

EL FERROCARRIL EN LA PINTURA IMPRESIONISTA DE OSCAR-CLAUDE MONET

Iñigo Sarriugarte Gómez
Universidad del País Vasco

Si algo ha destacado a los impresionistas ha sido la experimentación mostrada en torno al mundo vaporoso y atmosférico que ha generado todo tipo de situaciones ambientales, tanto naturales como artificiales. Entre estas últimas, especialmente el vapor emitido por las locomotoras a vapor. Igualmente, otra cuestión que les interesó ampliamente fue el desarrollo de versiones múltiples sobre un mismo asunto. En este punto, todos recordamos la serie de vistas de la catedral de Rouen, realizada por el artista francés Oscar-Claude Monet (1845-1926). En definitiva, una situación que se repite con frecuencia en otras circunstancias, como los paisajes acuáticos de Argenteuil. Pero, si realmente hay una serie que ha interesado a los espectadores relacionados con el mundo del ferrocarril es la que realizó Monet sobre la estación de Saint-Lazare.

No obstante, antes de realizar esta famosa y conocida serie, debemos anotar que el artista realiza diferentes trabajos, donde el ferrocarril se presenta como protagonista fundamental del contexto artístico. Entre estas, encontramos “La Gare d’Argenteuil” de 1872 (Conseil general du Val-d’Oise, châteu de la Motte, Luzarches), donde el ferrocarril hace presencia, en lo que posteriormente será una investigación de mayor envergadura en el apartado temático, pictórico y sensorial. Esta temática nos permite relacionar este trabajo con un conocido cuadro, anterior a las obras del impresionismo, estamos hablando de “Lluvia, vapor y velocidad” (National Gallery, Londres) de William Turner, en 1844. Una de las primeras representaciones del ferrocarril con su característica más peculiar: el borbotón de humo.

Otro referente importante lo tenemos con Edouard Manet (1832-1883) y “El ferrocarril” de 1873 (Washington National Gallery of Art). El cuadro empezó a pintarlo en el otoño de 1872 y lo presentó en el Salón de 1874. Este cuadro se realiza gracias a que el artista se traslada a un taller cercano a la estación de Saint-Lazare. Después de la guerra, en 1872, Manet dejó su taller de la rue Guyot, para alquilar con el dinero de la venta de un conjunto de obras al marchante Durand Ruel un espléndido estudio en la rue de Saint Petersburg, cuyas ventanas daban hacia la rue Mosnier, que corría paralela a la parte trasera de la estación. Desde aquí podía ver el movimiento de los trenes y el tráfico de viajeros que entraban a la estación por esa zona. Después de realizar este cuadro, Manet quiso pintar también la máquina del tren, los maquinistas y fogoneros en su trabajo, una idea surgida durante sus viajes en tren a Versalles. De este modo, quería ilustrar el tema del hombre ante la máquina. No obstante, este proyecto no llegó a realizarse.

El cuadro representa con fidelidad la arquitectura que rodea a la estación y detalla con gran precisión el trabajo de ingeniería moderna de la estructura de hierro. El cuadro debió ser esbozado al aire libre, pero pintado en el taller en su mayor parte, siguiendo los apuntes a lápiz que Manet realizó de toda esa zona. Las figuras que aparecen en primer lugar son Victorine Meurent, amiga del artista, y la niña era hija del pintor Alphonse Hirsch.

Volviendo a Monet, debemos observar una serie de propuestas no muy conocidas, pero que destacan por una calidad excelsa en estilo y tratamiento. Nos estamos refiriendo a

las dos versiones del “Puente del ferrocarril, Argenteuil” (1873-74, Musée d’Orsay en Paris y la de 1874 en el Philadelphia Museum of Art). El artista muestra una de las vistas más modernas de esta localidad. En estos trabajos, junto con los acostumbrados elementos de investigación, caso de las distintas situaciones lumínicas y las agitaciones del agua, se añade un motivo fundamental: el motivo de un tren circulando mientras lanza su visible humareda de vapor. Para el artista francés, estas representaciones son marcos donde se producen distintas filiaciones de elementos, que se relacionan e interactúan bajo unas premisas pictóricas y lumínicas muy diversas.

