

Ingeniería y Pintura

Ana Vázquez de la Cueva



DESCRIPTORES
INGENIERÍA CIVIL
PINTURA
HISTORIA
PAISAJE
INGENIERÍA Y PINTURA

Decía John Berger, reparando en una serie de cuadros en los que el motivo principal era una obra de ingeniería: *¡La transformación de la naturaleza hecha dos veces, duplicada por el ingeniero y además el pintor: Y dos sueños detrás de estas dos transformaciones durmiendo juntos en algún lugar!*

De sueños, que son también esfuerzos y realidades, las largas historias de la ingeniería y la pintura han propiciado, en el transcurso de los siglos, innumerables encuentros entre sí de muy distinta intencionalidad y frecuencia.

Las obras públicas, con su facultad de intervenir en nuestro entorno y en nuestras vidas, no han dejado nunca indiferentes a sus contemporáneos y, entre ellos, a los artistas, pintores en este caso, a menudo lúcidos y sensibles testigos de su tiempo para quienes las creaciones de los ingenieros han servido desde motivo en sus paisajes, a escenarios de sus cuadros, fuente de inspiración o tema de reflexión, ofreciendo como resultado nuevos paisajes y visiones de la ingeniería.

Con papel secundario o con afán protagonista, puentes, puertos, faros, presas, canales, caminos, carreteras, ferrocarriles y aeropuertos han entrado así a figurar en la historia de la pintura de la mano de unos artistas que no han sido ajenos a las transformaciones, la repercusión o la belleza que acompaña a las creaciones de los ingenieros.

De esta presencia de la obra civil en la pictórica puede reseñarse su indudable valor historiográfico y documental. En muchas ocasiones, a través de los cuadros tenemos la posibilidad de conocer obras de ingeniería ya desaparecidas, obras que se nos presentan a través de la pintura con el colorido, atmósfera y ambiente que tuvieron en su época y lugar. Tal es el conocido caso de los cuadros de Bernardo Be-

llo (1722-1780) utilizados, a veces más eficazmente que planos o fotografías, para la recuperación de algunas zonas arrasadas de Varsovia tras la Segunda Guerra Mundial!

Haya o no perdurado la creación del ingeniero, los cuadros nos ayudan, además, a precisar aspectos fundamentales de su morfología histórica sobre los que no siempre hay suficiente información, o a saber algo más sobre las técnicas empleadas en su construcción, pues muchas veces los artistas dan fe de trabajos, reconstrucciones y modificaciones operadas en las obras públicas a lo largo del tiempo.

En este sentido, el ingeniero e historiador de la técnica inglés A.W. Skempton² nos ha hecho ver cómo los lienzos sobre las esclusas y sobre la navegación por el río Stour pintados por John Constable (1777-1837) –que era hijo de un acomodado propietario comisionado desde 1781 para supervisar la navegación del río, y que estaría por este motivo especialmente familiarizado con el tema– han servido para conocer datos valiosos sobre técnicas y materiales entonces utilizados (Fig. 1).

En más de una ocasión son los artistas, con sus cuadros, los que nos permiten seguir las secuencias y vicisitudes de una obra pública. Así ocurre por ejemplo con el puente de Walton, que Canaletto (1697-1768) recibió el encargo de pintar durante su estancia en Inglaterra, cuando era una sencilla estructura de madera recién construida, y que más adelante reprodujo J.M.W. Turner (1775-1851) una vez esta estructura había dejado paso a una sólida obra de fábrica, también con el tiempo llamada a desaparecer. Del admirado puente de Santa Trinidad de Florencia, hoy reconstruido a partir del original tras su destrucción en la Segunda Guerra Mundial,

queda el bellísimo testimonio legado por Giuseppe Zocchi (1716/17-1767), tal y como lo construyó en el siglo XVI Bartolommeo Ammannati, con la enigmática y elegante curva de sus arcos (Fig. 2).

