

JOSÉ COSTA MAS*

LOS FRENTE FLUVIALES DE PARÍS Y LONDRES EN LA PINTURA DEL SIGLO XIX

RESUMEN

Así como París y Londres se miran en sus ríos los artistas escogen éstos como observatorios privilegiados para mejor captar el paisaje y con su especial sensibilidad nos ayudan a comprender el proceso decimonónico de cambio y de modernización de los frentes urbano-fluviales y el papel del Sena y del Támesis como ejes estructurantes.

PALABRAS CLAVE: Geografía Humanística, Sena-París, Támesis-Londres, percepción artística, frente urbano-fluvial, modernización urbanística.

ABSTRACT

THE PARIS AND LONDON'S WATER FRONTS IN THE PAINTING OF THE XIX CENTURY

París and London both see themselves reflected in their rivers on which they stand, artists choose them as privileged observatories to capture the landscape better and they help us with their special sensitivity. to understand the nineteenth-century process of change and modernization of urban-river fronts and the role the Seine and the Thames as central axes.

KEY WORDS: Humanistic Geography, the Seine-Paris, the Thames-London, artistic perception, urban-fluvial front, urban modernization.

La Geografía tiende puentes hacia la Historia del Arte principalmente a través de una corriente o enfoque epistemológico conocido como Geografía Humanística que, conectada con la fenomenología, relanza o enfatiza los conceptos de paisaje, de lugar, de territorialidad, de imagen e identidad, de vivencia y sentimiento de los lugares... El concepto de imagen no parte de un reflejo mecánico de la realidad, sino de las experiencias personales, los valores culturales, los juicios estéticos y, en suma, de imaginación. De ahí la utilización de métodos y técnicas de carácter cualitativo y globalizador y el recurso a fuentes asimismo cualitativas, desde los libros de viajes a la historiografía local y desde la li-

* Departamento de Geografía Humana. Universidad de Alacant.

Fecha de recepción: septiembre 2003. Fecha de aceptación: abril 2004

teratura y el cine a la pintura. Así pues, para la corriente humanística de la Geografía los paisajes captados y representados con sensibilidad e inteligencia por los artistas, su percepción sensorial del espacio urbano y su preferencia o valoración respecto a los lugares y paisajes constituyen una importante fuente para el conocimiento de la imagen colectiva que en cada momento se ha tenido de la escena urbana y de los vínculos que unen a los ciudadanos con los lugares sentidos y vividos.

La abundancia de la iconografía existente sobre los ámbitos fluviales en las áreas de contacto con las ciudades de París y Londres demuestra el interés que los artistas del ochocientos volcaron hacia estos espacios-laboratorio, potenciales fuentes de imágenes y de experiencias de enorme significación. Es evidente que el río, por su condición de espacio abierto, constituye un mirador privilegiado que favorece de la captación de amplias topografías y detalles del paisaje urbano que atraviesa.

Todo cauce intraurbano propicia el tradicional encuentro de contrarios que caracteriza a la gran ciudad, cuya percepción entre artistas, escritores y filósofos con frecuencia ha sido la de un Jano bifronte: miseria/opulencia, soledad/multitud, destrucción/construcción (CHOAY, 1994).

En nuestro caso, los pintores del siglo XIX aunque no excluyen la cara negativa de ambos ríos, sus amenazas y riesgos (desde las inundaciones a la explotación de los estibadores y obreros en los *Docklands*), las más de las veces vuelcan su interés por los recursos y utilidades que ofrecen en su relación dinámica con la ciudad.

En la elección de temas y la consiguiente creación de imágenes y significados los artistas reflejan unas posturas optimistas, su discurso remite a la fe decimonónica en el progreso y abunda en testimonios sobre la voluntad de dominio y de aprovechamiento de las oportunidades que ambas ciudades proyectan sobre sus espacios fluviales, especialmente en la segunda mitad de la centuria cuando se produce una estrategia decidida de intervención pública (en el caso parisino como parte de la inmensa reforma urbanística de Haussmann), que mediará en la seculares tensiones entre río y ciudad al objeto de potenciar la navegabilidad y la práctica portuaria, mejorar la conectividad de las riberas y embellecer el frente urbano-fluvial.

EL SENA, EJE DORSAL DE PARÍS

El Sena en su recorrido por París ha sido, y es, pieza fundamental en la vertebración del tejido urbano de la capital. Eje de referencia de arquitectos y urbanistas a la hora de orientar edificios y monumentos hacia una perspectiva óptima, fue también directriz de los desarrollos suburbanos. Por su condición de hito paisajístico –el París de los puentes y de observatorio privilegiado sobre la ciudad mereció la atención singular de los pintores y, en especial, de los impresionistas que, como es sabido, se sintieron subyugados por los escenarios de la modernidad y por los cambios urbanos y sociales contemporáneos de los cuales participaron el Sena y sus riberas.

Mejoras para la navegación y adecuación del contacto río-ciudad

La navegación por el Sena era arriesgada y las crecidas podían provocar graves catástrofes, como testimonia el lienzo de L. Boulanger *“Salvamento de enfermos durante una inundación”* o los de A. Sisley *“La barca durante la inundación”* y *“La inundación de Port Ma-*

rin". Con el paso del tiempo París fue domesticando el río y lo convirtió en un canal de piedra por el que corría prieto y rápido el flujo de agua entre riberas ásperas como fortificaciones y muelles rudos como bastiones, cuyos muros asumían el papel de rampas anticrecidas. Además las orillas, se poblaron de pilas de puentes, molinos y bombas para elevar el agua; de pontones-estación para los buques de pasajeros y pantalanos para el atraque de gabarras; de escuelas de natación, establecimientos de baños, barcos para la colada y otros para la venta de pescado. Las pinturas del siglo XIX inciden a menudo en esa ciudad flotante del Sena, que constreñía la travesía del río.

Con la finalidad de controlar la corriente en el sector de la Île de la Cité y de habilitar allí un puerto en 1780 fue construido un dique artificial a través del brazo de Notre-Dame. En el cuadro "*La Seine ou l'Estacade*", de 1853, Johan B. Jongkind ofrece una imagen de este artificio, a modo de un enrejado de estacas de madera con una apertura en medio para el paso de embarcaciones –visibles en la pintura– que era cerrada en caso de crecidas, y sobre el dique muestra una pasarela, que era de peaje (destruida por una riada, la Estacada fue rehecha en hierro en 1910 y definitivamente desmontada en 1932).

Un jalón importante en el proceso de regulación fue la entrada en funcionamiento en 1867, coincidiendo con la Exposición Universal, del dique-esclusa de Suresnes que aseguraba un nivel de agua de 1'60 metros en un tramo de 24 km del curso. La sobreelevación del dique en 1888 supuso incrementar dicho nivel en 1'40 metros más, con lo cual el Sena se convirtió en el mayor *boulevard* este-oeste para los transportes públicos y comerciales (HANOTAUX, 1999; DUPAVILLON, 2001).