No sólo se combinan elementos naturales con un símbolo de la modernidad y la industrialización como es el tren, sino que incluso la propia sensación de velocidad del ferrocarril añade un elemento más de la presencia de la modernización de estos años. Se une el interés por el paisaje de siempre, pero bajo la implicación de motivos modernos. Se trata de un cuadro que representa el proceso de industrialización a la que estaba sometida la localidad de Argenteuil, así como toda Francia. En definitiva, vemos el paisaje de un río moderno articulado bajo elementos que simbolizan la modernidad, en este caso, el puente de cemento y hierro y el ferrocarril. El tema del ferrocarril en el arte fue uno de los temas más importantes del siglo XX, un tema unido al progreso y a la nueva Francia de la Tercera República.

La escena queda claramente alterada por la presencia móvil de un tren que cruza el puente de la carretera, dándose a ver la velocidad de esta máquina. La velocidad resulta un elemento fascinante, ya que reflejaba una nueva realidad caracterizada por la evolución tecnológica. El motivo de la velocidad en los medios de transporte será posteriormente algo fundamental para entender el quehacer artístico de los futuristas italianos. Estos amantes de las nuevas maquinarias, como formas representativas del nuevo mundo y del progreso, tomarían la estación de Milán para realizar su serie de “Estados de ánimo” en 1911.

A principios de 1875, Monet pinta “El tren en la noche. La locomotora” (Musée Marmottan, Paris), un cuadro que muestra lo que serán las principales preocupaciones pictóricas de este artista impresionista: la nieve y especialmente la niebla y el humo. Un lienzo que causó un cierto impacto en los seguidores del impresionismo por su dedicación a la hora de investigar lumínica y cromáticamente el humo y la niebla. Un lienzo donde se unifica la neblina nocturna con diferentes elementos, como árboles, rieles y una empalizada, junto con las dos manchas amarillas y empastadas de los faros. La obra se realiza durante el invierno de 1875, lo que permite que el artista pueda retratar el manto de nieve que cubre Argenteuil. El espectador se ve obligado a buscar los detalles más ínfimos al otro lado del andén, los cuales se perciben de manera confusa.

El artista no se fundamenta en las concesiones literarias, sino que únicamente pretende realizar una profundización pictórica y sensorial en torno al color y los diferentes recursos estilísticos empleados. Contemporáneo a estos hechos, Riviere en un texto de 1876 relacionó este tren con un animal fogoso e impaciente en el “L’Impressioniste, Journal de l’Art”.

En un ambiente ciertamente nada optimista para el artista francés, motivado por una situación económica maltrecha y el deterioro de la salud de su amada Camille, el artista decide regresar de su alejamiento parisiense en 1877, totalmente decidido esta vez a

indagar como nunca lo había hecho antes en las nieblas y los humos. Su fijación por conocer y dominar este recurso pictórico le conlleva a mantener una relación de amistad con el director de la estación de Saint-Lazare, obteniendo el permiso para pintar bajo sus cubiertas de hierro y cristal. Por este motivo, alquila un taller en las inmediaciones de la estación, en la rue Moncey, renta que le fue pagada por Gustave Caillebote. La estación de Saint-Lazare tuvo un significado personal para Monet. Fue la terminal que le trajo a París de Le Havre como también más tarde le condujo a lo largo del Sena. Durante toda su vida, esta estación fue su puerta de entrada a la ciudad.

De este modo, comienza a dibujar los bocetos del interior y el exterior de dicha estación. Aunque sólo sean conocidos por el gran público los cuadros acabados, resultan de gran interés todos los bocetos y dibujos que realizó en esta estación, tomando como elemento protagonista el ferrocarril. Algunos de estos bocetos se encuentran en el Museo Marmottan de París.

