

DE VIAXE POLO TEMPO ENTREN

5. ARTE E
FERROCARRIL

5.1. Pintura e ferrocarril.

Cando en 1844 Turner pinta “Chuvia, vapor e velocidade” pon de manifesto a íntima relación que existe entre o artista e a época na que vive. Esta referencia non debería ser esquecida xa que establece o vínculo que a arte ten coa época na que xurde, relación que permite entender a obra de arte de xeito profundo.

Que a aparición do ferrocarril foi un acontecemento no século XIX non ofrece ningunha dúbida, e o seu impacto no futuro está máis que probado; o que agora tratamos é de amosar a influencia que tal fenómeno supuxo no mundo da arte e como ao longo do tempo as distintas tendencias artísticas manifestaron unha especial sensibilidade cara a este medio de transporte de masas.



Lám.1 Turner
CHUVIA, VAPOR E
VELOCIDADE

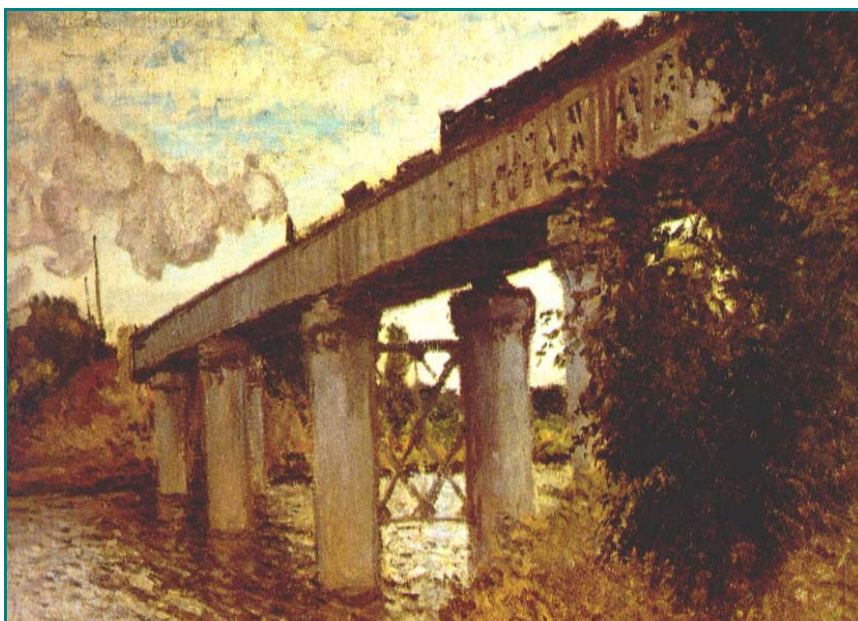
Comezamos facendo referencia a un cadro moi coñecido tanto pola novidade na técnica empregada polo artista, como polo tema, que neste caso é o paso do tren perante unha paisaxe (Lám. 1). Pensamos que é ilustrativo iniciar esta análise por un autor inglés, Turner, dado que foi no país anglosaxón onde o ferrocarril comezou a súa

singradura¹. Pintor da estética do sublime, é dicir, do tempestuoso, do extraordinario, do lenzo entendido como espacio onde ofrecer unha persoal interpretación das forzas da natureza, experimenta o mesmo tempo coa cor. El mesmo expresa: “Cada mirada á natureza tradúcese nun refinamento na arte”.

Os efectos cromáticos, a importancia da vexetación dilúese entre o vapor, o fume e a néboa, elementos inmateriais da cor que xustifican o seu uso revolucionario, xa que o pintor mantiña que a luz consume e destrúe tódalas cousas. Este cadro sorprende pola modernidade, o que é definido por J. Clay:

“Transposición dos temas do sublime ao eido da técnica, pintando a fusión do valor industrial cos fenómenos atmosféricos da chuvia e a néboa, asociándoos a un novo parámetro: a velocidade”

O paso seguinte ven da man dos impresionistas franceses. O desenvolvemento industrial pasa ao continente e as máquinas fumegantes percorren unha natureza que se converten no obxectivo fundamental para este colectivo de pintores “O plein air”. Monet pinta en 1872 “A ponte do ferrocarril en Argenteuil”(Lám.2), onde as ricas propiedades reflexivas da luz e a cor son aproveitadas de xeito xenial.