Los poderes públicos emprendieron a lo largo de la centuria diversos proyectos tendientes a la ordenación, mejora y embellecimiento de los márgenes fluviales. Varias de estas actuaciones son recogidas de un modo u otro en las imágenes pictóricas de la época y a ellas nos remitimos.

La tela de E. Bouhot "*Les Tuileries*", de 1806, tiene como telón de fondo una amplia panorámica de los famosos jardines del palacio desaparecido a raíz del incendio en 1871. En los primeros planos la atención se centra en las orillas del río; una de ellas es bordeada por la Gran Terraza, de 800 m de largo, accesible desde el jardín por unas escaleras que bajan por el muro de sostenimiento. El conjunto data del seiscientos, pero poco antes de que lo pintara Bouhot completado con la alameda de plátanos, tilos y otros árboles. (DUPAVILLON, 2001).

Las revoluciones desatadas en la Europa de 1848 hicieron de este año una fecha bisagra a partir de la cual en diversos países se fue abandonando el estricto *laissez-faire* o liberalismo a ultranza para dar paso a un comienzo de regulación e intervención por parte del poder público, que ponía ciertos límites a la propiedad y a la iniciativa privada, cuestión que se hizo patente en materia de reformas y equipamientos urbanos (BENEVOLO, 1977).

Los ambiciosos planes de reforma que Haussmann extendió sobre París –cuya ejecución prosiguió hasta los años 1880– afectaron también a los frentes urbanos recayentes al Sena. Hasta entonces a menudo sólo se podía acceder al cauce por callejas estrechas y perpendiculares al mismo. Fueron derribadas manzanas enteras de edificios viejos, de formas macizas y dispares, que se agolpaban sobre las riberas y dificultaban el desplazamiento a lo largo de las orillas. La cirugía drástica del prefecto se tradujo en hileras de edificios nuevos, de formas ligeras y regulares, que por estar retranqueados respecto a la orilla permitieron a su vez la apertura de calles longitudinales y de nuevos muelles, facilitando el acceso del tráfico rodado y peatonal hasta el río. Por añadidura, la construcción

de puentes y la supresión de aduanas en casi todos ellos estimuló el comercio. La ciudad se abría decididamente al Sena y se agilizaba la movilidad por su frente fluvial, que ganaba en perspectivas y embellecimiento.

Las imágenes que en 1885 publicara el arquitecto Hoffbauer y que yuxtaponen vistas urbanas del momento con reproducciones gráficas del estado de los mismos lugares en el pasado dan constancia de las mutaciones arriba citadas (HERBERT, 1989).

Un buen exponente de las mejoras llevadas a cabo por Haussmann se encuentra en el óleo de Renoir "*Le Pont des Arts*". La amplia explanada que ocupa la base del cuadro es la nueva imagen que en 1867 ofrecía el Quai de Malaquias entre los puentes de las Artes, visible al fondo a la izquierda, y del Carrousel, éste insinuado por la sombra que proyecta sobre el primer plano su tablero (con farolas y gente que lo atraviesa). En el último plano se recortan sobre el cielo algunos de los edificios más conspicuos del París ribereño como la Escuela Superior de Bellas Artes, la Cúpula del Instituto de Francia y, a la izquierda del río, los teatros gemelos del Chatelet que habían sido levantados en 1862.

El referido muelle de Malaquíás había sido despejado de obstáculos, reconstruido y ensanchado pocos años antes. En su borde de atraque reposa una gabarra y más allá figura un moderno pontón, con una estación para pasajeros, en donde aparece atracado un *bâteau-mouche*.

Este tipo de embarcación para el transporte público de viajeros era otra novedad introducida en aquella ocasión. La primera línea de barcos de hélice se había establecido en el Sena en 1826, pero fue en 1867 en que, con motivo de la Exposición Universal, se puso en funcionamiento el dique-esclusa de Suresnes, cuando una compañía de Lyon comenzó a explotar la línea de *barcos-ómnibus* a hélice, conocidos como *mouches*, que fueron bien acogidos por los visitantes que atrajo masivamente la Exposición Universal.

Los pintores impresionistas, siempre fascinados por las novedades que se producen en el París contemporáneo, se hicieron eco inmediatamente de esos progresos del transporte fluvial. En "*Le Pont des Arts*" Renoir introduce en la escena -tal como acabo de exponer- uno de estos barcos de hélice con el distintivo de la bandera nacional atracado al pontón, del cual se apea una retahíla de pasajeros que con motivo de la citada Exposición de 1867 disfrutaban del periplo turístico del Sena (actualmente los *bâteau-mouches* sólo sirven de medio de transporte para los turistas y como salones para bodas y recepciones). En otra tela, "*El jardín de la Infanta*", ésta de Monet, junto a la ribera de la Île de la Cité ondea otra bandera tricolor, ubicando un atracadero gubernamental, probablemente otro *bâteau-mouche* al servicio de los visitantes que pululaban ese año por la capital.

En la siguiente Exposición Universal, la de 1889, la Compañía General de los buques parisinos llegaría a transportar a cerca de 16 millones de pasajeros. Pero en 1917 estas líneas fueron suprimidas a causa de la competencia de la automoción terrestre (DUPAVILLON, 2001; HERBERT, 1989).

El paisajista Claude Monet en un par de vistas de las orillas del Sena pintadas el mismo año de 1867 recoge otros aspectos del programa de modernización ideado por Haussmann. Se trata de sus óleos "*El Quai du Louvre*" y "*Jardín de la Infanta*", dos panoramas de estructura similar, con un primer plano apoyado en la ribera derecha, un plano medio con la corriente del Sena (y en el segundo cuadro la Île de la Cité apenas vislumbrada entre los árboles) y el plano final que incluye las nuevas construcciones que se asoman a la orilla izquierda y, recortándose en el cielo, el Panteón y otras cúpulas y agujas del París tradicional.

En ambos el artista capta minuciosamente las bondades introducidas por el prefecto del Sena en las amplias explanadas ribereñas, desde las jóvenes arboledas a las muestras

de mobiliario urbano como los quioscos y las columnas Morris (éstas para pegar pasquines y avisos publicitarios), sin olvidar las farolas del alumbrado público por gas. Condiciones todas ellas que propiciaban la utilización de estos espacios públicos para las *promenades* de los parisinos. Monet, que pintó ambas telas desde un balcón del Louvre, tomó cumplida nota de la nutrida concurrencia de paseantes ociosos así como del movimiento y diversidad de carruajes (HERBERT, 1988).

