientras que Pentonville Road, en primer plano, es el escenario elegido por el pintor para representar, a medio camino entre la técnica fotográfica y la tradición de Canaletto, la atmósfera finisecular y los ritmos febriles de la ciudad, manifestados por la intensidad del tráfico y la animación de la calle.

La sugerente vista de O'Connor subraya un fenómeno bien conocido en la geografía de las comunicaciones como es la focalización del tráfico en torno a las terminales ferroviarias. Dos tranvías de tracción animal discurren por una línea recién tendida entre el Angel y King's Cross, disputando la calzada a los numerosos carros y *cabs* (taxis de caballos).

El artista, con todo, no transcribe literalmente un momento. Los componentes del cuadro están orquestados deliberadamente (como lo está la puesta de sol). Todo en él es "representativo": las *terrace houses*, las *chapels*, el mobiliario urbano, el *policeman*, el cartero que vacía un *post-box* e incluso varios *sándwich-boardmen* u hombres-anuncio (un término ideado por Dickens), que publicitan la cartelera teatral.

En suma, es un ejemplo paradigmático de como el tren cambió la geografía urbana londinense, mutó su tejido espacial y fue motor económico y generador de nuevas centralidades⁴.

"Charing Cross Station, Juli 1916" es el título de una pintura de J. Hodgson Loblely que testimonia el destino de la Terminal como centro de acogida de heridos durante la

⁴ NADEL (1980) p. 75-76; PARISSIEN (1997); CUMMING (1996) p. 90; COSTA (2003) p.270

primera guerra mundial⁵. La escena muestra ambulancias de la cruz roja entre multitudes de gentes delante de la fachada noble de la estación y de su hotel. El artista es consciente de que Charing Cross es un ejemplo representativo del cuidado que el poder dispensaba a las “nuevas puertas” de la ciudad, especialmente en los casos en que la estación quedase injerta en pleno corazón del tejido urbano y pasa a formar parte decisiva de su fisonomía. La Terminal y su hotel conforman un hito arquitectónico de obligada referencia. La revolución ferroviaria acrecentó la accesibilidad del centro y, con los trasbordos facilitados por los ómnibus y los tranvías, también la movilidad se vio beneficiada pese al problema de la congestión.

La contrapartida, nefasta, fue la ruina del paisaje urbano del centro y sur de la capital.

Los trazados ferroviarios, las estaciones y el cortejo de instalaciones que comportaban desquiciaron las viejas estructuras urbanas, que fueron alteradas por las intervenciones quirúrgicas. El resultado fue la conformación de descosidos en la continuidad del tejido urbano, la aparición de franjas con una reducida permeabilidad y la compartimentación y separación física de barrios enteros, La calidad residencial de Londres era minada por las incisiones de los tendidos ferroviarios y hacia 1850 los distritos centrales sufrían una paralizante congestión de tráfico.

Una parte de la solución, o paliativo, al problema pasaba por la separación en la vertical de los tráficos. Desde la perspectiva del ferrocarril ello suponía dos opciones: soterrar las líneas y elevarlas sobre el nivel de la calle.

La primera alternativa ya conoció su implementación en los trazados pioneros. De ello da fe un prolífico dibujante, grabador y pintor de la época victoriana, George Scharf, cuando en 1836 representa “*Railway construction, Hampstead Road*”, una serie de grandes y detallados esbozos sobre la enorme trinchera que por entonces estaba siendo excavada en el distrito de Camden Town para albergar un tramo de línea del ferrocarril Londres-Birmingham en el punto en que éste accedía a la capital⁶.

La construcción de una red subterránea era la solución a los problemas del tráfico en superficie. En los años 1860 se construyó una travesía hipogea entre las terminales del norte y del sur de la City: era la primera línea del metro, un recurso tecnológico que recibirá el espaldarazo definitivo con la electrificación del servicio a partir de 1890.

La otra enmienda, consistente en procurar que los tramos más conflictivos de la líneas férreas discurrieran sobre elevados aparece testimoniada en grabados, muy conocidos, de Gustavo Doré, que tienen en común la silueta de un tren humeante en su discurrir sobre un viaducto por el interior de la ciudad. Aunque difieren porque los entornos urbanos son completamente diferentes, en un caso se trata de un barrio obrero y en el otro de un área privilegiada, cual es la City. Los comentaremos más adelante.