Invirtiéndolo la dirección del discurso, no hay que olvidar que también en ocasiones las construcciones representadas en los lienzos aportan información valiosa para la historia del arte, ya relativa al autor, localización y contenido de una escena, ya a la misma datación del cuadro, a partir de datos recabados de la historia de la ingeniería. Un ejemplo de ello se nos ofrece a través del conocido paisaje del pintor holandés Meindert Hobbema (1638-1709) *El camino de Middelharnis*, cuya fecha de 1689 fue objeto de controversia, si bien quedaría confirmada por las dos obras públicas en él representadas: el camino, construido en 1665, y el faro que sobresale al fondo del lienzo, levantado en 1682. Finalmente, dando todavía un paso más allá, un caso extremo en este sentido nos lo brinda Vincent van Gogh (1853-1890), quien, a través de la serie de cuadros que pintó de *El puente de Langlois*, dio fama mundial a los puentes levadizos de madera del canal de Arles –tipología que no en vano se conoce como *puentes a lo Van Gogh*– y contribuyó, andando el tiempo y sin proponérselo, a salvar el último ejemplar que de dichos puentes quedaba en el canal tras la Segunda Guerra, amenazado en los años sesenta del siglo XX por la construcción de una carretera.³



Fig. 1. John Constable, La esclusa, 1824, óleo sobre lienzo, Madrid, Colección Thyssen Bornemisza.



Fig. 2. Giuseppe Zocchi, El Arno en el puente Santa Trinidad, óleo sobre lienzo, Madrid, colección Carmen Thyssen Bornemisza.





Fig. 3. Andrea Mantegna, El tránsito de la Virgen, 1462, temple sobre tabla, Madrid, Museo del Prado.

Haciendo un breve recorrido, desde el siglo XV hasta las puertas del siglo XXI –y limitándonos al ámbito concreto de la pintura occidental realizada al óleo o temple sobre lienzo o tabla–, comprobamos cómo la obra civil como objeto de interés pictórico va ligada a la historia del paisaje como género y a la incorporación de la naturaleza al universo de lo estético, y cómo, partiendo de este ámbito, adquirirá autonomía y personalidad propias, en función de la capacidad de transformación de la naturaleza por la propia sociedad y de la progresiva e imparable incorporación de las obras de los ingenieros a nuestro entorno y modos de vida; pasando así, alternativamente, de ser un elemento en el paisaje o en la escena representada a convertirse en el escenario mismo, el motivo o el sujeto del cuadro, dependiendo ello en cada caso de muy distintos factores.

En la pintura del Quattrocento es habitual que el paisaje natural, jalonado o no por construcciones y obras públicas, entre en el cuadro a través del recurso a puertas, *loggias* y ventanas. Las tablas de los flamencos Jan van Eyck (1390-1441) *La virgen del canciller Rolin*, datada hacia 1435, y de Roger van der Weyden (1399-1464) *San Lucas pintando a la virgen*, fechada hacia 1450, pueden servir como referencias del cambio que se está produciendo.⁴ Un ejemplo claro del cuadro que ofrece una ventana al mundo exterior lo encontramos en el *Tránsito de la Virgen* del italiano Andrea Mantegna (1431-1506), conservado en el Museo del Prado (Fig. 3), tabla datada en 1462 en la que precisamente una obra civil –el ya desaparecido puente de San Giorgio de Mantua– figura como realidad al exterior. Todo apunta a que la escena se si-



Fig. 4. Vittore Carpaccio, El Milagro de la reliquia de la Santa Cruz, ca. 1465, temple sobre lienzo, Venecia, Galleria dell'Accademia.

túa en una estancia del castillo de San Giorgio, residencia habitual de la poderosa familia Gonzaga. Así pues, la tabla encargada recogería la vista del puente-dique de San Giorgio –puente cubierto de madera que tenía una longitud aproximada de 1.300 metros, considerado en aquel momento como una de las construcciones más notables del mundo– y el nuevo barrio, cumpliendo así posiblemente el deseo del marqués de que el espectador, al contemplar la escena, la situara de inmediato en Mantua, convirtiendo de paso las obras representadas en símbolo y orgullo de la población.

Progresivamente el espacio real gana terreno en la pintura como espacio de la representación, y a partir del siglo XVI son cada vez más frecuentes las vistas urbanas –al hilo de la narración de acontecimientos ya sean religiosos o festivos– y las vistas topográficas, como consecuencia de un mayor interés por el entorno geográfico y el desarrollo de los viajes.

La escuela veneciana ha dejado buenos ejemplos a través de pintores como Gentile Bellini (ca. 1429-1507) o Vittore Carpaccio (1465-1525), que en algunos de sus cuadros, y salvando las distancias, parecen anticipar la pintura de vistas y panorámicas que más adelante será tan característica de la ciudad italiana.