LOS PUENTES DE PARÍS EN EL PUNTO DE MIRA DE LOS ARTISTAS

París es la ciudad de la luz, pero también la ciudad de los puentes. En su faceta estética el puente es un elemento pintoresco y por su peculiar emplazamiento constituye en sí mismo un hito visual. Dentro de la trama urbana constituye un nodo de comunicaciones y a la vez una senda singularmente privilegiada. Desde el plano simbólico el puente es vínculo de unión y de tránsito entre espacios y tiempos, una constante invitación a ser cruzado.

No es de extrañar, pues, que los puentes presten imagen y logotipo a ciertas ciudades. El cartelismo de los años 1930 ya publicitaba a Luxemburgo como un conjunto de puentes y sólo como trasfondo de ellos se entreveía la silueta urbana. El puente de la Torre, sobre el Támesis, es uno de los iconos que identifican Londres, en la misma medida que el de Brooklyn vale para toda Nueva York. Y por lo que respecta a París, el puente es visible en el escudo oficial de la ciudad y en las pinturas de cariz simbólico como es el caso de "*La ciudad de París*" de R. Delaunay.

Hacia el año 1200 sólo cruzaban el Sena dos puentes de importancia, el Grand Pont y el Petit Pont, y como era entonces frecuente ambos estaban flanqueados por casas y tiendas (incluso en cada uno se ubicaban oficios distintos). Hasta mediados del siglo XIX los puentes parisinos, además de estar sobrecargados, eran estrechos y de muchos arcos.

En una vista publicada por el arquitecto Hoffbauer, que rememora la situación de un sector de la Île de la Cité hacia 1830, el Petit Pont muestra su infraestructura de varios arcos, pero ya ha sido desprovisto de la superestructura de comercios, aunque otro puente próximo a él todavía mantiene la suya. Cincuenta años después otra vista patentiza los cambios operados: todas las tiendas han sido demolidas y sustituidos los dos viejos puentes por grandes arcos únicos (HERBERT, 1988).

El resultado de estas y otras intervenciones similares fue la desafectación de los usos privados, la generalización de la condición de espacios públicos y las facilidades prestadas al tráfico terrestre y a la navegación fluvial.

Desde 1800 hasta comienzos del siglo XX son numerosas las obras pictóricas que, de un modo u otro, toman como motivo los puentes del Sena en su travesía por la ciudad, a cuyo embellecimiento contribuyen muchos de ellos. Es el caso del Pont Neuf, hoy el más antiguo de París, que fue concebido en el siglo XVI sin casas ni tiendas como un gran balcón abierto al panorama del Sena por lo que se convirtió en espacio de paseo y reunión y fue objeto de reiterada atención icónica. Como ejemplos de ésta se cuentan el óleo de J. B. Ragueneau "*Le Pont Neuf et la pompe de la Samaritaine*" de finales del XVIII, donde aparece atiborrado de transeúntes, jinetes y carruajes; el grabado de Meyron de 1853 que es una vista lateral desde las aguas; el cuadro que le dedicó Renoir o los más tardíos lienzos de A. Marquet, ambos de 1935; uno es una imagen invernal, neblinosa, con el puente más concurrido por coches y autobuses que por peatones, y el otro una vista nocturna

donde es protagonista la luz eléctrica de las farolas y los automóviles, reflejada en el húmedo tablero, y de los luminosos de fachadas y azoteas.

El impresionista Pissarro centró una de sus series en los *quais* del Sena y a ella pertenece la tela "*Le Pont Royal et le Louvre*", donde nuevamente la intensidad de circulación más que a la calle corresponde al río y al puente (construido en 1689, era de los que contaron con viviendas).

"*El Puente de las Artes*" es el título de la ya mencionada tela que Renoir pintara en 1867. Su construcción fue decretada por Bonaparte en 1801, con la de otros tres (Austerlitz, Iéna y St.-Louis). Fue el tercer puente metálico construido en el mundo, después de los levantados por los ingleses en Coalbrookdale y en Wearmouth a finales del setecientos. Concebido para conectar el Instituto de Francia con el Louvre, el proyecto despertó cierta inquietud y polémica porque además de interceptar la vista del Louvre se pensó que el material escogido, el hierro de fundición, atentaría a la estética de los monumentos. La expectación creada fue tal que el día de su inauguración en 1803 lo visitaron unos 64.000 ciudadanos. En el lienzo de Renoir se observa al fondo el puente transitado por muchos peatones, gentío que se repite en el plano medio distribuido por la explanada del muelle, el embarcadero y el barco atracado en él. Se trata mayormente de visitantes acomodados. El artista está reflejando la intensa atracción que el París de 1867 ejercía merced a la conjunción de la Exposición Universal –cuyo recinto, instalado en el Campo de Marte, junto al puente del Alma, fue pintado por Monet– y las grandes obras urbanas con las que Haussmann embellecía la ciudad y que habían despertado una fuerte expectación. Renoir nos enfatiza el despertar del turismo urbano (DUPAVILLON, 2001; HERBERT, 1989).

Por último, y sin ánimo de exhaustividad, recordemos que entre la nómina de artistas postimpresionistas que se sintieron motivados por los puentes, figura Matisse, que en 1900 pintó una perspectiva semiaérea del Pont Saint-Michel, tendido entre la plaza homónima y la Île de la Cité. El mismo puente lo representó Marquet en "*París en invierno. Pont de St.-Michel*" (1908), pero nevado y mirando hacia Notre-Dame, cuya masa se recorta entre la niebla. "*El Sena en París. Puente de Notre-Dame*" es un tema de A. Lebourg (1902 ca.). El Puente de las Artes también está entre las obras de Paul Signac. Por último, el óleo de J. Texcier "*Reconstrucción del Pont du Carrousel*", aunque de fecha tardía (1936) es interesante por mostrar en plenas obras el puente que sustituía al que fuera levantado en 1846 en las proximidades del Louvre.

El Sena de los suburbios, entre la fábrica y el ocio

El dinámico París del ochocientos desbordó los límites de la ciudad para asentar sus reales en el entorno rural de su flanco occidental, siguiendo el discurrir ondulante del Sena, y sus poblados fueron abocados a la condición de suburbios. Algunos de ellos llegaron a estar pronto tan incardinados con la capital que en 1861 ésta los anexionó administrativamente. El censo nacional de 1886 evidenció que sólo uno de cada cinco residentes en los suburbios parisinos era natural de los mismos.

En la suburbanización de esa periferia fue decisiva la intervención de las compañías ferroviarias que construyeron líneas y puentes de hierro (motivo éste recurrente en la pintura, p. ej. "*El puente del ferrocarril, Argenteuil*" de Monet) y superaron así la fricción de la distancia. Pero fueron la industria y, muy singularmente el ocio los dos grandes motores de cambio y ambos aparecen tratados de manera muy dispar, prácticamente opuesta, por la escuela impresionista de pintores.

