

*Pintura de humo. Trenes y estaciones en los orígenes del arte moderno* es una particular incursión en la historia del arte francés de mediados del siglo XIX. Este estudio se centra fundamentalmente en el análisis del impresionismo y de sus protagonistas y su peculiaridad reside en que se ha realizado a la luz de los ferrocarriles. El ferrocarril fue uno de los elementos esenciales en la configuración y el desarrollo de lo que ya en los primeros años del siglo XIX se denominaba la modernidad. En este texto se aborda el papel de los trenes en la formulación de un arte propio de aquel momento, así como la esencia de esa cultura nacida de la industria y la economía modernas, basadas en el intercambio, la circulación de la producción y el consumo de bienes, y alimentada por ellas. Se parte del reconocimiento de la capacidad del tren para inocular la modernidad en toda manifestación humana, ya fuera económica, política, arquitectónica, plástica o literaria.

En el presente trabajo, siguiendo el hilo conductor del ferrocarril, se ha ahondado en aquellos aspectos defendidos por la pintura impresionista y que le confirieron sus señas de modernidad. A este respecto, se ha considerado el año 1874 como el momento clave en el que se puso de manifiesto lo que de nuevo y moderno poseía el impresionismo. Por un lado, el cuadro de Édouard Manet *El ferrocarril* fue admitido en el Salón; por otro, tuvo lugar la primera de las ocho exposiciones de la Sociedad Anónima de artistas pintores, escultores y grabadores, donde los participantes fueron bautizados como impresionistas. En ambos eventos, tanto la obra de Manet como la manera de pintar de esa nueva escuela y asociación de artistas se llevaron no pocas y agudas críticas. Desde ese momento queda patente que para este

grupo de pintores los intereses comerciales tienen la misma relevancia que los artísticos y estéticos.

Una de las mayores y más visibles diferencias de la pintura nueva, como así la definió entonces la historiografía afín al impresionismo, respecto a su inmediata predecesora e incluso respecto a su coetánea, es que al tratarse en gran medida de pintura de paisaje —ya fuera éste urbano o campestre— no dudaron en incorporar todos aquellos elementos nuevos que se habían insertado de manera natural y necesaria en dicho paisaje. Tales elementos eran, por ejemplo, los puentes de hierro, las estaciones, las vías, los apeaderos, los postes telegráficos y las locomotoras humeantes. Los pintores impresionistas fueron modernos porque se ocuparon de asuntos, actividades y gentes de su época y dejaron de lado los géneros y los temas oficialmente consensuados. Pero por otro lado, pese a su recelo por la Academia, en muchos casos estos pintores manejaban y componían sus cuadros atendiendo a las fórmulas tradicionales de composición. Por lo tanto, en su pintura, lo nuevo eran la técnica y los temas, además de la manifiesta influencia del arte oriental.

En *Pintura de humo* se ha señalado que el hecho de pintar al aire libre y ocuparse de la atmósfera, de la evolución de los celajes y los cambios lumínicos no limitaba el campo de acción de estos artistas a la campiña de los alrededores de París, sino que para ellos pintar al aire libre y trabajar directamente sobre el motivo también significa acudir a las estaciones de tren y clavar en los andenes sus caballetes. Allí se pintaron impresiones afectadas por el humo de las locomotoras que desaparecían con igual fugacidad que los reflejos de las barcas sobre el Sena. Su querencia por las estaciones de tren, su inclinación por las masas de humo y su exceso, y sobre todo por su ascenso y disolución trastrocó la propia naturaleza de la pintura. Ésta se hizo disolutiva, evanescente, poco atenta a las formas y al dibujo: contaminada por el humo, ya no ofrecía líneas precisas ni visiones nítidas, sino atmósferas asfixiadas y brumosas que llegaban incluso a enturbiar u ocultar lo representado en el lienzo.

En este trabajo, además, se aborda la relación de reciprocidad que establecieron el arte y los trenes con el propósito de

publicitarse y consolidarse mutua y pacíficamente en la vida cotidiana del siglo XIX. Por una parte, desde la pintura se contribuyó a crear la imagen del tren y a difundir la inserción necesaria y lógica de la infraestructura ferroviaria en el territorio; por otro lado, los trenes y su humo se convirtieron en ingredientes indispensables para reconocer la nueva pintura.

Como se verá en las siguientes páginas, este gusto por el humo derivó en la cómica imitación de las locomotoras por parte del hombre, cuando, a finales de la década de 1830, se pone de moda fumar cigarrillos. En pocos años tanto la pintura como la literatura y la publicidad dieron cuenta del paradójico fenómeno de la identificación entre fumadores y trenes. Y del mismo modo que, desde mediados del siglo XIX, se había constatado que desde las ventanas de los vagones se veían y se «pintaban» vistas como las de los pintores, así también fumar y pintar terminaron por equipararse.

La mención de la fotografía al comienzo de este trabajo sirve para introducir la cuestión de la renovación de la pintura de paisaje a mediados del siglo XIX, momento en el que la pintura se veía acuciada por las novedades técnicas y científicas de reproducción de imágenes. Además, pintores y fotógrafos coincidieron en esos años en temas y soluciones compositivas; pero a pesar de las semejanzas, lo que se ha pretendido destacar en este punto son sus diferencias, sobre todo cuando se ocuparon de temas nuevos y, más concretamente, de los trenes. Las fotografías exaltaron el poder de los trenes como medios de progreso y comunicación entre los hombres. Para ello, mayoritariamente, obviaron retratar las locomotoras con sus colas de humo, que era en definitiva con lo que se las identificaba y lo que anunciaba su presencia. La pintura, en cambio, se entregó por completo al vapor expulsado por los trenes en cuanto signo inequívoco de la energía que mueve y organiza el mundo, la misma que, por extensión, ayudaba a desarrollar la propia pintura.

El libro se cierra con el comentario de dos fotografías de Henri Cartier-Bresson, tomadas en 1932. Con ellas revisa la categoría de lo moderno adquirida desde el mundo ferroviario y su pervivencia en el campo artístico más de cien años después de

haber sido formulada. En dichas fotografías se reconoce y parece reafirmarse esa idea de modernidad que sustenta la tesis de *Pintura de humo*. Pero, ya sea actualización o pervivencia, esa idea de lo moderno decimonónico aparece aquí connotada con la melancolía con la que se mira al pasado. La pintura hecha de humo fue la manifestación artística de la exaltación del progreso industrial en el siglo del vapor, del hierro, del ferrocarril. En el siglo XX, dominado y extasiado ante las posibilidades de la invisible electricidad y el vuelo de los aviones, el humo queda como evocación nostálgica de tiempos pasados.