Quizás el mejor testimonio que Carpaccio dejó de la ciudad sea, en *El Milagro de la reliquia de la Santa Cruz*, la representación del puente, antepasado del actual de Rialto construido por Antonio da Ponte en 1591, y que por entonces era una estructura cubierta de madera –donde ya existían tiendas– levantada sobre altas palizadas para permitir el paso de las embarcaciones sin mástiles, y con un tramo central levadizo que, por medio de pértigas, podía subirse y bajarse para dar paso a las naves con velas y arboladuras (Fig. 4).

En este sentido es digno de reseñar cómo, curiosamente, uno de los primeros ejemplos conocidos, si no el primero, de paisaje sin figuras en la historia de la pintura occidental –la tabla del pintor y arquitecto alemán Albrecht Altdorfer (ca. 1480-

1538) *Paisaje con pasarela* (Fig. 5), que los expertos fechan hacia 1518-1520—incorpora una sencilla obra de ingeniería, un puente de madera, como elemento destacado de la composición. Altdorfer, uno de los principales maestros de la llamada Escuela del Danubio, es considerado por muchos como el autor del “primer cuadro puramente paisajístico de la escuela europea”, categoría ésta que se ha venido dando al *Paisaje del Danubio con el castillo de Wörth cerca de Ratisbona*; un cuadro en el que el artista pinta con precisión un paisaje que ya no es fondo ni escenario para una narración con figuras. Dado en una fecha posterior a 1520, este cuadro podría hoy perder su primacía en favor de *Paisaje con pasarela*, que los expertos sitúan entre 1518 y 1520. A través de esta hermosa tabla, conservada en la National Gallery de Londres, una modesta obra de ingeniería haría su entrada en el primer paisaje sin figuras de la historia de la pintura.

Ya en el siglo XVII es en Holanda donde la pintura de paisaje adquiere la consideración de género autónomo. Por una parte, en cuanto que el paisaje se desvincula de la pintura de historia, y por otra, puesto que hay un interés explícito por dotar a estos paisajes de un mayor realismo.

Las Provincias Unidas son un ejemplo del máximo aprovechamiento de las fuerzas de la naturaleza al servicio del hombre: molinos de viento, de agua, canales, diques, esclusas y, por supuesto, el mar. Los paisajistas holandeses y flamencos del siglo XVII, como exponentes de su tiempo, no son ajenos a ello, y a menudo van a representar esta intervención del hombre sobre su entorno natural. Junto a calles, casas e iglesias, los diques, canales y esclusas —obras necesarias en el continuo intento del pueblo holandés por protegerse del mar y las crecidas de los ríos, y por ganar a las aguas nuevas tierras— ocupan un papel determinante e importante en



Fig. 5. Albrecht Altdorfer, Paisaje con pasarela, ca. 1518-1520, óleo sobre tabla, Londres, The National Gallery.

sus cuadros. Uno de los ejemplos más precisos que acaso pueda citarse es el del lienzo del holandés Jacob van Ruysdael (1628/29-1682) *La esclusa*, en el que la obra hidráulica se levanta solitaria en medio del campo, única protagonista de la escena. Otros paisajistas, como Vlieger, Wildens, Bonnacroy o el mismo Van Ruysdael, además de marinas, nos han legado numerosas e instructivas escenas portuarias.

Y fueron sobre todo Jan van der Heyden (1637-1712) en Amsterdam, Pieter Saenredam (1597-1665) en Haarlem y en Utrecht, Carel Fabritius (1622-1654) y los hermanos Gerrit (1638-1698) y Job (1630-1693) Bercheyde en Haarlem los que de forma más clara mostraron escenarios y aspectos cotidianos de sus respectivas ciudades, iniciando un género de vista urbana que encontraría más tarde fuera del país una mayor difusión. A Van der Heyden, se debe la obra *El Martelaargrach de Amsterdam* (Fig. 6), también conocida a veces con el nombre de otro de los famosos canales de la ciudad, el Herrengrach; una duplicidad y una confusión que se explican porque en el cuadro el pintor realiza una curiosa composición a partir de ambos canales. Como ha señalado W. L. Barcham, este tipo de vistas urbanas se pueden contemplar como una entre otras manifestaciones de un estado orgulloso tras su reciente independencia de España, conquistada después de largas y costosas guerras.⁵