La industria parisina se trasladó a los suburbios, especialmente a raíz de las reformas de Haussmann, bien fueran fábricas antaño radicadas en la capital, bien instalaciones nuevas que se expandieron a lo largo de los cauces de agua y de los tendidos ferroviarios. Precisamente la estructura del mencionado puente que Monet pintara en 1873 fue fabricada en una gran siderurgia ubicada en las cercanías de Argenteuil. Pero en general los artistas impresionistas se sintieron poco interesados en este agente de transformación del paisaje, como tampoco se decantaron por los temas obreros y de compromiso social (escasean los lienzos donde el obrero es protagonista; uno de ellos está ambientado en el Sena, "*Los descargadores de carbón*" de Monet). No los consideraban motivos apropiados para las bellas artes, de manera que las fábricas que pululaban por los bordes del Sena rara vez las pintaron en planos cortos y a menudo solo son perceptibles por el perfil de sus chimeneas humeantes recortadas en la lejanía.

Alguna vez aparecen en un paisaje de intramuros, como sucede en "*Muelle de Bercy*", de A. Guillaumin, pero son más usuales en ciertas vistas suburbanas. En la década de los 70 Monet estuvo receptivo al diálogo entre industria y campo o naturaleza plasmando las riberas fabriles del Sena en diversos cuadros y, aunque siempre mostró preferencia por otros temas, en diversas ocasiones situó el ocio suburbano en un escenario con trasfondo industrial. Tal sucede en los paisajes que pintó en Argenteuil, donde las fábricas se expandieron rápidamente durante el Segundo Imperio al tiempo que lo hacía la industria del ocio. Monet se hizo eco de ese enfrentamiento en lienzos como "*Argenteuil*", de 1874, o "*El paseo de Argenteuil*", de 1872, donde dos chimeneas fabriles y algunas naves de poca altura comparten escenario con un falso *château* y la aguja de una iglesia (HERBERT, 1989).

Mayor interés por la fábrica y el suburbio industrial denotan varios de los pintores post-impresionistas, hecho que está en consonancia con la crisis económica finisecular, el despertar de los movimientos obreros reivindicativos y la erosión de la fe ciega en el progreso.

La conexión entre río e industria fue una cuestión recurrente en Henri Rousseau, aunque en su caso no existía una posición crítica sino que buscaba insuflar a su obra aires de modernidad. Le gustaba desplazarse en tren a pintar motivos de las riberas del Sena porque las líneas del curso le ayudaban a estructurar la composición. En esas obras, de marcado estilo naíf, Rousseau es portavoz de los contrastes y de los cambios que la industrialización introdujo en el paisaje rural que bordeaba el río.

Su "*Fábrica de sillas en Alfortville*", de 1897, aparece destacada en las afueras de un poblado ribereño de fisonomía rústica. Un pescador de caña figura junto al cauce (¿o canal?) que es cruzado por un puente (¿o esclusa?), y cerca de éste y por detrás del caserío sobresalen varias chimeneas industriales de alto porte. Al año siguiente pintó "*Orillas del Sena*", donde la horizontalidad básica de la composición, marcada por el tablero del puente metálico, es interrumpida por cinco chimeneas. En la margen izquierda son bien visibles un embarcadero y, siguiendo la curva del río, la alineación de fábricas es secundada por otra de árboles, que son casi los únicos testimonios de la "*ruralidad*" suburbial (Anónimo, 2001).

París fue el campo de recreo de Europa a partir del Segundo Imperio. Napoleón III dio todo un recital sobre lo que ahora se conoce como *marketing* urbano, que extendió a todo el sector del ocio y la cultura, al cual prestaron un decorado idóneo los bulevares, las plazas y los parques de Haussmann. La plétora de distracciones mundanas que ofrecía la capital encontró su réplica en las riberas suburbanas del Sena, que, virtualmente asaltadas por los parisinos, se contagiaron de múltiples manifestaciones lúdicas, fre-

cuentemente exaltadas en la pintura impresionista, las cuales constituyeron un potente motor de cambio de aquellos espacios. Todo ello ha sido objeto de una exhaustiva investigación de R.L. Herbert publicada con el título de *“El impresionismo. Arte, ocio y sociedad”*, en la que se basan las siguientes líneas y a la que remitimos al lector para más detalles.

Los parisinos que se lanzaron a la búsqueda de distracciones a lo largo del Sena y sus orillas fueron un agente fundamental de transformación tanto del paisaje como de la vida tradicionales. El paso de poblado a suburbio es ejemplificado por el caso de Asnières cuyo amplio abanico de oportunidades para el recreo atrajo a multitud de ciudadanos de París, distante apenas diez minutos en tren. Cafés, restaurantes y villas de veraneo proliferaron a lo largo de la ribera que en 1873, como es perceptible en *“El Sena en Asnières”* de Monet, presentaba una abigarrada mezcolanza de edificios, desde la mansión de pos-tín a las pequeñas villas. Por cierto, en neto contraste, el primer plano del cuadro muestra varias gabarras atracadas en la otra orilla, la del suburbio de Clichy, cuyo paisaje y funciones eran diametralmente opuestas: muelles, almacenes e industrias. Son las dos caras de la campaña, asaltada y usurpada por la capital.

Las transformaciones introducidas por la actividad inmobiliaria no fueron las únicas. El paisaje pasó a ser un decorado del ocio, el cual era el principal eslabón que unía la ciudad con la naturaleza. Los usos tradicionales cedieron ante los de carácter lúdico: navegación, remo, baños, paseos a pie y a caballo, almuerzos... al tiempo que proliferaban infraestructuras y establecimientos como embarcaderos, baños, terrazas, merenderos, restaurantes, pistas de baile, etc. A la vez que se parcelaron haciendas para edificar villas suburbanas se expulsaba a granjeros y pescadores o se les reconvertía a los nuevos usos. A orillas del Sena las figuras del remero y del bañista con *canotiers* reemplazaron a los barqueros fluviales, quienes se empleaban en agencias de alquiler de embarcaciones y como instructores de escuelas de natación. En consonancia, los pintores, que acudían en tren a los suburbios o se instalaban en alguno de ellos, olvidaron el mundo de los aldeanos, evocador de un pasado bucólico y mitológico, para plasmar la nueva realidad.

LONDRES SE MIRA EN EL TÁMESIS

El estuario del Támesis está en la génesis y desarrollo de una ciudad cuya historia es, en buena medida, la historia de la navegación. Los buques trajeron la abundancia del mundo hasta la misma Londres, ofreciéndole inmensas oportunidades de trabajo y riqueza. Fue el estuario el que, sometido a los impulsos del océano, hizo la fortuna de los londinenses. La navegación remontante aprovechaba la marea ascendente y la que buscaba el mar abierto se dejaba llevar por la marea descendente: durante siglos los navíos obedecieron estos ritmos.