Las doce vistas de la estación fueron realizadas por Monet entre finales de 1876 y principios de 1877. Siete de estos cuadros (París, Musée d'Orsay; Cambridge, Fogg Art Museum; Londres, colección particular; Chicago, Art Institute; París, Musée Marmottan; USA, colección particular; y Hannover, Niedersächsisches Landesmuseum) tomaron parte en la tercera exposición de los impresionistas, que después de diversas discusiones internas acabaría denominándose "Exposición de los Impresionistas". Estos artistas, tras superar diversos obstáculos, alquilaron un local en el número 6 de la rue Le Peletier, cerca de la galería de Durand-Ruel, quien no pudo prestar su local, ya que lo tenía comprometido de antemano. Formarán parte de esta exposición unos 18 pintores y más de 230 obras, con una inauguración donde acudió un gran número de personas, pero donde la crítica arreció todo tipo de improperios y calificativos malsonantes. A pesar de todo esto, fue donde por primera vez se pudo ver la mayoría de los cuadros pertenecientes a la serie de "La Estación de Saint-Lazare".

Entre las distintas versiones, debemos destacar la versión de Hannover, también conocido el cuadro como "La señal", un trabajo donde parece cobrar protagonismo únicamente el trazo a modo de boceto, tal y como se había podido observar con otros trabajos del artista francés. Resalta en esta versión la autonomía geométrica con que están situadas las dos señales que organizan la composición, a modo de autonomía plástica, aspecto que se verá más visible en su última época. Este tratamiento donde se da importancia y protagonismo a las señales de tráfico no fue entendido por los reconocidos críticos G.Riviére y F.Chevalier. Las críticas recibidas por el artista fueron bastante amargas, de hecho, F.Chevalier censuró la amenazadora y deforme señal que domina el primer plano y G.Riviére no entendió como sólo se podían ver unos semáforos y un tren que circulaba por delante de ellos, así como el humo que los envolvía.

Otro crítico, en cambio, dijo que el artista estaba intentando dar a sus espectadores la sensación que los viajeros experimentan cuando numerosas locomotoras silban a la vez. En cualquier caso, será el coleccionista Gustave Caillebote el que se haga con tres cuadros de esta serie. Curiosamente, la descripción que Émile Zola realiza de la estación en "La bête humaine" coincide con la atmósfera transmitida por Monet en este lienzo tan criticado.

Estos primeros vanguardistas empezaron a saborear el recelo de los círculos más clasicistas y oficiales que dominaban el mercado y el ámbito artístico por aquellos años. No obstante, su afán de descubrimiento fue un arma arrojada ante esta avalancha de descalificaciones que sufrían en las diversas exposiciones realizadas. Igualmente, su serie de la estación de Saint-Lazare tampoco fue bien entendida. No obstante, las críticas y opiniones respecto a las siguientes exposiciones, donde volvieron a aparecer trabajos de esta serie, fueron menos agresivas y corrosivas. Los impresionistas estaban consiguiendo hacerse con un espacio y lo que es lo más importante con una personalidad dentro del espectro artístico.

Para realizar cuatro de los lienzos de la serie, el artista se sitúa en el interior mismo de la estación, jugando con la oscuridad del interior y la luminosidad del exterior. Estos dos mundos se unen y se hacen compactos por la gran cantidad de humo y vapor. El resto de trabajos se realizaron desde el exterior.

Para el artista, la estación de ferrocarril de Saint-Lazare se presenta como un microcosmos, donde se dan cita los elementos pictóricos y sensoriales que más interesan al artista. Si analizamos con profundidad cualquiera de sus cuadros dentro de la serie de Saint-Lazare, observaremos que existen dos sistemas atmosféricos, ya que se conjuntan distintos factores de la climatología y fenómenos lumínicos del exterior con otros espacios interiores, que se originan a partir del humo y las luces artificiales que genera la potente maquinaria del mundo ferroviario. Se trata de todo un microcosmos donde se observa un auténtico movimiento de multitudes, masas y humos. De igual manera, en anteriores trabajos sus otros microcosmos fueron el Sena en Argenteuil, con el jardín de su casa o la propia catedral de Rouen.