Aunque el paisaje no figura entre los temas habituales de Rembrandt (1606-1669), no está de más notar que entre los pocos paisajes conocidos que este último pintó, ya que su interés se dirigía a lo humano, las obras de puentes juegan un cierto papel. Acaso el más conocido sea *El puente de piedra* del Rijksmuseum de Amsterdam, quizá el paisaje más naturalista de entre los que pintó, a menudo interpretados como alegorías morales, mientras que en el *Paisaje* de la Fundación Casa de Alba lo que se contempla es una estructura levadiza de madera frente a una fortaleza. Un sistema de puente de contrapeso cuyo origen está en los Países Bajos y que será frecuente encontrar en la pintura de estos países de todas las épocas, desde la *Vista de Delft* de Vermeer hasta la serie de puentes de Langlois pintados por el holandés Van Gogh en Arles, tal vez en un nostálgico recuerdo de su país.



Fig. 6. Jan van der Heyden, El Martelaargrach de Ámsterdam, óleo sobre tabla, Ámsterdam, Rijksmuseum.



En España, hasta el siglo XVII, el género del paisaje apenas existe –la religión y la corona dominan y protagonizan el espacio pictórico–, aunque con algunas excepciones notables. Entre ellas está la de Domenico Theotocopuli, El Greco (ca. 1541-1614), que, quizás debido a su educación veneciana, anticipa dos auténticos paisajes en la *Vista y Plano de Toledo* de la Casa Museo de El Greco de Toledo y en la *Vista de Toledo* del Metropolitan Museum de Nueva York.

El puente de Alcántara, junto con el castillo de San Servando, es uno de los elementos del paisaje toledano que el pintor suele incluir en sus obras para identificar la ciudad, pero no el único en el contexto que nos ocupa, pues resulta curioso constatar cómo, junto a ellos, aparece a veces una rueda hidráulica con algunos elementos anejos a las edificaciones del azud, tal y como se aprecia en *San Martín y el mendigo*, de la National Gallery de Washington, o en el *San Sebastián* del Museo del Prado.

Será también formando parte de la identidad urbana como se representen otras obras de ingeniería en la pintura española de la época, como es el caso de Sevilla y su puente de barcas, el acueducto de Segovia, el puente de San Pablo en Cuenca, obra ya desaparecida de Andrés de Vandelvira finalizada por Francisco de Luna, o los puentes de Zaragoza. Estos últimos representados en un lienzo sobre la ciudad, *Vista de Zaragoza*, de 1647, obra de Juan Bautista Martínez del Mazo (ca. 1612-1667) que se conserva en el Museo del Prado, y que posee, entre otros, un gran valor documental.⁶

Es ya en el escenario pictórico italiano, durante el tránsito de los siglos XVII al XVIII, donde se consolida una tendencia pictórica que deposita en la visión del paisaje urbano el objeto estético del trabajo del pintor. Dos artistas activos en Italia a comienzos del siglo XVIII tienden a ser unánimemente reconocidos como pioneros del género de la *veduta*. Se trata del holandés Gaspar van Wittel (1653-1736) y del friulano Luca Carlevarijs (1663-1730), que dedicaron cada uno su vida artística a retratar las dos grandes ciudades de Italia –Roma y Venecia–, de las que ninguno era originario. Curiosamente, como señala W. L. Barcham, tanto Carlevarijs como Van Wittel tenían en común un interés fundamental por la tecnología moderna, que de algún modo se trasluce en sus *vedute*; había trabajado el primero como consultor arquitectónico en Conegliano, Udine y Venecia y el segundo estuvo en estrecho contacto con el técnico de la ingeniería hidráulica Cornelius Meyer (1629-1701), que en 1675 había propuesto al Senado veneciano un innovador proyecto para dragar los canales de la ciudad.

En sus primeros años en Roma, Van Wittel mantuvo una estrecha colaboración con su compatriota Meyer, encargado por el pontífice de hacer navegables algunos tramos del Tíber y autor de libro titulado *L'arte de restituire a Roma la traslaciata navigazione del suo Tevere*, ilustrado por el pintor, como acaso también su manuscrito *Modo di far navigabile il fiume Tevere de Perugia a Roma*. Los temas que interesan inicialmente al artista son, pues, temas cuyo interés comparte con el técnico alemán, como el río Tíber y sus puentes, que le inspiraron hasta quince distintas vistas, de las que realizó numerosas versiones.