Los puentes y el Parlamento, dos motivos recurrentes en la pintura

A lo largo del siglo XIX el crecimiento urbano y la mayor complejidad del tráfico de Londres requirieron la construcción de nuevos puentes sobre las aguas del Támesis -muchos de ellos verdaderos alardes ingenieriles a la vez que hitos urbanos- los cuales se sucedieron entre 1817 (Waterloo) y 1894 (Tower Bridge). Puntos relevantes de convergencia de los principales flujos de personas y mercancías, fueron desde sus orígenes las bisagras del cambiante orden espacial de la ciudad.

Por otra parte, es un hecho manifiesto la reiteración con que las artes plásticas han certificado en Londres la omnipresencia óptica de los hitos más celebrados tales como el Parlamento, la Catedral de San Pedro y, desde su apertura en 1894, el puente de la Torre. De esta manera los grandes pintores han contribuido a categorizar estas construcciones como auténticos logotipos de Londres e integrantes partes del sistema de identificación de la ciudad. La Torre del Reloj, con el Big Ben, vale por todo Londres, como la Tour Eiffel es París.

En los grabados y pinturas anteriores al ochocientos con vistas topográficas o panorámicas de Londres era frecuente la imagen del primer puente de piedra construido en 1209, el London Bridge, con su doble hilera de casas y tiendas en los flancos. En algunas de esas vistas aparece el Támesis congelado en toda su anchura, un fenómeno que acontecía reiteradamente hasta que con la demolición en 1828 del viejo puente aumentó la velocidad de la corriente.

Una acuarela expuesta en 1801 "*Blackfriars Bridge*" de N. Black muestra este puente, concluido en 1769, transitado por toda clase de tráficos. Entre 1799 y 1801 Thomas Girtin realizó la "*Eidometrópolis*", el gran panorama de Londres (a semejanza del primer panorama, el de Edimburgo, que hiciera Baker en 1786), en donde el río, los puentes y el *sky-line* urbano asumieron el papel protagonista, como fue habitual en la plástica.

Los artistas han celebrado el importante papel que el Támesis desempeñó en la espectacular transformación de la ciudad. Pero, asimismo, fueron muchos los que impregnaron sus obras de una nostalgia, entre dulce y amarga, por sus originarios paisajes y formas de vida rurales o quienes como Turner lamentaron la pérdida de un mundo más o menos arcádico.

En muchas de las vistas que grabadores y pintores ofrecen del Támesis las embarcaciones asumen un papel protagonista como reflejo de la intensidad del tráfico comercial. A lo largo del ochocientos la navegación a vela fue cediendo paso a los buques mixtos y de tracción por máquina de vapor.

El gran acuarelista William Turner, en su obra de 1838 "*The Fighting Temeraire*", remolcado a su último ataque para ser desguazado, evoca con su visión romántica la escena en la que el veterano buque de vela, curtido en históricas travesías, pero macizo e impotente, es arrastrado por un ligero remolcador, de afilado contorno y propulsado a vapor, la nueva energía. Es la imagen paradigmática de la nostalgia por el pasado, que certifica el comienzo del fin para un mundo que está en pleno proceso de cambio.

Con un tratamiento más realista la obra de Napier Hemy "*Home at Last!*" (al fin en casa) representa un trecho del Támesis en Limehouse donde una barca de remo con cuatro tripulantes se acerca a las casas ribereñas a favor de la corriente remontante ante la presencia de un humeante vapor.

Otra pintura de Turner, muy conocida, "*Rain, Steam & Speed*" capta una escena identificada como el puente del ferrocarril en Maidenhead. Se exhibió en 1844 y fue admirada por la forma tan libre con que creaba los efectos atmosféricos. Como si el artista pintara desde el tren, la velocidad y el vapor emborronan el paisaje. Las nuevas luces acentúan la sensación de que se asiste a un fenómeno novedoso: es el anuncio de un cambio de era.

Una de las más celebradas muestras de esplendor de la era victoriana es el Puente de la Torre, un espectacular logro de la ingeniería de la época, que pronto se convirtió en símbolo de la ciudad. Construido para enlazar la Torre de Londres y los muelles de St. Katherine (de 1828) con la zona de Bermondsey, fue inaugurado con un gran ceremonial

por el príncipe de Gales el 30 de junio de 1894. Un ilustrador de revistas, Wyllie, pintó entonces la tela *"Tower Bridge"* donde dejó constancia de la parafernalia desplegada para el acontecimiento, que incluía una gran flota de embarcaciones de todos los tamaños y aparejos liderada por el velero del almirantazgo y cuyas enseñas y gallardetes prestaban un vistoso cromatismo a la escena.

Un evento más popular y de celebración anual es el plasmado por W. Greaves en *"Hammersmith Bridge on Boat Race Day"*, de 1862 ca. Se trata de la regata que desde 1839 disputan las universidades de Oxford y Cambridge en el curso del Támesis. Con un estilo ingenuo el pintor centra el interés en el puente y en la masa de espectadores que lo atiborran para observar el esfuerzo de los remeros.

Durante el último tercio del siglo XIX y en el tránsito entre las dos centurias, destacados pintores foráneos frecuentaron Londres y plasmaron en sus lienzos algunas de las imágenes más características de su Water-Front, que incluyen los puentes más célebres y el gran conjunto arquitectónico de Westminster, con la Abadía y el Parlamento.

El americano James Whistler, que se estableció en Londres en 1859 pintó *"Nocturne in Blue & Gold : Old Battersea Bridge"* (1872 ca.), una extraña obra influida por el impresionismo francés y los grabados japoneses, donde transforma el escenario ribereño del Támesis en algo misterioso y mágico, dominado por la inmensa pila del puente y por el *smog* que confiere una atmósfera brumosa a este atardecer invernal.

Con ocasión de su estancia en Inglaterra durante la guerra franco-prusiana y la Comuna, los impresionistas franceses Pissarro y Monet pintaron ciertos paisajes londinenses de forma recurrente. En esta su primera incursión al Londres victoriano Claude Monet ya se mostró fascinado por las Casas del Parlamento, edificio que después del grave incendio de 1834 (pintado por Turner), acababa de ser reconstruido en el victoriano *gothic revival*. En *"El Támesis bajo Westminster"*, de 1871, lo contempla a través del característico tamiz neblinoso.

De nuevo en Londres en 1899, Monet realizó una serie cuyo motivo fue la sede parlamentaria vista desde su balcón en el hotel Savoy. Entre 1900 y 1903 pinta otra serie, 42 obras en total, esta vez, con distintas versiones del antiguo Puente de Waterloo, el que fuera construido en 1817. Cabe destacar asimismo las dos vistas de 1904 *"Parlamento de Londres"* cuyos subtítulos *"cielo tormentoso"* y *"el sol abriéndose paso entre la niebla"*, son expresivos del interés del artista por resaltar los efectos atmosféricos sobre la luz y el color. Monet, que aquí se halla bajo la influencia de Turner, confiesa que Londres le gusta, aunque sólo en invierno: "entonces se convierte en una masa, en un tono único. Es la niebla lo que le da su maravillosa grandiosidad bajo ese manto misterioso" (NADEL and SCHWARZBACH, 1980)

Poco tiempo después es André Derain quien visita Londres entre 1905 y 1906 para interesarse por el motivo que había centrado la atención de Turner y Monet, las riberas del Támesis y la luz londinense, en lienzos tales como *"El puente de Westminster"*, en cuyo extremo se perfila el Big Ben, y *"El puerto de Londres"*, donde destacan los buques de grandes mástiles y chimeneas para el vapor, así como las grúas del muelle y, al fondo, la silueta inconfundible del Puente de la Torre.