Lám. 2 Monet A
PONTE DO
FERROCARRIL EN
ARGENTEUIL

Os brillos conseguidos coa cor pura, sen mestura, invaden o lenzo, as veces en pinceladas curtas e xustapostas, outras, como na auga da parte inferior do cadro en áreas máis amplas de cor. Un leve pero luminoso velo unifica a escena, disolvendo o contorno

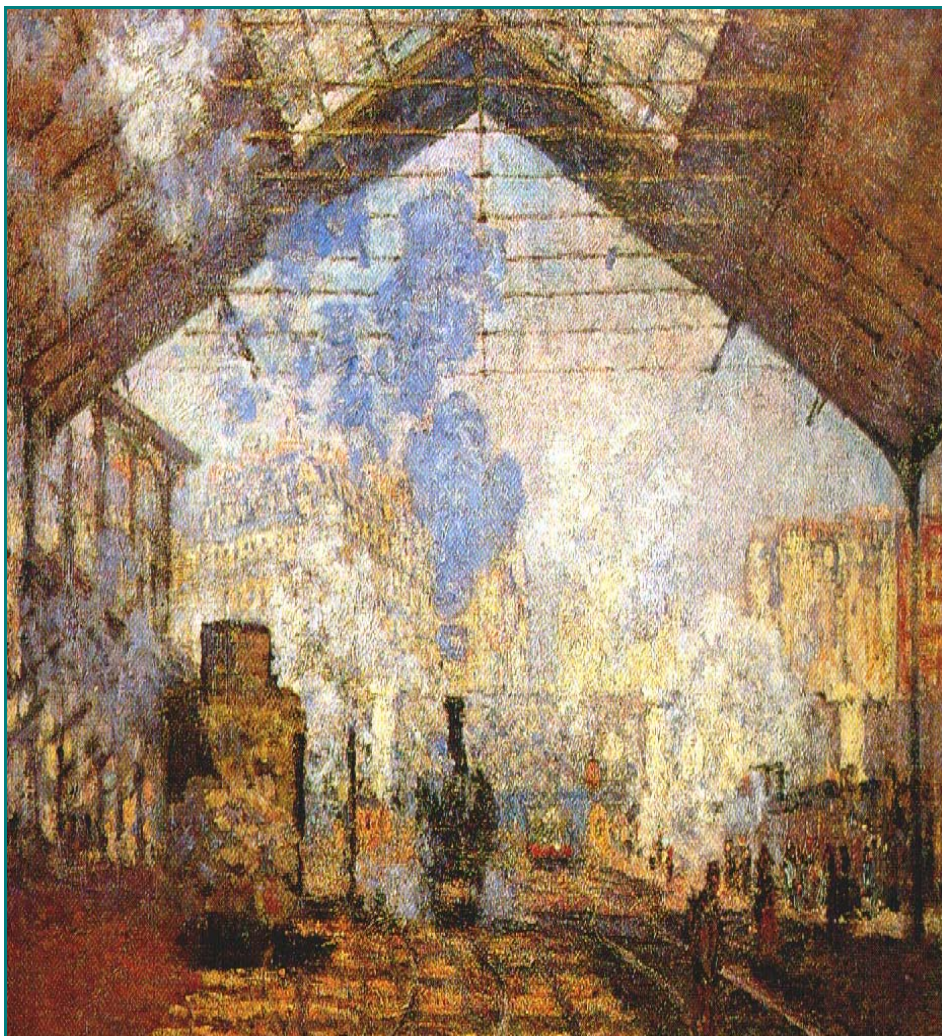
¹ TURNER J.M.W. (1775-1851). Catálogo, Fundación la Caixa, Barcelona, 1993

dos obxectos²

Aparece a representación do tren sobre a ponte, que sinala a unidade inseparable de civilización e natureza propia dos pintores impresionistas. Seguindo as verbas de Baudelaire:

“Para o pintor, como para o poeta, a modernidade é o transitorio, o fuxitivo, o continxente, a metade do arte; a outra metade é o eterno e o inamovible”

O cadro que agora comentamos resume a aplicación da idea baudeleriana no sentido da modernidade, mostrando a paisaxe como o eterno fronte o fume da locomotora que representa o transitorio, o temporal, o perecedoiro.