Entre 1698 y 1700, Gaspar van Wittel pasó un período en Nápoles invitado por el Virrey español Luis de la Cerda, y de estos años proceden una veintena de pinturas de la *dársena napolitana*, de gran exactitud topográfica, entre las que se cuenta *La dársena de Nápoles con el castillo nuevo* de la Galería Sabauda de Turín.

Será en Venecia donde se consolida esta escuela que atiende a las demandas del momento, con Canaletto, Bellotto, Guardi o Marieschi como sus representantes más consumados. Giovanni Antonio Canal, Canaletto (1697-1767), es considerado como el principal representante del *vedutismo* setecentista y el máximo exponente entre los creadores de la imagen –y mito– de Venecia. Tradicionalmente elogiado por la exactitud fotográfica y topográfica de sus *vedute*, a partir de los estudios de André Corboz, la figura de Canaletto se contempla hoy, como la de otros *vedutistas*, bajo un prisma bien distinto, atribuyéndose a sus vistas “un origen mucho más mental y menos fenoménico”, como han señalado Dario Succi y Annalia Delneri.⁷

La experiencia británica de Canaletto, desarrollada durante una década a partir de 1746, nos ha legado algunas imágenes magníficas e insustituibles del puente de Westminster, auténticos “informes técnicos” de la obra, dedicados como están a mostrar cómo va surgiendo la gran construcción en el paisaje urbano y, con detalle, sus características técnicas.

También del ya citado puente de Walton sobre el río Támesis, en Surrey, singular puente en arco de madera, célebre por su complejo entramado de vigería y considerado entre los más bellos de su género, deja el pintor magníficas vistas. Obra de William Etheridge, que había intervenido en el proyecto no realizado de un puente de madera para Westminster, su construcción, en 1750, fue promovida por el parlamentario Samuel Dickers, que encargó a Canaletto el lienzo y cuya casa se atisba a la izquierda del mismo. Constaba de tres arcos de luces muy desiguales sobre pilas de piedra, de los cuales el central ocupaba casi toda la parte navegable del río y fue, con 40 metros, el de mayor luz del país. Nada hacía presagiar cuando lo presenta el pintor su desaparición treinta años más tarde (Fig. 7).

En Francia, la recuperación económica desde el siglo XVII y el fortalecimiento del Estado Absoluto suponen un verdadero despegue de la construcción civil, de las técnicas utilizadas y de los profesionales ocupados en ellas, los ingenieros *des ponts et chaussées*, que se manifestará en un progresivo interés por documentar estas obras, frecuentemente a través de lienzos, como es el caso de las obras del puente de la ciudad de Blois, del que se conserva un excepcional documento sobre la cimentación de sus pilas en el cuadro, atribuido a J. B. Martín el viejo, *Vista de la ciudad de Blois* (ca. 1718).

Por otra parte, y como curiosa contrapartida, la progresiva decadencia de Venecia convertirá a la capital francesa en centro de atracción turística. Pintores como De la Pagnia, Raguenet o Robert han dejado interesantes vistas de París y sus alrededores, de singular interés para la historia de la construcción. En *El descimbramiento del puente de Neuilly*, Hubert Robert (1733-1808) muestra un momento cumbre en la construcción de esta obra hoy desaparecida del gran ingeniero J. R. Pe-



Fig. 7. Antonio Canal, Canaletto, El viejo puente de Walton, 1754, óleo sobre lienzo, Londres, Dulwich Gallery.

rronet, que en el siglo XVIII promovió importantes progresos técnicos que le posibilitaron construir puentes de gran funcionalidad y belleza. El descimbramiento simultáneo –en tan solo tres minutos y medio– de los cinco arcos de este puente sobre el Sena, el 22 de septiembre de 1722, en presencia del rey Luis XV y su corte, fue un gran acontecimiento en el París de la época, como se manifiesta en el lienzo (Fig. 8).

El Estado va a propiciar también este tipo de encargos, entre los que destaca la célebre serie de los puertos de Francia encomendada a Vernet. Una serie que tiene su reflejo en los encargos similares realizados en la España de Carlos III y Carlos IV a los pintores Luis Paret y Mariano Sánchez.