Acondicionamiento y modernización de la gran arteria para la navegación y el comercio

Los pintores de escenas londinenses del siglo XIX dirigen a menudo sus miras hacia las imágenes de progreso y de modernidad que se corresponden con las novedades que se suceden en materias tales como grandes infraestructuras portuarias, almacenes para

mercancías y acondicionamiento de los bordes fluviales, haciéndose eco de las importantes obras que atienden al mejoramiento de la *great street for ships*, tan vital para el desarrollo económico londinense.

A partir de comienzos del siglo XIX, el Támesis y sus riberas fueron rediseñados como una máquina perfecta para el transporte por vía de agua, que era la forma más provechosa de transporte preindustrial. Entre 1801 y 1921 fue construido un complejo sistema de *enclosed docks* o dársenas cerradas con esclusas para mejorar el tráfico comercial. Un nuevo paisaje y un incremento de actividades emergen de estas ingentes construcciones que, convertidas en imágenes de la modernidad, seducen a los artistas plásticos.

La aguatinta de W. Daniel "*Vista a vuelo de pájaro de los West India Docks*", de 1802, muestra una panorámica de los muelles de las Indias Occidentales que, inaugurados en aquel año, fueron el primer puerto comercial de Londres especialmente proyectado para esa función. Se trataba de una construcción monumental por su escala, pues su objetivo era albergar un movimiento mercantil de un alcance sin precedentes como fue el suscitado por los cuantiosos volúmenes de mercancías que arribaban desde el área del Caribe y que, con frecuencia, iban a ser redistribuidos prosiguiendo su ruta hacia las costas del continente europeo. Las tres dársenas, de considerable longitud y capacidad, aparecen concurridas por grandes mercantes y orladas de nuevos tinglados y depósitos.

En "*La City desde la orilla del río*", pintada por Thomas M. Richardson entre 1820 y 1830, se representa una vez más la silueta de la Catedral de San Pablo, pero relegada al último término, en tanto que la ribera fluvial y la función mercantil que en ella se desenvuelve acaparan la atención del artista. En el primer plano descuella la poderosa grúa con la que unos operarios manipulan grandes sillares pétreos y, tras el ir y venir de embarcaciones por el río, la mirada se posa en el frente de almacenes de ladrillo que poco antes habían sido levantados en la orilla opuesta (es justamente el tramo fluvial sobre el que ahora discurre la pasarela de Norman Foster).

Gran Bretaña no fue a la gran tormenta social y política que se desató en Europa en 1848, año en que Londres conoció una gigantesca manifestación de la que 200.000 charlistas reivindicaron, eso sí pacíficamente, una reforma constitucional. Una intervención urbanística tan radical como la de París de Haussmann no fue posible en Londres (WAGENAAR, 1997), pero sí se tomaron una serie de medidas en aras de mejorar las condiciones de vida de las clases populares por medio de reformas de naturaleza urbanística. En el mismo 1848 se publicó una importante ley de salud pública por la que se regulaba el sistema de alcantarillado y se mejoraba el suministro de agua para evitar su contaminación; la administración y control del saneamiento y de la pavimentación de la capital fue unificada en un solo organismo, la *General Board of Health*; en 1863 se legislaba sobre los ferrocarriles metropolitanos y tres años después era aprobada la ley de viviendas populares con miras a abordar el saneamiento de los *slums* insalubres (BENEVOLO, 1993).

Otra de las iniciativas ordenancistas tomada a partir de 1848 atañía a la construcción de los Embankments a lo largo de las riberas del Támesis, unas obras de enorme costo y magnitud que se prolongarían durante dos décadas. En el cuadro "*The Embankment*", de 1874, el irlandés O'Connor dirige su mirada hacia el este desde la terraza de la Somerset House, junto al puente de Waterloo, para reproducir un panorama del recién completado Victoria Embankment. A la derecha, más allá del Blackfriars Bridge, se vislumbra la estación de Cannon St., finalizada en 1866. Los buques, entre ellos los humeantes vapores, se agolpaban en las aguas del Támesis y, en lontananza por detrás de St. Paul, se levantan las chimeneas del complejo portuario-industrial del East End.

En las postrimerías de la centuria, un pintor francés, el anarquista M. Luce, cautivado por la capital británica, olvida en ella su temática social y con la vista “*El puerto de Londres*” de 1898 crea una obra maestra del puntillismo, con un estuario surcado por todo tipo de embarcaciones, un puente azulado y los humos blancos y grises de las fábricas en la lejanía.

Docklands y East End, un frente obrero sobre el Támesis. Los ferrocarriles sustituyen al río en la estructuración urbana

Afirma un historiador del Arte: “Ningún artista de genio se inclinó sobre el infierno obrero de la ciudad, denunciado por Marx y donde la alienación humana era total” (LEIMARIE, 1995).

La distribución espacial de las clases sociales en Londres es conocida merced al “*Master Map of Poverty*” que, realizado en 1888-89, se publicó en 1891 en un apéndice del “*Labour & Life of the People in London*”, de Charles Booth, un negociante que se convirtió en reformador social. En las grandes láminas del Map of Poverty cada uno de los bloques residenciales aparece coloreado según una escala cromática que representa el gradiente socio-económico. Las condiciones de vida de la clase obrera eran muy negativas y el chabolismo cubría extensas áreas al norte y este de la City. La zona del East End y los Docklands fue una de las condenadas al hacinamiento y a la insalubridad.

El grabador francés Gustavo Doré visitó Londres en 1869-70 para preparar las ilustraciones del libro *London: A Pilgrimage*, en las que denuncia *l'horror i la decadència, els carrers poblats de rodamóns, de miserables i de proletaris* (D'ELIA, 1994). Su grabado “*Over London. By Rail*”, remite al impacto adverso que sufrieron los barrios obreros con motivo de la política expansiva de las compañías ferroviarias que adquirían suelo, demolían miles de casas y forzaban a los *homeless* a concentrarse en congestionados *slums*.

Hacia 1900 había 16 compañías ferroviarias que poseían estaciones en el área central de Londres, a menudo con líneas paralelas y destinos similares (WAGENAAR, 1997).

