Lluvia, vapor y velocidad: divagaciones ferroviarias

JUAN MANUEL BONET

Tomándole prestado el título a J. M. William Turner, a su pionero y magistral cuadro *Rain, Steam and Speed; The Great Western Railway* (1844), me remontaré prácticamente a los orígenes del medio de transporte que se trata de evocar aquí. Lluvia, vapor y velocidad, van a ser, a lo largo de las siguientes décadas, las componentes esenciales de un viaje en ferrocarril que no esperó a las vanguardias para convertirse en objeto de cuadros o grabados muy variopintos. En ese alba de la modernidad, hay que recordar a un compatriota de Turner: Augustus Egg y sus encantadoras *Travelling Companions* (1862), la obra maestra del género, practicadísimo por aquel entonces, del compartimento. Género que a Honoré Daumier, frecuentador de los vagones de tercera, le da pie, tanto en cuadros como en litografías, a una mirada agudamente social.

Si Turner aparece como un adelantado genial, el gran aldabonazo en materia de ferrocarril lo va a dar Claude Monet con su ciclo de doce cuadros de 1877 inspirados en el interior de la Gare Saint-Lazare de París, hoy repartidos entre diversos museos y colecciones particulares, y con otros en los cuales representa trenes en un paisaje. El impresionismo, tan apegado a la *banlieue*, a los alrededores de la metrópolis, va a popularizar, como materia pintable, las vías, los puentes, las locomotoras humeantes, las estaciones. Siendo de destacar en ese sentido paisajes urbanos o suburbanos pintados, además de por Monet, por Manet, Gustave Caillebotte —inspirado cantor del Pont de l'Europe, junto a la mencionada estación—, Alfred Sisley o Vincent van Gogh. En fotografía —arte que tiene casi la misma edad que el tren— de esas transformaciones de la vida urbana de París nos hablan las de Eugène Atget, su gran cronista, alguna de las cuales se anticipan a lo que luego será la Nueva Visión. También merecen un recuerdo algunas visiones ferroviarias de Gustave Le Gray, el fotógrafo oficial de la marina francesa. El cine, arte más joven pero que tantísima atención le va a prestar al ferrocarril, tuvo a su primer poeta en Georges Méliès, que terminó su vida al frente de una inverosímil tienda de baratijas en otra de las estaciones de la capital francesa, la de Montparnasse.

Una España en la cual Ramón de Campoamor canta al tren expreso, ve aparecer también el ferrocarril en su pintura, y ahí están ejemplos de nuestros primeros paisajistas modernos, gente tan estupenda como el belga Carlos de Haes, Aureliano de Beruete, Manuel Ramos Artal o Darío de Regoyos. Especialmente interesante me ha parecido siempre, del último de los nombrados, *Viernes Santo en Castilla* (1904), en que un tren pasa por encima de un viaducto, bajo el cual cruza una procesión. Asombrosas algunas fotografías ferroviarias de Jean Laurent, el pionero absoluto: las grandes estaciones de Atocha o de Irún, o la pequeñita de la villa alicantina de Sax. El tren tiene gran protagonismo en la prosa viajera de Azorín, así como en la poesía de Antonio Machado —otro adepto del vagón de tercera—, de Juan Ramón Jiménez o del Andrés González Blanco de *Poemas de la provincia* (1911).

Circa 1900, mientras en España cuajan esos escritores a los cuales acabo de hacer referencia, en el plano internacional lo que se produce es lo que Michel Décaudin ha llamado en fórmula magistral, que él aplicó como nadie a la poesía, «la crisis de los valores simbolistas». De resultas de la misma surgen movimientos de vanguardia como el expresionismo, el futurismo, el cubismo literario, el imaginismo, el vorticismo, así como obras individuales como las de Valery Larbaud —autor, bajo su máscara Barnabooth, de una preciosa oda al gran expreso, pero también de una elegía a la vieja estación de Cahors—, la de Fernando Pessoa, la del brasileño Mário de Andrade o la de Ramón Gómez de la Serna. Marinetti, Mário de Andrade y muchos otros de los vanguardistas, tienen como

uno de sus faros al belga Émile Verhaeren, el poeta de *Les villes tentaculaires* (1895). En esa perspectiva hay que contemplar *Bruxelles, Gare du Luxembourg* (1903), de su compatriota Henri Ottmann, o las visiones de trenes y estaciones de un pintor con algunos aciertos notables en la expresión del alma de Berlín, el alemán y socialista Hans Baluschek, cuyo padre era ingeniero ferroviario de profesión. En cambio el puente ferroviario sobre el Pacífico, de 1914, del divisionista italiano Gaetano Previati, debe ser contemplado en clave visionaria y fantástica, por un lado un poco a lo Ciurlionis.