A finales del siglo XVIII, el espíritu romántico contribuye a elevar el género del paisaje a una nueva dignidad. La progresiva libertad de los artistas en la elección de los temas beneficia a la pintura de paisajes, si bien el verdadero triunfo de la naturaleza –y de la obra del hombre– en la pintura no tendrá lugar hasta el comienzo de la Revolución Industrial. No es casual que este acontecimiento se produzca en Inglaterra, donde se da de la mano de Turner y de Constable, que abren con sus paisajes una nueva era en la historia de la pintura.

Formado en su juventud como dibujante de arquitecturas, J. M. William Turner (1775-1851) da un giro copernicano en el estudio y tratamiento de la luz, incorporando además en sus lienzos y en sus acuarelas un mundo circundante en proceso de veloz transformación, arrastrado por la industria y por el ferrocarril.

Uno de los motivos que pintó más frecuentemente Turner fue, precisamente, el puente, presente en su obra ya sea en los Alpes, París, Roma, Florencia o Venecia. Un interés que iría



Fig. 8. Hubert Robert, El descimbramiento del puente de Neuilly, ca 1772, óleo sobre lienzo, París, Musée Carnavalet.

más allá de su trabajo para publicaciones de vistas pintorescas y que enlazaría con un nuevo interés en la superación por el hombre de los obstáculos de la naturaleza. Señala Sweetman cómo “el amplio número y la variedad de los puentes de Turner –de uno o muchos arcos, completos o en ruinas, desde Escocia hasta el Danubio– nos lleva a verle como una figura más optimista de lo que a veces se nos ha mostrado”. Y no solo puentes, también el ferrocarril y los canales, como en *Gran Junction Canal at Southall Mill*, en la que el gran óvalo de sillería de una esclusa vuelve a ser el centro del lienzo como en algunas obras de Canaletto o Bellotto, o muelles, como *El muelle de cadenas, Brighton*, en el que se puso a prueba los últimos avances de la técnica, son objetos de una obra en la que se experimenta con los efectos de luz, atmósfera o color, a veces con una libertad en los trazos cercana a la abstracción.

También John Constable (1776-1837), que trata de explorar el mundo visible y de representar lo que realmente existe, motivo por el cual se le considera ya un precursor del





Fig. 9. John Constable, El muelle de Brighton, 1827, óleo sobre lienzo, Londres, The Tate Gallery.

Realismo, llevará al lienzo *El muelle de cadenas de Brighton*, 1827 (Fig. 9), el cual, a pesar del grán énfasis puesto en la situación de la atmósfera, que da al cuadro un cierto tono melancólico, no deja de ser una visión realista de una escena costera en la que está presente una novedosa y moderna construcción: el muelle embarcadero que entre 1822 y 1823 construyó Samuel Brown (1776-1852), uno de los pioneros en la construcción de puentes suspendidos de grandes luces, que aplicó en Brighton este mismo sistema. Tanto el lienzo de Turner como el de Constable tienen, además, un especial valor testimonial, ya que el muelle, construido en una parte muy expuesta de la costa, tras sucesivos hundimientos y reparaciones, fue destruido por una tormenta en 1896.

La revolución científica e industrial, al tiempo que proporciona a la ingeniería nuevas técnicas y materiales, trastoca la relación del hombre –y del pintor– con la naturaleza y conlleva, entre otras cosas, una vertiginosa irradiación de la técnica y del trabajo del ingeniero en el paisaje y en la vida cotidiana, que se refleja inevitablemente en el arte.

Cuando los impresionistas comienzan a pintar las impresiones ópticas, cromáticas y psíquicas que la naturaleza circundante desencadena en su ánimos, una naturaleza renovada y un entorno con frecuencia elaborado por la propia civilización se convierten en los nuevos paisajes, paisajes instantáneos, realizados en el lugar y el tiempo mismo de su contemplación y ejecución.

En el proceso surge un nuevo sentido de la naturaleza. Desaparece todo lo que en ella evocaba inmovilidad y estabilidad para dejar paso a lo fluido. De ahí la obsesión por el agua, que sustituye poco a poco el universo de lo sólido. La nueva escuela redescubre el mar, los ríos, los juegos de la luz con el agua, y son frecuentes los cuadros de puertos, puentes, regatas... que se prestan admirablemente a este fin.

También la capacidad de los puentes y sus alrededores para aislar y mostrar multitudes apresuradas sería un atractivo para los impresionistas. En 1896, Camille Pissarro (1830-1903) escribía desde Rouen a su hijo Lucien acerca de su particular interés en “el motivo del puente de hierro en tiempo húmedo, con vehículos, peatones, trabajadores en los muelles, barcos, humo, neblina a lo lejos; todo tan lleno de espíritu y vida”.