El óleo de John O'Connor “*From Pentonville Road Looking West: Evening*”, de 1884, es un buen exponente de la febril carrera de las ferroviarias por posicionarse estratégicamente. Al fondo destacan las moles del gran hotel y de la estación de Saint Pancras. Ésta aparenta un castillo neogótico pese a su moderna e innovadora cristalera. Hacia la derecha se vislumbra una torre con reloj; es la vecina estación de King's Cross. En el primer plano el artista capta la atmósfera urbana finisecular y los ritmos febriles de la vida londinense se hacen patentes en el denso tráfico y la animación de la calle. Los tranvías de tracción animal corresponden a un itinerario introducido en ese año de 1884 entre el Angel y King's Cross. Otros ocupantes de la calzada son carros y *cabs* (taxis de caballos), en tanto que en las aceras un empleado de correos recoge la correspondencia contenida en un *post-box* y, a la derecha, varios *sandwich-boardmen* u hombres-anuncio (un término ideado por Dickens) publicitan obras de teatro. La sugerente vista de O'Connor subraya un fenómeno bien conocido de la geografía de las comunicaciones como es su focalización en torno a las terminales ferroviarias.

En la historia londinense, el río Támesis actuó como el gran “bulevar del agua” a lo largo del cual se fueron fijando los principales hitos urbanos, desde la Torre de Londres hasta el conjunto monumental de Westminster, sin olvidar los puentes. El tren cambió la geografía urbana y, junto con el metro, se convirtió en generador de nuevas centralidades y motor de la dinámica espacial de la ciudad.

EPILOGO. UN ESPACIO TRASTOCADO, ¿SÓLO QUEDA LA NOSTALGIA?

A modo de epílogo recordemos que este mundo urbano-portuario-industrial ribereño del Támesis ha experimentado enormes transformaciones a lo largo de la siguiente centuria y muy especialmente después de la II Guerra Mundial. Ha cambiado una parte de los puentes, reconstruidos, adaptados y/o incorporados *ex-novo* (los nuevos Waterloo, de 1945, y London Bridge, de 1971; el Millennium Bridge, del 2000). Pero el cambio más dramático ha sido la pérdida del puerto “urbano”, el del estuario y de los muelles históricos que, incapaces de adaptarse al tráfico de grandes contenedores se fue alejando río abajo. Los *docks* de St. Katherine cerraron definitivamente en 1868 y el resto hizo lo mismo en los siguientes tres lustros. La consiguiente reestructuración post-industrial, con sus negativos efectos sobre la comunidad de clase obrera creada por el puerto y la revolución industrial, ha provocado un vuelco de la base económica y del paisaje urbano de los márgenes orientales del estuario. El complejo de Canary Wharf ejemplifica la mutación radical de los Doklands, de la misma manera que la antigua Bankside Power Station, la enorme central eléctrica construida en 1947 y que desde el 2000 alberga a la Tate Modern, es el paradigma último del Támesis postindustrial.

Cabe la posibilidad de que los modernos edificios de oficinas que proliferan en la ribera de los Docklands acojan en sus paredes lienzos nostálgicos del extinguido paisaje portuario-industrial y obrerista (un tema que la clientela burguesa del ochocientos rechazaba), tal como sucede actualmente en los despachos equivalentes de Bilbao, ciudad donde tras la dura reconversión surgió una “escuela del Nervión”, de paisajistas de la nostalgia, como asimismo en su momento la hubo “del Hudson”, pintores de los viejos muelles de Nueva York.

Se puede afirmar que tanto París como Londres se miran en sus ríos y que éstos son elementos fundamentales en las innegables cualidades de legibilidad e imaginabilidad de ambas ciudades. Ambos, el Sena y el Támesis, trazan sendos grandes arcos durante su travesía por las capitales y las pinturas nos recuerdan que numerosas perspectivas urbanas, de plazas y jardines, de palacios, templos y fachadas, fueron concebidas en función de las vistas que abre la curva fluvial. En el caso del Sena el juego perspectivo se enriquece con la presencia de las islas; bien lo ejemplifica J. B. Jongkind que muestra una “*Notre Dame, vista desde el quai de la Torunelle*” (1852) como una monumental galera que extiende sus arbotantes como remos.

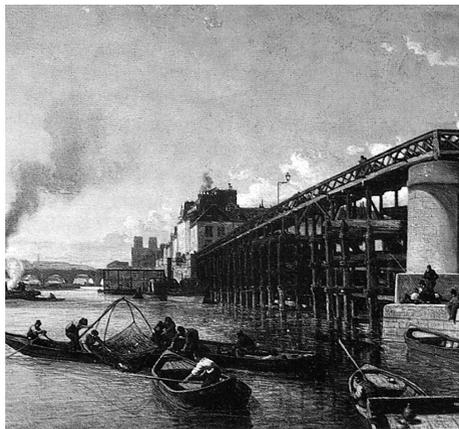
Sin duda, la atención reiterada que prestaron los pintores a esas singulares perspectivas han contribuido a forjar las imágenes mentales que París y Londres tienen de sí mismas y que proyectan al exterior y al turista o visitante.

Las áreas ribereñas, en ambos casos, alinean partes notables de la “ciudad representativa”, y los poderes públicos de la época preservaron, recuperaron (caso de la reconstrucción del Parlamento en Londres) y acrecentaron el valor de ese escenario monumental y simbólico que tanto fascinó a los artistas plásticos.

Artistas que supieron plasmar asimismo las laboriosas y espectaculares transformaciones que, auspiciadas por las administraciones y secundadas por la burguesía mercantil, industrial y financiera, incidieron sobre las dos capitales y sus frentes fluviales. Esas grandes obras solidarizaron e integraron ambas partes, profundizando en el papel que siempre había desempeñado el río como vertebrador de la ciudad y, en este sentido, es de destacar los avances hacia la simbiosis entre la actividad portuaria, la navegación y el disfrute de una ciudadanía, en especial las clases medias, que accedía y usaba libremente de nuevos o recualificados espacios públicos.