⁵ PARISSIEN (1997) p. 31-33

⁶ SCHARZBACH (1979) p.99

El reforzamiento de la centralidad funcional y la expansión de los suburbios de clases medias.

A finales de la década de 1840 la City se había convertido en el principal centro financiero del mundo y a ella acudían a trabajar diariamente miles de empleados. De ahí que la estrategia de las compañías ferroviarias fuera disponer de estaciones en zonas céntricas, y desde ellas desplegaron una malla radial hacia las periferias.

El grabado de Doré “*Ludgate Hill. A Block in the Street*”, publicado en 1872, patentiza la enorme pujanza de la City si se utiliza el tráfico como indicador de la misma. El punto de visión se sitúa en Ludgate Circus y la mirada sigue la calle del mismo nombre hasta conducirnos a la cúpula y las torres de la catedral de San Pablo, que son el telón de fondo. En el plano medio, atraviesa por encima de la calle un macizo puente metálico sobre el que discurre un tren humeante. En sentido transversal al mismo, Ludgate Hill sostiene un sorprendente amasijo de toda clase de carruajes de tracción animal (la presencia de un rebaño de ovejas ha provocado un colapso de la circulación). Numerosos viandantes se apelotonan en la acera y contribuyen a la impresión de vitalidad que ofrece el conjunto por la variedad y la densidad en la utilización del espacio público urbano.

Entre las críticas vertidas sobre los grabados de Doré, se le acusó de distorsionar la escala de sus vistas y de exagerar o contraer las proporciones de calles y edificios para incrementar los efectos de confusión o de espanto. En este sentido, W. Vaughan⁷ advierte que la referida calle de Ludgate Hill, aunque no era ciertamente un bulevar, tampoco era el estrecho cañón que Doré dibujó. En efecto, sus grabados londinenses publicitados en “*London: A Pilgrimage*” (1872), no son un registro documental de la ciudad. En opinión de Ira Bruce Nadel (1979) el artista francés se mantuvo a medio camino entre la invención de imágenes pictóricas y la representación de imágenes fotográficas y aunque los detalles puedan ser en ocasiones incorrectos, la sensación que transmite es la de un auténtico encuentro con la vida del Londres victoriano.

Otro conocido grabado de Doré, “*Over London by Rail*”, muestra un tren elevado que pasa sobre un barrio obrero de viviendas modestas. El escenario nos recuerda el impacto adverso que sufrieron la barriadas obreras a causa de la estrategia expansiva de las empresas ferroviarias que, apoyadas por la legislación, descentraron las áreas centrales de Londres y demolieron miles de casas y chabolas. El resultado fue incrementar el hacinamiento del proletariado que obligado por los costes del transporte a permanecer en la proximidad de la industria y de la zona portuaria quedó anclado en los *slums*, reinos de la insalubridad, la pobreza y la desorganización social, que Doré representó en emotivas escenas, resultantes de “la indignación social y moral” que provoca la existencia de la pobreza desmedida⁸.

⁷ VAUGHAM (1997) p. 66

⁸ NADEL (1979) p. 161

En el caso de Londres faltó un programa de planificación y renovación como el que conoció París. El liberalismo británico impuso un paisaje urbano de libre mercado en una ciudad donde, exceptuando algunos barrios del West End, los indigentes, las industrias y los negocios se apropiaron de los espacios centrales, mientras que las clases medias y medio-altas daban la espalda a ese “centro” y se instalaban en los suburbios residenciales⁹.

La compañía LSM (London Midland and Scottish Railway) optó por trazar un paso elevado sobre el Regent’s Canal para que el tendido ferroviario llegara hasta la terminal. El resultado fue que, a pesar de que la existencia de un gradiente en descenso, la estación quedó levantada sensiblemente por encima del nivel de superficie y, de esta manera, la mole de Saint Pancras dominó el skyline contemporáneo de la ciudad¹⁰.

El conjunto fue completado con el exuberante y lujoso Midland Grand Hotel, diseñado en estilo neogótico por George Gilbert Scott y construido en 1868-73. El periódico *The Times* declaró Saint Pancras “la terminal más hermosa de Londres”. (Hotel, donde, por cierto, se filmaron varias escenas de Batman, de T. Burton).