Claude Monet (1840-1926) se sintió atraído por los dos elementos más fluidos de la naturaleza, el agua y el aire, receptáculos de la luz. Además del mar y de los puertos, también las estaciones, que le permiten jugar con los efectos de humos y vapores, y los puentes –el agua nuevamente– son motivos repetidos por el pintor; tanto los puentes parisinos como el londinense de Waterloo, o en más de una ocasión los del cercano enclave de Argenteuil, frecuentado a menudo por los miembros del grupo.

Los trenes para Argenteuil partían en París de la estación de San Lázaro, junto a la cual Monet fijó su estudio en 1877 y a la que dedicó toda una serie de obras, parte de las cua-



Fig. 10. Édouard Manet, Los empedradores de la rue Mosnier, 1878, Cambridge, colección particular.

les presentó en la tercera exposición impresionista. El inmenso recinto ferroviario con su techumbre de hierro y cristal —obra en su mayor parte del ingeniero Eugène Flachet (1802-1873)—, las pesadas máquinas humeantes, la muchedumbre... todo este conjunto suponía un cambio radical respecto a los lugares tradicionales que Monet había pintando anteriormente y le iría descubriendo los aspectos pictóricos del maquinismo, aunque intencionadamente no se pronuncie sobre su utilidad o belleza.⁸

Edouard Manet (1832-1883) escandalizaría a la crítica con cuadros como *El malecón del puerto* (1869), donde en primer plano y ocupando gran parte del lienzo se ve todo el entramado en madera del conocido doble muelle de Boulogne, que inspiró asimismo a otros pintores de finales del siglo XIX y principios del XX como Boudin, Lebourg o Marquet... No menos le interesó la vida urbana parisina y los cambios que se estaban produciendo en la ciudad iniciados de manos del barón Georges Haussmann, el Prefecto del Sena de 1853 a 1870 con Napoleón III. Como nota curiosa dentro de este interés y de su temática habitual, en el año 1789, presentó al Prefecto del Sena —ya entoces el sucesor de Haussmann, que,

como éste, era partidario de agilizar el tráfico en el interior de la ciudad— una moderna propuesta para la decoración del nuevo ayuntamiento de la capital. Se trataba de una serie de obras que representarían, “Le ventre de París”. *Paris-Halles, Paris Chemins de fer, Paris-Port, Paris-Souterrains...* La seducción que el París moderno ejerció sobre algunos artistas del grupo queda patente en el lienzo de Manet *Los empedradores de la rue Mosnier* (Fig. 10).

En España será en la obra de Darío de Regoyos (1857-1913), acaso el único español ligado al impresionismo, donde aparezcan, desde sus más tempranas composiciones, los elementos de la naciente sociedad industrial, con el ferrocarril al frente. Quizá marcado por su entorno familiar —su padre, que era arquitecto, estuvo vinculado durante algún tiempo con el establecimiento del ferrocarril de Langreo—, las vías, los vagones, el humo del tren... le interesan tempranamente como motivos pictóricos.⁹

Bilbao es el escenario, en 1910, de su obra *el Puente del Arenal*, en la que se dan cita varios de los elementos más destacados de la ciudad del siglo XIX, como el Teatro Arriaga, la estación del ferrocarril, los muelles de la ría del Nervión —en





Fig. 11. Darío de Regoyos, Puente del Arenal, 1910, óleo sobre lienzo, Madrid, colección particular.



Fig. 12. Charles Sheeler, El canal de Panamá, 1946, óleo sobre lienzo, Nueva York, Art Archives Collection.

los que irrumpe poderosa la máquina del tren— o el puente sobre la misma, edificado en 1878 por el ingeniero de caminos Adolfo de Ibarreta en sustitución de un anterior puente levadizo de época de Isabel II (Fig. 11).

En el siglo XIX se había dado un paso irreversible, inventando una nueva manera de pintar en la que el mundo real, transfigurado por la impresión personal del artista, se introduce de lleno en el cuadro y con él también las obras de los hombres, sus logros, obras de ingeniería que, con su reto de técnica y modernidad, suscitan la admiración y se integran como un elemento más de nuestros paisajes cotidianos. Los pasos siguientes desde el Fauvismo, el Cubismo, el Expresionismo o el Surrealismo no renunciarán ya a esta herencia.