BIBLIOGRAFIA

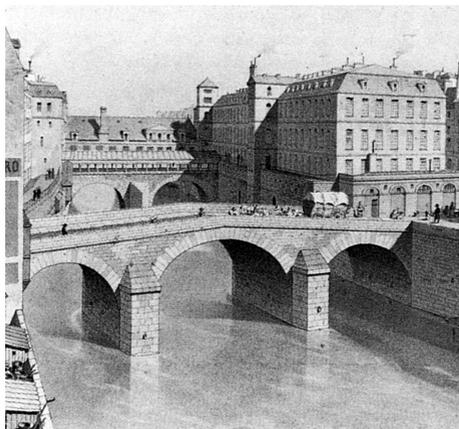
- ANÓNIMO (2001): *Rousseau*, Eds. Altaya, Barcelona.
- BENEVOLO, L. (1977): *Diseño de la ciudad*. 5. *El arte y la ciudad contemporánea*. G. Gili, Méjico.
- BENEVOLO, L. (1993): *La ciudad europea*. Crítica, Barcelona.
- BOIRA, J.V. y otros (1994): *Espacio subjetivo y Geografía. Orientación teórica y praxis didáctica*. La Nau Llibres, València.
- CHOAY, F. (1994): El regne de l'urbà i la mort de la ciutat. En DETHIER, J. i GUIHEUX, A. (dir.): *Visions urbaines. Europa, 1870-1993. La ciutat de l'artista. La ciutat de l'arquitecte*. Electra i Centre de Cultura Contemporània, Barcelona. 39-41
- COSTA MAS, 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.
- CUMMING, V.; MERRIMAN, N.; ROSS, C. (1996): *Museum of London*, Scala Books, Londres.
- D'ÉLIA, A. (1994): La ciutat segons els artistes, 1870-1918. En DETHIER, J. i GUIHEUX, A. (dir), *op. cit.*, 39-41
- DETHIER, J. i GUIHEUX, A. (dir.) (1994): *Visions urbaines. Europa, 1870-1993. La ciutat de l'artista. La ciutat de l'arquitecte*. Electa i Centre de Cultura Contemporània, Barcelona.
- DUPAVILLON, CH. (2001): *Paris côte Seine*. Éd. Du Seuil. Paris.
- HANOTAUX, G. (1999): *La Seine et les quais*. Éd. Ides et Calendes. Neuchâtel.
- HERBERT, R.L. (1989): *El impresionismo. Arte, ocio y sociedad*. Alianza, Madrid.
- LEIMARIE, J. (1995): *La pintura francesa. El siglo XIX*. Carroggio, Barcelona.
- NADEL, I.B. and SCHWARZBACH, F.S. (ed.) (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.
- 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, 27-28



Jongkind: La Seine ou l'Estacade, 1853



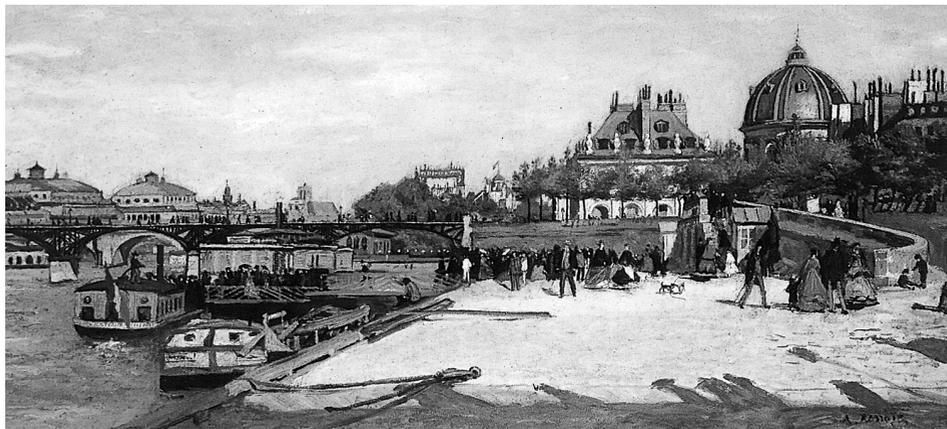
Bouhot: Les Tuileries, 1806



Hoffbauer: Le Petit Pont, 1830 ca.



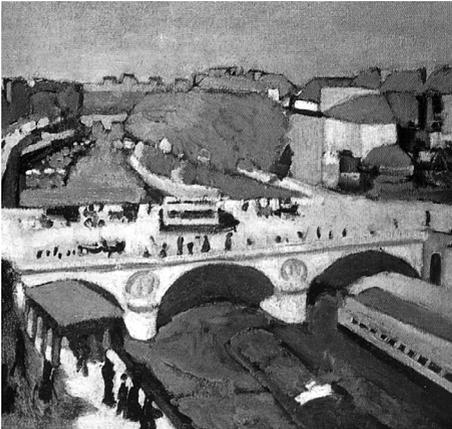
Hoffbauer: Le Petit Pont, 1880 ca.



Renoir: Le Pont des Arts, 1867



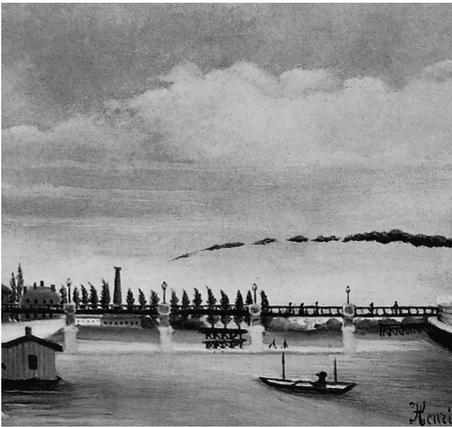
Monet: Quai du Louvre, 1867



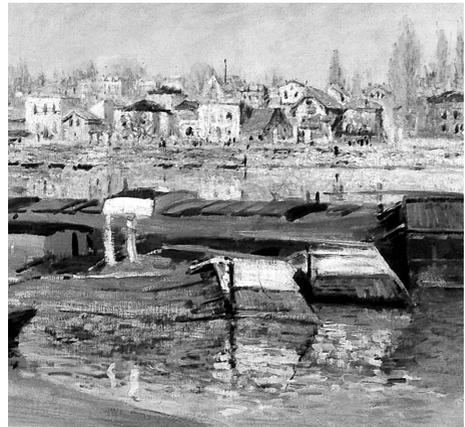
Matisse: Pont Saint-Michel, 1900



Monet: Los descargadores de carbón, 1875



Rousseau: Orillas del Sena, 1898



Monet: El Sena en Asnières, 1873



Buck: Vista panorámica de Londres (con el London Bridge), 1749



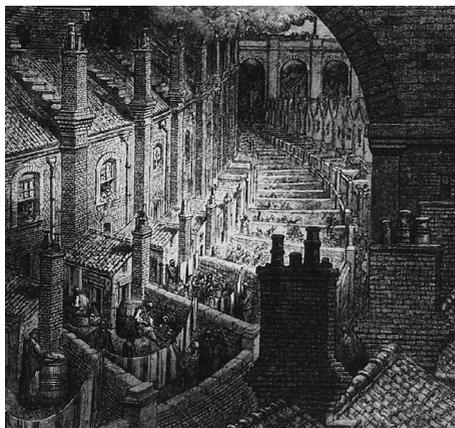
Black: Blackfriars Bridge, 1798



Derain: Puente de Westminster, 1906



Derain: Puente de Londres, 1906



Doré: Over London. By rail, 1872



Richardson: La City desde Southbank, 1820-1830



Daniel: West India Docks, 1802



O'Connor: Mirando hacia el oeste desde Pentonville Rd., por la tarde, 1884