Londres a mediados de la centuria ya es una conurbación continua. La ciudad tiende a expandirse por sus límites como resultado de un cúmulo de factores (tipo de residencia, mercado del suelo, localización de las actividades, situación de las áreas centrales, movilidad...).

El rápido desarrollo ferroviario articuló a Londres según un sistema radial bastante denso. Las líneas que enlazaban la capital con otras ciudades dan servicio también a los suburbios, donde proliferan las estaciones y paradas. Es la respuesta tecnológica a la creciente extensión del área metropolitana¹¹.

A partir de la década postrera del siglo XIX el proceso de crecimiento suburbano cobra una nueva dimensión y en este fenómeno el ferrocarril desempeña en ciertos casos un papel determinante, tal como lo describe Paolo Sica: “Ahora el fenómeno se generaliza, se hace fenómeno de masas, y afecta a las clases medias y, bien pronto, incluso a las capas superiores de la clase obrera. En el marco de una tendencia que entra en la tradicional preferencia anglosajona por la residencia unifamiliar suburbana, los railway suburbs se hacen posibles también gracias al precio del suelo [...] y gracias a la reducción de la jornada laboral”¹².

Al pintor impresionista francés Camille Pissarro se debe una lúcida y desapasionada imagen del crecimiento de un suburbio londinense de clase media “sin ningún paralelo en el arte inglés”. Se trata de una serie de óleos pintados en 1870-71, cuando Pissarro vivía en Norwood. Esta parte de los suburbios del sur de Londres estaba entonces en

⁹ WAGENAAR (1977) p. 38-44

¹⁰ PARISSIEN (1997) p. 61-63

¹¹ SICA (1981) p. 121-123

¹² SICA (1981) p. 124

proceso de transformación. Después de que el Crystal Palace fuera trasladado allí desde Hyde Park en los años 1850, la zona se convirtió en foco de una oleada de desarrollo suburbano que, gradualmente, sumergió a los pueblos e interrumpió la vida rural. Las escenas de Pizarro enfatizan esa oposición: ya sea el Cristal Palace, o un ferrocarril, o las nuevas iglesias y villas construidas contrastan con el remanente de los viejos *cottages* y los espacios abiertos¹³.

Una muestra de ello es el óleo “*Lowship Lane Station*”, donde la presencia de una locomotora atravesando uno de los núcleos suburbanos nos recuerda la función precisa de las líneas ferroviarias en el entorno periférico. Como señala Sica¹⁴ “los acuerdos que autorizan la construcción de las líneas y de las estaciones que se sitúan en el interior de la población [Londres] imponen también a las compañías ferroviarias una serie de paradas suburbanas próximas, tarifas reducidas para los usuarios de desplazamiento pendular cotidiano y la obligación de circulación de trenes especiales en horas críticas”. Resulta evidente, pues, la interacción del ferrocarril con el proceso de suburbanización.

La estación intraurbana representa en cierto modo el último umbral previo al acceso a la naturaleza, una promesa de liberación y de ocio para los ciudadanos.

Un cuadro que remite a la pasión cinegética de los británicos es “*Coming South: Perth Station*” (1985), del pintor George Earl. Se trata de una representación espléndida de una bulliciosa situación que se produce en una Terminal victoriana de Escocia¹⁵ en el momento en que un nutrido contingente de cazadores, vestidos con elegantes atuendos y acompañados de familiares, sirvientes y perros, se dispone a tomar el tren de regreso –se supone que a Londres– tras disfrutar de unas jornadas cinegéticas en tierras escocesas. La pieza fue pintada para complementar un cuadro anterior titulado “*Going North*” (1893), que tenía a la estación londinense de King’s Cross por escenario. Ambas pinturas remiten a la idea del ferrocarril como elemento estructurante y “unificador” de los Estados. En el caso británico, excesivamente alargados en sentido meridiano.