Lám. 3 Monet
ESTACIÓN DE
SAINT-
LAZARE

² BORNAY, E., El siglo XIX, Historia Universal del arte, Vol. VIII, Barcelona, Planeta, 1990



MONET. 1877.
"A estação de Saint-Lazare"

Monet do mesmo xeito que Turner, trinta anos antes con “Chuvia, vapor e velocidade”, anticipa o que será a famosa serie de estacións do ferrocarril, iniciada en 1876 e completada en 1878 (Lám.3).

Un tema da “vida moderna”, unha estación de ruidosas máquinas de ferro, sobre a presenza das cales os contemporáneos de Monet continuaban pensando que atentaban contra toda estética. ao pintor interésalle o obxecto-máquina en relación coa capacidade de producir elementos inmateriais, capaces de alterar a cor.

Dende o interior e o exterior da estación, Monet executou unha serie de óleos nos que o protagonista real era o vapor e as diferentes tonalidades conseguidas, conxugando coa luz atmosférica que ofrecen, segundo o tempo, as rúas de París o fondo da estación de Saint- Lazare.

A medida que pasa o tempo a extensión das liñas de ferrocarrís van en aumento e invaden todo o que se define como “espacio civilizado”. Podendo estar en maior ou menor medida de acordo con esta cualificación o certo é que se produce paralelamente o desenvolvemento económico, social e político coa chegada do ferrocarril. Este é un elemento de aproximación de espazos, de culturas, de xeitos de vida.

O século XX é unha centuria de transformación en tódolos ámbitos; a innovación arquitectónica, a ruptura co pasado, aparecen vinculadas frecuentemente neste primeiro momento, as propostas de transformación urbanística, ou o que é o mesmo, a invención dun tipo de cidade que responda as esixencias da industrialización que nacera no século anterior e a intervención na súa funcionalidade de innovacións como a electrificación ou os modernos sistemas de transportes, avión , automóbil, tranvías eléctricos. Logo esto inclúe a arte que tamén recolle, como non podía ser doutro xeito, o seu interese polo ferrocarril.

A vangarda artística manifestouse como unha acción de grupo, de grupo reducido, unha elite que se enfrontaba, ata con violencia, a unhas situacións máis ou menos establecidas e aceptadas pola maioría. Por esta razón con frecuencia era rexeitado socialmente, aínda que co tempo alcanzou o recoñecemento e a súas ideas foron asimiladas.

A incompreensión inicial, a marxinación e a posterior aceptación e ampla difusión xustifican a posteriori o seu papel anticipador do futuro. Ademais, é un feito que pon de manifesto unha nova situación do artista na sociedade, unha situación enraizada na idea romántica do artista como xenio incomprendido.

Moitos son os “ismos” que se acollen baixo a xeneralidade de vangarda, pero centrarémonos naqueles que lle prestan atención ao tema que nos ocupa, tal é o caso do expresionismo ou o futurismo, que baixo un gran número de manifestos dedicados á pintura, escultura, teatro, música, cine, arquitectura, mostran a visión novidosa que eles

propoñen.

O termo “expresionismo” nun sentido amplo, aplícase a obras de arte de épocas moi distintas, para definilas, en xeral, como o soporte sobre o cal o artista mostra a súas emocións e ademais consegue transmitir ao espectador o sentimento propio do artista creador.

A deformación polo impulso emocional é a característica máis patente. No ámbito da arte contemporánea, o termo inclúe unha tendencia específica desenvolvida en Alemaña en particular e en centroeuropea en xeral, aproximadamente entre 1905-1925 case o mesmo tempo que o cubismo.



Lám. 4 Munch *FUME DO TREN*

Na área xermánica o expresionismo foi sinónimo de modernidade; nel condensáronse as actitudes das primeiras vangardas, que mostraron unha disposición innovadora, unha oposición á arte de imitación, e unha rebelión contra a moral vixente. O expresionismo estaba destinado a exercer gran influencia noutros destacados movementos do século, radicalmente libres no emprego da cor e donos dunha linguaxe desgarrada, no que dominan as formas angulosas e dislocadas. Os expresionistas, coas súas achegas, están na base das chamadas vangardas históricas³.