Tan emblemática y fundacional como el ciclo de la Gare Saint-Lazare pintado por Monet, es, justo en el quicio entre los dos siglos, *The Hand of Man* (1902), la más impactante de las visiones ferroviarias neoyorquinas de Alfred Stieglitz, fotógrafo hasta entonces pictorialista que en ese momento inicia su particular tránsito del pictorialismo a las aristas nítidas de la vanguardia. Son legión los artistas pertenecientes a la cohorte vanguardista que cantan al ferrocarril. Lo hace un cubista *sui generis* como Fernand Léger, lo hacen Sonia Delaunay y el poeta simultaneísta Blaise Cendrars en esa joya absoluta que es su libro conjunto *La prose du Transsibérien* (1913), lo hace Diego Rivera en su visión de las vías y los semáforos de Montparnasse (1918) contemplados desde su ventana, lo hacen expresionistas como Kirchner o Kandinsky, lo hace Natalia Goncharova, lo hace el *activista* húngaro Sándor Bortnyik en sus locomotoras rojas, lo hacen muchos de los futuristas italianos —dentro de un abanico que va desde un lienzo de Boccioni de 1911 hasta una silueta de dandy barnaboothiano, *Il nomada* (1929), de Pippo Rizzo, cantor por lo demás de los *treni in corsa*, pasando por los convoyes militares de Gino Severini o las locomotoras de Roberto Marcelo Baldessari, Angelo Caviglioni, Vittorio Corona, Mario Guido Dal Monte, Fortunato Depero, Ivo Panaggi o Luigi Russolo… Lo hace también Giorgio de Chirico, en tantos de sus cuadros, por ejemplo en el de 1914 inspirado por *La gare Montparnasse*, y subtitulado *Mélancolie du départ*. El inventor de la pintura metafísica también era hijo por cierto de un ingeniero ferroviario. Trenes también, en la producción del novecentista —y fascista— Mario Sironi, extraordinario cantor de los suburbios turineses. No nos olvidemos, por lo demás, de los del uruguayo Joaquín Torres-García. Durante su etapa vibracionista, que coincide con el final de su dilatado período barcelonés, fue inseparable de su colega y compatriota Rafael Barradas y del poeta futurista catalán Joan Salvat-Papasseit, y pintó un espléndido cuadro de locomotora dentro de una estación. Recordemos además sus varios trenes de juguete; y en *Historia de mi vida* (1939), la viñeta lineal de la estación de Mataró, que nos trae a la memoria el hecho de que el primer ferrocarril español, construido en 1848, llevaba de Barcelona a esa ciudad de la misma provincia; y algunas de sus visiones ferroviarias constructivistas, ya durante su período final, de vuelta a su Montevideo natal.

El automóvil, el tren, el paquebote, el avión, el dirigible: iconos *twenties* por excelencia. La década es apresurada, como aquel héroe de Paul Morand: *L'homme pressé*. Entre los mejores carteles que la jalonan, varios visualizan con eficacia el auge de los grandes expresos europeos. Abren la marcha los del prodigioso grafista que fue A. M. Cassandre, que entre 1927 y 1935 publicitan el Étoile du Nord, el Nord Express, el Oiseau Bleu, los Wagons-Lits, la línea británica LMS, es decir, London, Midland, Scottish… Por el mismo lado van los de su rival Paul Colin para la SNCF; el de Alexandre Alexéieff para The Night Scotsman; los de Fix-Masseau, sobre todo *Exactitude*, creado en 1932 para la SNCF, y que, cantando la exactitud del tren y haciéndolo con un estilo que también puede ser calificado de exacto, posee un valor icónico comparable con el que rige en los mejores ejemplos de su maestro Cassandre; el de J. P. Junot para el Paris-Liège, sobriamente resuelto en clave de fotomontaje, y del que existe versión postal; el del alemán Walter Hemming para el Mitropa.