Una escena similar a la descrita es la pintada por Guiard, “*Cazadores en la Estación del Norte*” (1886-87), tomando como referencia la que fuera Terminal de la vía férrea Bilbao-Tudela. Una multitud de personas de extracción burguesa se prepara para abordar el tren con la finalidad de ir de caza y disfrutar de los placeres de la naturaleza. Es el retrato de una burguesía consciente de su posición a la que el atrio y la marquesina de la estación prestan el marco pertinente¹⁶.

El París de las grandes reformas. El ferrocarril, las estaciones y los impresionistas.

Como producto de la revolución industrial y con la colaboración destacada del transporte ferroviario en el transcurso del siglo XIX las principales ciudades crecen a ritmos espectaculares, al punto de que mediada la centuria alcanzan densidades

¹³ HOUSE (1979), p. 82

¹⁴ SICA (1981) p. 123

¹⁵ PARISSIEN (1997) p. 24-27

¹⁶ LITVAK. p. 208 y 218

demográficas sin parangón en la historia. La ciudad de la industria y del *laissez-faire* se sumerge entonces en una crisis alarmante: desorganización, insalubridad, masas proletarias hacinadas en tugurios (los *slums*, barrios bajos obrero-industriales) e ineficacia funcional. A la cual contribuía, en no escasa medida, el colapso insufrible del tráfico urbano.

Tras la revolución de 1848 la burguesía reclama un compromiso con la esfera pública y propugna un modelo urbano que Benevolo (1977) llama postliberal. Desde entonces se plantea una doble dinámica, por una parte, la reforma anterior de la ciudad heredada (espacios centrales), y por otra, los crecimientos periféricos, ya sean ordenados (ensanches) ya sean espontáneos (suburbios). Allí donde predomina el poder de la administración, se implementa la primera, como es el caso de París; por el contrario, en la Inglaterra victoriana el imperio de los agentes privados favorece la expansión periférica.

El París de Napoleón III es el paradigma de la transformación moderna de una capital. El barón Haussmann concibió y dirigió un plan de conjunto para reordenar y jerarquizar la trama viaria mediante una drástica intervención quirúrgica sobre la ciudad heredada. Las leyes de expropiación del suelo y las asignaciones económicas posibilitaron las grandes obras de reforma¹⁷. La demolición y reconstrucción fueron acompañadas por nuevas infraestructuras y servicios públicos y por un sistema de zonas verdes.

La moderna malla callejera de París, concebida para la circulación y el intercambio, más que para el encuentro, facilitará el movimiento y aumentará la velocidad de tránsito. El espacio urbano quedaba transformado en espacio de la movilidad. La consiguiente implementación de sistemas eficientes de transporte público completará la accesibilidad de los nuevos espacios y auspiciará una ganancia de centralidad funcional en los mismos. A todo ello contribuyó de forma destacada el nuevo Sena, convertido en una pieza estratégica en la vertebración espacial de la ciudad, mediante una serie de intervenciones que potenciaron su navegabilidad y la práctica portuarias y mejoraron la conectividad de sus riberas con el resto de tejido urbano¹⁸.

La irrupción del ferrocarril en París a finales de los años 1830 marcaría intensamente el devenir del urbanismo de la capital. Las grandes terminales impulsaron la creación de barrios nuevos, seccionaron otros con las cicatrices de las vías y, asimismo fueron un elemento impulsor de nuevas centralidades. Las instalaciones ferroviarias de París tuvieron una doble vertiente. Por una parte las líneas de la red radial con estaciones alejadas del centro para disponer de suelo extenso y barato (estaciones que tendrán efectos importantes en los cambios funcionales de la periferia, como luego se expondrá). Por otra, las estaciones de las grandes compañías, las cuales penetraron el cinturón de fortificaciones para constituir un anillo intraurbano de 11 terminales importantes. Al no estar interconectadas, los trenes funcionaron también como medio de transporte urbano, aunque la fuerza de vapor, entre otras razones, constreñía ese uso,

¹⁷ WAGENAAR (1979) p. 41-43

¹⁸ COSTA (2003) p. 260-263

dado que ya se tenía por polucionante y nociva para espacios densamente poblados. (Daumier, excelente grabador, elaboró una serie de grabados de tono caricaturesco sobre el variado paisanaje que utilizaba el tren para sus desplazamientos).