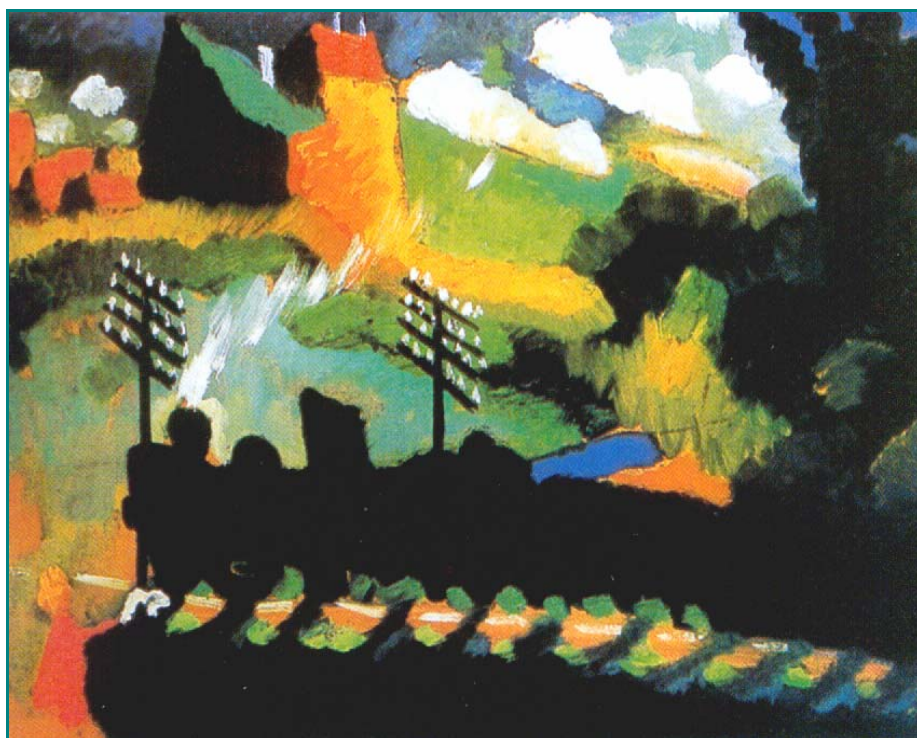
Esa forma da arte que foi o expresionismo alemán, visionaria, mística, interiorizada, que daba prioridade ás experiencias emocionais e espirituais da realidade, que era como un berro, explícase no contexto dunha sociedade que vive unha industrialización acelerada, cunha rápida transformación das cidades, do xeito de vida, pero que pola

³ PÉREZ SEGURA, J. “Expresionismo” en *Descubrir las Vanguardias*, Madrid, Arlanza Editores, 2000, pág. 25-48

contra mantén unha mentalidade antiga, cun ríxido autoritarismo. Neste ambiente de tensión social, o artista como ser sensible, exterioriza os seus sentimentos de tensión, angustia, que ás veces se toman como premonitorios da inminente guerra mundial.

Xunto as fontes da pintura expresionista hai que sinalar a dous pintores considerados como precursores, o belga Ensor e o noruegués Munch. Concretamente deste último atopamos o cadro “Fume do tren”, 1900 (Lám. 4). Unha súbita inquietude é transformada en impresións sensíbles, con cores e ritmos arremuíñados, onde a sinuosidade das liñas mestúranse cunha perspectiva intrigante.

Lám. 5 Kandinsky
VISTA DE MURNAU
CON
FERROCARRIL



O expresionismo non pode ser debidamente comprendido sen o seu precedente fauvista. Aínda que ámbolos dous xurdiron case ao mesmo tempo, o trunfo das manchas de cor e da liña ondulante que dominou os “fauves” foi sen dúbida determinante para os expresionistas.

Neste movemento encontramos a un dos artistas máis importantes, tanto polo que aportou a arte do seu tempo na teoría e na práctica, como pola achega que fai cara o futuro, este é o ruso Wassili Kandinsky. Despois de recorrer Italia, Holanda, norte de África, París ou Berlín, aséntase en Múnic en 1908 e dende alí desprázase frecuentemente a Murnau onde pinta cadros como “ Vista de Murnau con ferrocarril e castelo”(Lám. 5). Murnau, preto dos Alpes, convértese en obxecto de reflexión sobre a natureza, un modo de experimentación coa forma e a cor, como medio de expresar tanto os aspectos representativos como os subxectivos ou emocionais.