Gran momento de fervor ferroviario vive entonces la fotografía, que está en la era de la Nueva Visión, y en ese sentido en Francia se acumulan las imágenes emblemáticas: de

Marcel Bovis, Brassaï, Henri Cartier-Bresson, Pierre Jahan, André Kertész —su celebérrimo viaducto de Meudon con tren humeante cruzándolo, de 1928—, Germaine Krull, Ergy Landau, Man Ray, René-Jacques, o Geza Vandor. En Alemania destaca Albert Renger-Patzsch. En el ámbito norteamericano, hay que citar a Berenice Abbott, que tanto aprendió de Atget y tanto hizo por su fortuna póstuma; a Margaret Bourke-White; a Jack Delano, adicto a la épica de las grandes líneas con epicentro en Chicago; a Charles Sheeler en su faceta de artista de la cámara… En la segunda posguerra mundial, más norteamericanos adictos al tren: el Jack Birns del reportaje de 1950 sobre el Orient-Express para *Life*; el sorprendente O. Winston Link; y el Walker Evans tardío, que inventa, con ese lado *natural* que nos lo hace especialmente simpático, el *trainscape*, el paisaje contemplado al vuelo desde la ventanilla del tren, género que hoy mismo practica inmejorablemente Bernard Plossu… Trenes también en cierto cine experimental, y ahí las primeras cintas a citar son *Ménilmontant* (1926), de Dimitri Kirsanoff; los documentales parisienses de André Sauvage; o la sinfonía berlinesa de Walter Ruttmann…

En pintura, hay muchísimo material rodante en la nueva objetividad alemana y en el *precisionismo* norteamericano. En el primer ámbito, estarían los casos de Volker Böhringer, Wilhelm Lachnit, Georg Scholz (que en su célebre bodegón de cactus incluye, en los fondos, unos semáforos ferroviarios), Georg Schrimpf, Karl Völker... Dos pintores especialmente interesantes: Gustav Wunderwald, cantor de la melancolía y la monotonía del arrabal berlinés, territorio en el cual tan presente están los puentes del tren, y Max Radler, autor de algunas portentosas vistas metafísicas de estaciones desiertas. En cuanto a los norteamericanos, Sheeler, al cual ya he aludido en su condición de fotógrafo, ejerce, con el pincel en la mano, y con espíritu purista, de moderno *veduttista* de la América industrial, registrando minuciosamente silos, fábricas, raíles, vagones, locomotoras… Y sin embargo, al espectador le procurarán mayor emoción los cuadros, menos «de ingeniero», de Edward Hopper, que dice, nuevo Daumier, la soledad en el compartimento, y que es sobre todo un insuperable cronista de la melancolía de las estaciones, de los túneles, de lo que se ve por la ventanilla y en general de todo lo que rodea a lo ferroviario, dentro de una perspectiva que tiene bastante que ver con el antes aludido *trainscape* evansiano. Pintor-fotógrafo él también, Ralston Crawford concilió geometría y emoción, sobre todo en sus cuadros, muy línea clara, y en los cuales encontramos alguna referencia al universo del raíl. En el otro extremo del mundo, cabe contemplar a Alexander Deineka como el Hopper del estalinismo. En este recuento no podía faltar la mención de alguno de sus cuadros de temática ferroviaria, entre los que por mi parte destacaría, de su período digamos *épico*, la vista del interior de una factoría de locomotoras, de 1927, y de su período central, sus escenas de bañistas con convoy humeante al fondo de la escena, por ejemplo la de 1932. Pero EL especialista soviético en este universo de los trenes, tan importantes antes, durante y después de la revolución, es más tardío, y muchísimo menos conocido: el excelente Georgy Nissky.

Hay que hablar también de trenes geométricos, post-Fernand Léger en algunos casos, más *déco* en otros. Por el lado post-Léger, citaré varias potentes alegorías del *musicalista* Henri Valensi; dos paneles rutilantes, muy *Exactitude* en cuanto a consigna —los textos son explícitos: *Le train va vite*, y *Le train est à l'heure*— pintados por Félix Aublet en 1937, año en que fue asistente de Robert Delaunay en el espectacular pabellón de los ferrocarriles de la Exposición de París; otra alegoría también para la SNCF, y del mismo año, de Marie Vassilieff, uno de los personajes más singulares y pintorescos del Montparnasse de los años dorados; o, a mediados de la década anterior, y en el Nuevo Mundo, dos composiciones que la Estaçâo Central de Sâo Paulo inspiró a Tarsila do Amaral, alumna aventajada de Léger, y amiga de Cendrars. Tarsila es el gran nombre de una vanguardia brasileña a la cual también pertenecieron el antes citado Mário de Andrade, o el célebre compositor Heitor Villa-Lobos, que nos hace escuchar, en 1933, en la «Tocata» de

la segunda de sus magistrales *Bachianas brasileiras*, al *trenzinho do Caipira*, subiendo con esfuerzo una cuesta, nada que ver con el potente ritmo de la *Pacific 231* que da título a la obra sinfónica más conocida, de 1923, del suizo Arthur Honegger. Por el lado *déco*, la locomotora también forma parte de la imaginería de dos escultores franceses absolutamente geniales, los hermanos Jan y Joël Martel, conocidos entre otras cosas por sus colaboraciones con el arquitecto belga Robert Mallet-Stevens, y por el estudio que este construyó para ellos.