A fin de conectar esas estaciones se tendió un ferrocarril de circunvalación de 35 km que discurría junto a la muralla de Thiers y que enlazaba con las grandes líneas por la vía de Saint-Lazare a Auteuil.

El problema de los transportes cotidianos, sin embargo, distaba mucho de estar solucionado. Los enlaces interiores para pasajeros se establecen con líneas de ómnibus de tracción animal. El traslado progresivo de una parte de la población y de la industria y el ocio hacia la *banlieue* y el desarrollo del sector de servicios en el centro (orilla derecha), incrementaron los desplazamientos. La “ciudad llena de hormigas” en expresión de Baudelaire es la metáfora tangible de la vitalidad parisina, pero también de la congestión de los espacios públicos urbanos. Al respecto R. Herbert¹⁹ recoge una serie de indicadores categóricos. En 1882 los ómnibus desplazaron a unos 200 millones de pasajeros, cinco veces más que en 1855. En el verano de 1881, pasaba a diario 20.000 vehículos por el *boulevard des Italiens* (donde el pintor Pissarro testimonió el fenómeno) y se alcanzaba la insólita cifra de 100.000 en la calle de Montmartre. Pese a las grandes obras con que el prefecto había impuesto una robusta urdimbre viaria en sustitución de la trama medieval, la capital no conseguía librarse de los problemas de tráfico. El paliativo empezó a llegar con la primera línea de metro en 1900 (este-oeste de Porte Maillot a Porte de Vincennes). El diseño intraurbano de la nueva malla de transporte serviría para descongestionar la superficie, pero evitando el vaciado demográfico del centro, como había ocurrido en Londres²⁰.

En el registro artístico de las transformaciones de París llevado a cabo por los impresionistas, ocupan un puesto destacado las pinturas que dedicaron a las estaciones ferroviarias y su entorno, lo que delata su interés por las nuevas y audaces construcciones técnicas. “Nuestros pintores de hoy se han visto forzados a descubrir la poesía de las estaciones de ferrocarril, como sus predecesores captaron las de los bosques y riberas”, escribía Émile Zola inspirado por los lienzos de Claude Monet sobre la Terminal de Saint-Lazare y tomando partido a favor de un arte, el impresionista, que descartaba los temas clásicos, asociados al pasado histórico, la religión y la mitología, para centrarse, exultante, en la representación del mundo contemporáneo.

Prueba manifiesta de lo expuesto es el cuadro de Eduard Manet “El ferrocarril. Estación de Saint-Lazare”, pintado en 1872-73 y presentado en la exposición oficial del Salón de 1874. Dos figuras dominan la composición. Una mujer sentada en la calle que domina las vías férreas, de espaldas a ellas, levanta la vista de libro que lee para observar al espectador, y una niña, de espaldas a él y agarrada a una verja, atisba los trenes. Ellas ocultan el ferrocarril a nuestra vista. El colosal Puente de Europa apenas asoma por el borde derecho y a través de los barrotes de la verja de hierro las formas se difuminan

¹⁹ HERBERT (1989) p. 23-14

²⁰ PINOL (1996)

ocultas por los vapores (Herbert, 1989, p. 28). Lo insólito es que Manet no sitúe a los protagonistas en el banco de un parque o en una terraza de bulevar. El hecho de escoger este espacio escenográfico y la actitud que adopta la niña, que imaginamos entre curiosa y sorprendida, constituyen en sí mismos una metáfora de fascinación propia de Manet, y de sus colegas impresionistas, por esos monumentos de la ingeniería moderna que son las estaciones