Desde elemento integrante de un panorama más amplio, a escenario y tema de la composición, como en *La estación del Norte* de Benjamín Palencia (1894-1980), pintada en 1918, o en *El Canal de Panamá*, realizado en 1946 por Charles Sheeler (1883-1965) —resultado de un curioso encargo del Citybank, que quería mostrar obras o lugares en los que el grupo financiero tuviera intereses— (Fig. 12), o ya como motivo para las más diversas experimentaciones pictóricas, como el *Faro de Westkapelle* (ca. 1910) de Piet Mondrian (1872-1944) (Fig. 13) o *La Torre Eiffel*, de Robert Delaunay (1885-1941), en el siglo XX las creaciones de los ingenieros han tenido cabida en la pintura bajo los más diversos prismas. La complejidad, disparidad y dispersión estilística a la que apuntan las muy diversas corrientes pictóricas desde comienzos de la centuria dan lugar a muy distintas aproximaciones al tema, que desbordan el marco de un primer acercamiento general al mismo.¹⁰

Aviones y aeropuertos entran en los lienzos, de la mano o en paralelo a los rascacielos y grandes torres de comunicaciones o a nuevos y modernos puentes, trenes de alta velocidad, ferrocarriles suburbanos, las carreteras o las autopistas. Precisamente estas últimas, sin duda uno de los iconos más representativos del siglo, llegaron a ser en 1970 el tema de una exposición organizada por el Instituto de Arte Contemporáneo de la Universidad de Pennsylvania, que congregó a artistas tan diversos como Hopper, Stella, Crawford, Warhol



Fig. 13. Piet Mondrian, El faro de Westkapelle, ca. 1910, óleo sobre lienzo, La Haya, Collection Gemeentemuseum den Haag.



Fig. 14. Richard Estes, Vista desde el puente de Williamsburg II, 1995, óleo sobre lienzo, Nueva York, Galería Marlborough.



Fig. 15. Wayne Thiebaud, Wide Downstreet, 1920, óleo sobre lienzo. Colección de Betty Jean Thiebaud.

o el hiperrealista Estes (Fig. 14). Con Wayne Thiebaud (1920) y su impactante *Wide Downstreet* (Fig. 15), una de sus numerosas vistas de San Francisco que, en cierta manera, nos devuelve a las *inventadas* vistas de la Venecia de Canaletto, cerramos este breve recorrido por la pintura y la ingeniería que es solo uno de los muchos posibles. □

Ana Vázquez de la Cueva
Historiadora de Arte e Ingeniería

Notas

1. Bowron, E.P. (ed.), *Bernardo Bellotto and the capitals of Europe*, New Haven and London, University Press, 2001.
2. Skempton, A.W., *Civil engineers and engineering in Britain, 1600-1830*, Aldershot, Variorum, 1996, cap. VII, p. 32.
3. Vázquez de la Cueva, Ana, *La ingeniería civil en la pintura*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Grupo Terratest, Ministerio de Fomento, Cedex, Cehopu, 2000, pp. 228-229
4. Martín Vide, Juan Pedro, "Ciudad y río en las artes", *O.P.* 46, "Río y Ciudad I", 1999, pp. 85-95.
5. Barcham, William L., "Luca Carlevarijs e la creazione della veduta veneciana del XVIII secolo", *Gaspare Varvitelli e le origini del vedutismo*, Roma, Viviani, 2002, pp. 63-64.
6. Portús, Javier, "La ingeniería española en la pintura de los siglos XVII y XVIII", *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*, Ministerio de Defensa, 2005, pp. 59-61.
7. Dario Succhi y Analia Delneri, "Canaletto y Venecia, la ciudad que se podría construir", *Canaletto: una Venecia imaginaria*, Madrid, Fundación Colección Thyssen-Bornemisza, 2001, p. 18.
8. *L'impressionisme et le paysage français*, París, Grand Palais, 1985, pp. 179-181.
9. San Nicolás, Juan, "Regoyos en Europa", *Darío de Regoyos: 1857-1913*, Madrid, Fundación Cultural Mapfre Vida, 2002, pp. 36-71.
10. Vázquez de la Cueva, Ana, "La ingeniería civil en la pintura", *La ingeniería civil en la pintura: catálogo de la exposición*, Ministerio de Fomento, 2004, pp. 15-68.