Dentro del surrealismo, Bélgica, la tierra natal de Mallet-Stevens, se afirma poderosamente, en el terreno ferroviario, con las estaciones misteriosas de Paul Delvaux. Alguna locomotora también en la producción de su rival René Magritte, como aquel cuadro de la Tate Gallery que antes fuera propiedad del excéntrico Edward James, *La durée poignardée* (1938), una locomotora… de interior. Los trenes los dibuja como nadie, por lo demás, en los sucesivos álbumes de Tintín, Hergé, compatriota y coetáneo de los dos pintores a los cuales acabo de evocar. Una de las grandes escenas de su obra, por ese lado, es la del tren peruano, en *Le temple du soleil*. Por el lado de una cierta línea metafísica francesa, recordemos el convoy con locomotora coronada por un penacho de humo que aparece al fondo de otra pieza propiedad de la Tate, *Le cabinet du naturaliste* (1928), una de las más enigmáticas composiciones de un amigo de los hermanos De Chirico y compañero de viaje de los primeros surrealistas, el nantés Pierre Roy; *La gare de Rouen*, una suerte de mezcla de vapor, y de goticismo a cargo del raro Raphaël Delorme; o el realismo mágico, ya un poco fuera de cronología, de *Le grimpeur* (1945), de Raymond Daussy, pintor comunista y «surrealista revolucionario» que merecería ser sacado de la penumbra en que yace.

España, tras los citados cuadros de finales del XIX y comienzos del XX, no aporta gran cosa a esta saga ferroviaria cuya lista he reducido todo lo que he podido, pero en la que podría haber incluido a muchísimos más nombres, centrales o periféricos, de nuestro tiempo. Ya he mencionado al Torres-García vibracionista. Nuestros poetas ultraístas, uno de los cuales, el inevitable Guillermo de Torre, estuvo tempranamente en contacto con él, cantaron a todos los medios de transporte, incluido el raíl, pero entre sus amigos pintores sólo uno mostró inclinación por la cosa ferroviaria, me refiero al polaco Wladyslaw Jahl, del cual he enseñado varias veces por estos pagos, un magnífico cuadro de locomotoras que está en el Muzeum Narodowe de Varsovia, donde lo tienen fechado en 1931, es decir, ya fuera de sus años españoles y ultraístas, aunque siempre lo he creído producido durante los mismos. No es esta, por lo demás, la única visión suya inspirada en el mundo del ferrocarril: hace poco en una subasta francesa salió una sombría visión de estación, presumiblemente perteneciente al ciclo que, a distancia, le inspiró nuestra guerra civil. A título anecdótico decir que suya fue la decoración del despacho de Ernesto Giménez Caballero, dentro de la cual un elemento epocal importante era el más conocido de los carteles de Cassandre para el Étoile du Nord. Cuando entrevisté al escritor para Televisión Española, dentro de uno de los programas de Paloma Chamorro, coloqué detrás de nosotros un facsímil del cartel, algo que lo sobresaltó, pues por un instante, y vía el gran cartelista francés, se sintió trasladado a los años de *La Gaceta Literaria*. Coetáneo y conocido de Jahl y del escritor al que acabo de hacer referencia, Benjamín Palencia, por su parte, firma una bella vista, con algo de regoyesca, de la madrileña Estación del Norte (1918), y ocho años más tarde un dibujo lineal sobre la de Atocha con un texto que reza «Grandes Expresos, Madrid-Sevilla», ilustración para la revista *Residencia*, donde acompaña a un célebre poema de Rafael Alberti. Fuera de esto, poca cosa: un cartel de Francesc A. Galí con semáforo ferroviario, para la Exposición de Barcelona de 1929; la obsesión daliniana, más tardía, por la estación de Perpignan, por él contemplada… como el centro del mundo; el canto demótico y repetido una y otra vez a las vías del tren del castellonense Juan Bautista Porcar; un cuadro tardío y encantador de Isaías Díaz titulado nada menos que *El*

Talgo, el perro y la luna (1960)… En el campo de la fotografía, me gusta mucho, ya en la década del cuarenta, y dentro de la producción del madrileño Martín Santos Yubero, su imagen del niño armando un tren eléctrico. En cuanto a trenes de verdad, en la misma posguerra está la vista de la barcelonesa Estación de Francia, por Francesc Català-Roca. Nada comparable aquí, por lo demás, por aquellos años, al mítico libro del tren del suizo René Groebli, o a las laberínticas vistas de la Gare Saint-Lazare —termino estas líneas casi donde las empecé— de Maria Helena Vieira da Silva.