El pintor Claude Monet nos ofrece la perspectiva del “otro” rostro de las estaciones; ya no se trata del lado amable de la fachada, con su tratamiento arquitectónico y monumental, el expuesto de cara a la ciudad, sino de su “trastienda”, producto de la ingeniería industria, con sus forjados, playas de raíles extendidas hacia las afueras y locomotoras ruidosas y humeantes. Un paisaje que en principio despertó en la imaginación popular, y romántica, multitud de asociaciones desasosegantes con terrores dantescos, tal como lo provocó –y en mayor medida- la visión de la máquina de vapor marchando a plena velocidad. Monet presentó a la exposición de los impresionistas celebrada en 1877 hasta siete vistas de un motivo único, la terminal de Saint-Lazare, solamente variado por los diferentes puntos de vista y la diversidad de entonaciones. En estas telas Monet despliega el haz de elementos presentes en esos espacios: el hangar, amplio y diáfano, la cubierta metálica de doble vertiente, con su emparrillado transversal que sostiene al tragaluz cristalino, andenes con algunos ferroviarios y pasajeros, locomotoras en marcha y vagones de carga de trenes sin máquina...La composición busca calculadamente la simetría. En el lienzo que se conserva en el Museo de Orsay el eje central comienza exactamente en el vértice de la techumbre y a ambos lados se disponen simétricamente los delgados pilares metálicos que la sostienen y que realzan su ligereza y airocidad; el sol repite sobre el suelo del enrejado de la carpintería metálica, proyectado en sombras.

Robert Herbert²¹ opina que el pintor ha sabido captar el espíritu del ingeniero Eugène Flachet, quien “con hábil utilización de las columnas de hierro, reducidas a esbeltos pilares, y de tirantes aéreos [...] constituyó un amplio espacio abierto por medio de enormes cristaleras”. E insiste en el hecho de que “Monet, al darle tanta importancia a la luz del sol que inunda los andenes, y en especial a su red geométrica, parece rendir tributo a la ingeniería de Flachet”.

Por otra parte, desde la historia del Arte se suele insistir en otros ingredientes, también manifiestos en la serie pictórica de Monet, como la exaltación de la luz solar que, filtrada a través del techo acristalado inunda toda la escena y asimismo la sabia plasmación de la atmósfera evanescente que le confieren las volutas de vapor elevándose y combinando con las nubes y los lumínicos del tragaluz de cristal. Es, para Herbert, el vehículo con que Monet interpreta el vapor, “la fuerza subyacente del poder industrial”.

La estación de Saint-Lazare fue, cronológicamente, la primera de las contraídas en París. Se levantó en 1837 un poco más al norte que la actual como terminal de la línea

²¹HERBERT (1989) p. 25-26

París-St.-Germaine-en-Laye. Reconstruida entre 1841-43 por Alfred Armand, fue agrandada diez años después por el citado Eugène Flachet quien le agregó cinco hangares cubiertos de estructura metálica y cristalina, que Monet tomó, según se ha expuesto, como motivo de la primera de sus series pictóricas. Los pintores impresionistas no pudieron recoger en sus telas la magnificencia arquitectónica con que le dotó Juste Lisch entre 1885 y 1889: desde entonces la embellecen una fachada en estilo Beaux-Arts y un hotel, el Terminus, que construido para los viajeros atraídos por la Exposición Universal de 1889 es un ejemplo perfecto de la asociación directa entre las dos funciones.

Para evitar la congestión del tráfico de superficie en el sector de Saint-Lazare, los ferrocarriles discurren por una profunda trinchera bajo el nivel de las calles. Sobre ella se tendió en 1868 un puente de hierro de seis tramos. “El puente de Europa” es el título de sendos cuadros de Caillebotte y de Monet, que toman como motivo este escenario del nuevo París.

La estructura del puente, con la rigurosa geometría de sus vigas metálicas entrecruzadas, es visible en el lienzo de Gustave Caillebotte que presenta una perspectiva sorprendente en embudo o cañón de espacio, sin duda inducida por la fotografía. Ese efecto de embudo o mengua brusca de escala es perceptible en su “París, un día de lluvia” (1887), donde varias figuras protegidas por paraguas transitan por la llamada plaza de Europa, una intersección en estrella típica de los trazados que Haussmann ideó pensando en la accesibilidad. El escenario del cuadro está en las inmediaciones de la estación de Saint-Lazare. Sólo los nuevos diseños arteriales del tipo de la plaza de Europa podían sostener el tráfico de vehículos y peatones existente en el entorno de la estación, la cual recibía más de trece millones de pasajeros, (el 40% de todos los usuarios del ferrocarril en París), de los que más del 80% “tenía que ver con los suburbios, pues de allí se vertía a las calles adyacentes una moderna sociedad en proceso de cambio: trabajadores, empleados, oficinistas, hombres de negocios y compradores que ayudaban a engrosar las multitudes de los *grands boulevards* situados inmediatamente al sur de la estación”²².

En su versión de 1876 “El puente de Europa” según expresa el historiador del Arte P. H. Feist, “delata el interés y el gran respeto que sentía el ingeniero Caillebotte ante una nueva y audaz construcción técnica”²³. La clave de esta pintura es, para Herbert, “la ciclópea obra de forja, encarnación del poder industrial, símbolo agresivo de la transformación de París”. La atención se centra en su geometría desnuda y sus líneas severas “achican a los seres humanos”, empequeñecidos ante la imponente presencia de las vigas metálicas (nos recuerda el “Puente” pintado por Kirchner, cuyo gigantismo exagerado parece aplastar a los diminutos transeúntes). “Nada queda aquí de la ciudad anterior: calzada, puente y edificios datan todos de los últimos veinte años”. Pero Caillebotte “no alaba el nuevo París lo desnuda de lo natural y delicado [...] y al hacerlo expone el poder riguroso, lleno de tensiones, subyacente al París industrial y a su nueva

²² HERBERT, (1989) p. 20

²³ CAILLEBOTTE (1996) p. 178

sociedad”²⁴. El pintor volvería en 1877 sobre el mismo tema en un lienzo de igual título donde un atildado caballero, encarnación del *flâneur* baudeleriano –el paseante ocioso que callejea a ritmo pausado para experimentar las sensaciones de la ciudad- se asoma a, a través de la enorme celosía de vigas metálicas del puente, hacia la playa de raíles y la estación que se entrevén debajo del mismo, en la parte derecha del cuadro.

Mientras Caillebotte sitúa la mirada sobre el puente, Claude Monet realiza su particular aproximación al mismo motivo pero situándose d abajo, al nivel de la profunda trinchera excavada para albergar el complejo ferroviario, “cerca de trenes en movimiento cuyo humo y silbante vapor activan el espacio, un espacio que normalmente no se considera hermoso o digno de ser pintado”. Así lo recuerda R. Herbert²⁵, quien sitúa perfectamente las coordenadas de “El puente de Europa. Estación Saint-Lazare” (1877) de Monet: “en el extremo del andén suburbano que mira hacia el puente en el lugar en que éste cruza la *rue de Rome*. Estamos a grandes rasgos en el punto opuesto del ventajoso mirador de Caillebotte”. El puente traza una diagonal a la derecha del lienzo y “su eje –la *rue de Londres*- se prolonga en el espacio entre los edificios del fondo”. Por debajo del puente, ante el andén donde estuvo Monet, se despliega la playa de raíles y en el extremo izquierdo, una locomotora detenida es atendida por un par de ferroviarios. El vapor y el humo invaden un escenario que se sitúa “en las entrañas de la ciudad, humos, olores y movimientos eran, en la generación anterior, comúnmente comparados con el infierno”, pero que en Manet representan la fuerza del poder industrial.

El París decimonónico proyectó su dinamismo más allá de sus límites, en especial sobre el medio rural que articulaba el Sena por el flanco oeste. En la “suburbanización” de esa franja exterior fueron decisivas las conexiones ferroviarias, de las que da cuenta la tela “El puente del ferrocarril, Argenteuil” (1873) de C. Monet. Su estructura fue fabricada en una gran siderurgia ubicada cerca del pueblo de Argenteuil, que por entonces conocía una rápida expansión de la actividad industrial. Otro lienzo de Monet, “Tren en el campo, representa a un grupo de parisinos de clase media o medio-alta que disfruta de un día de asueto entre prados y arboledas. El tren apenas se entrevé –parte de la locomotora y sus vapores y media docena de vagones- en la línea del horizonte, semioculto por la masa arbórea, pero el hecho de que encabece el título del cuadro, demuestra que Manet es plenamente consciente de la importancia que tenía el transporte en los desplazamientos motivados por las actividades lúdicas. La conjunción de ferrocarril (más el transporte fluvial), con el ocio y con la industria constituyó el motor de cambio fundamental de las poblaciones y del campo situados en el área de influencia de la capital²⁶. El *hinterland* recreativo de París fue mucho más allá, hasta las playas normandas. Allí, en 1863 el duque de Morny inauguraba en Dauville la línea férrea que conectaba con la capital. Los impresionistas, desplazándose en tren, también veranearon y pintaron en los nuevos núcleos turísticos de Normandía.

²⁴ CAILLEBOTTE (1989) p.23

²⁵ HERBERT (1998,)p. 24 y 28

²⁶ COSTA (2003) p. 264-266

BIBLIOGRAFIA

- BENEVOLO, L. (1993), *La ciudad europea*. Crítica, Barcelona.
- BENEVOLO, L. (1977), *Diseño de la ciudad. 5. El arte y la ciudad contemporánea*. G. Gili, Méjico.
- CHOAY, F. (1994), « El regne de l'urbà i la mort de la ciutat », en DETHIER, J. i GUIHEUX, A. (dirs.), *Op. cit.*, pp. 39-41.
- COSTA, J. (1999), “La percepción del paisaje urbano en la pintura de la época impresionista”, en ROVIRA, J.C. (ed.): *Escrituras de la ciudad*, Palas Atenea, Madrid, pp. 33-35.
- COSTA, J. (2003), “Los frentes fluviales de París y Londres en la pintura del siglo XIX”, *Cuadernos de Geografía*, Valencia, 73/74, p. 259-276.
- CUMMING, V.; MERRIMAN, N.; ROSS, C.(1996), *Museum of London*, Scala Books, London..
- DETHIER, J. i GUIHEUX, A. (dir.)(1994), *Visions urbanes. Europa, 1870-1993. La ciutat de l'artista. La ciutat de l'arquitect.*. Electa i Centre de Cultura Contemporània, Barcelona.
- DUPAVILLON, Ch. (2001) : *París côte Seine*, Éds. Du Seuil. París.
- FEIST, P. H. (1996), “El impresionismo en Francia”, en WALTHER, I. F. (ed.), *La pintura del impresionismo. 1860-1920*, B. Taschen, Köln.
- HERBERT, R. L. (1989): *El impresionismo. Arte, ocio y sociedad*, Alianza, Madrid.
- HOUSE, J. (1979), “The Impressionist Vision of London”, en NADEL, I.B. and SCHWARZBACH, F.S.(dirs.), *Op. cit.*, p 78-92.
- LE BOT, M. (1979), *Pintura y maquinismo*, Cátedra, Madrid.
- LEIMARIE, J. (1995): *La pintura francesa. El siglo XIX*, Barcelona, Carroggio.
- NADEL, I.B. (1979), “Gustave Doré: English Art and London life”, en NADEL, I.B. and SCHWARZBACH, F.S., *Op.cit.*, p.152-162.
- NADEL, I.B. and SCHWARZBACH, F.S. (eds.) (1980): *Victorian Artists and the City. A Collection of Critical Essays*, Pergamon Press, Nueva York.
- OLSEN, D.J. (1986): *The City as a work of Art. London, Paris, Viena*, Yale University, Massachusetts.
- PARISSIEN, S. (1997), *Station to Station*, Phaidon, New York.
- PINOL, J.-L. (1996), *Atlas histórico de las ciudades europeas. Francia*, CCCB-Salvat-Hachette, Barcelona.
- SCHWARZBACH, F.S.(1979), “George Scharf and Early Victorian London”, en NADEL, I.B. and SCHWARZBACH, F.S.(dirs.), *Op. cit.*, p. 93-105.
- SICA, P. (1981), *Historia del urbanismo. El siglo XIX*, IEAL, Madrid.
- SMITH, S. M. (1979), “Savages and Martyrs: Images of the Urban Poor in Victorian Literature and Art” SCHWARZBACH, F.S.(dirs.), *Op. cit.*, p. 14-29.
- V.A. (1991), *Grandes lignes. Quand l'art entre en gare. Beaux Arts Magazine*, hors série, Paris.
- VAUGHAM, W. (1979), “London Topographers and Urban Change”, en NADEL, I.B. and SCHWARZBACH, F.S.(dirs.), *Op. cit.*, p. 59-77.
- WAGENAAR, M. (1997): “Centros monumentales, alrededores pintorescos: contrastes entre paisajes urbanos y diferentes usos del suelo en seis capitales europeas, 1850-1814”, *Historia Urbana*, 4, pp. 27-47.