Prodúcese nesta obra unha ruptura definitiva cos medios de representación

clásicos: a perspectiva é substituída por un xogo dinámico e imaxinario de liñas diagonais. A forma das casas, das árbores, das nubes, o tren, desvanécense progresivamente, quedando reducidas a un xogo de cores elementais. Pero tamén é sorprendente a aplicación antinaturalista da cor. As teorías que aplicaron os fauves franceses son levadas a tales extremos que permiten a pintura contemporánea sentar as bases da súa autonomía sobre os medios de reprodución mecánica, como a fotografía.

A partir do expresionismo a arte non quererá imitar o que suxiren os sentidos senón construír, mediante a intuición e a sensibilidade, o seu propio universo independente. Non é de estrañar polo tanto que o paso seguinte cara a abstracción fose natural e sen traumas. Kandinsky libérase dos elementos da arte, a cor, a forma e a luz tal e como explica no seu texto “Do espiritual na arte” (1910)

O movemento de vangarda coñecido como futurismo pon de manifesto a preocupación que os seus integrantes senten polos signos máis espectaculares da moderna sociedade industrial, as máquinas, a velocidade, a enerxía, a violencia. Foi o primeiro movemento que bosquexou unha intervención deliberada e militante a favor da modernidade.

O Primeiro Manifesto Futurista, 1909, firmado por Marinetti, e publicado no diario parisino Le Figaro di entre outras cousas:

- 1- “Queremos cantar lo amor ao perigo, o hábito da enerxía e da temeridade
- 4- Declaramos que o esplendor do mundo enriqueceuse cunha nova beleza: a beleza da velocidade
- 8- ¡Estamos subidos sobre o promontorio extremo dos séculos! ¿porqué mirar cara atrás se debemos atravesar as cortinas misteriosas do imposible? O tempo e o espacio morreron onte. Vivimos xa no absoluto, posto que xa creamos a eterna velocidade omnipresente.
- 11- Cantaremos as grandes masas axitadas polo traballo, o pracer ou a revolta; as secuelas multicolores e polifónicas das revolucións nas capitais modernas: a vibración nocturna dos arsenais e os talleres baixo a súas violentas lúas eléctricas; as gloriosas estacións tragonas de serpes fumeantes; as pontes de saltos ximnásticos tendidos sobre a coitelería diabólica dos ríos soleados; os paquebotes aventureiros que outean o horizonte; as locomotoras cos seus grandes torsos brincando polos raís como enormes cabalos de aceiro embriagados por longos tubos, e o voo deslizante dos aeroplanos, as cales hélices teñen estrépitos de bandeiras e aplausos da multitude entusiasta...”⁴

⁴ MARINETTI, Primer Manifiesto Futurista en *Las primeras vanguardia históricas del siglo XX* de 209

O futurismo potenciou enerxicamente a posibilidade de que a técnica transformase a vida. Ese discurso, que vinculaba o progreso técnico e o progreso social, traducíase na estética futurista coa idea dunha vida moderna. Os principais símbolos desa vida moderna eran, para Marinetti, a velocidade mecánica do automóbil e do aeroplano, xunto coa potencia do ferrocarril, significantes primordialmente e equivalentes plásticos da dinámica universal, e dicir, dos sons, ruídos e luces do teatro, do cabaré, das rúas, dos portos, arsenais, garaxes, fábricas, da vida activa dos talleres, das clínicas, ou das estación do ferrocarril, todos eles escenarios predilectos do futurismo.



Lám. 6. Boccioni ESTADOS DE ANIMO II

Os futuristas proclamaron a beleza da velocidade, e o arrebatamento ante as sensacións dinámicas. Por todo isto, o futurismo debía de conter e transmitir a sensación de movemento permanente. A teoría, ou declaración de intencións foi sempre por diante das realizacións neste movemento de vangarda. O verdadeiro programa do grupo aparecía no “Manifesto da pintura futurista”, publicado o 11 de abril de 1910 e no que sinalaban como clave da súa pintura, o concepto de dinamismo universal, procedente da filosofía de Bergson e indicaban a súa intención de captar a sensación dinámica en canto tal e o seu desexo de mostrar como o movemento e a luz destrúen a materialidade das cousas e como estas se poñen en contacto entre elas e se interpretan fundíndose co ambiente.

Un dos artistas emblemáticos do futurismo é Umberto Boccioni quen reivindicou a

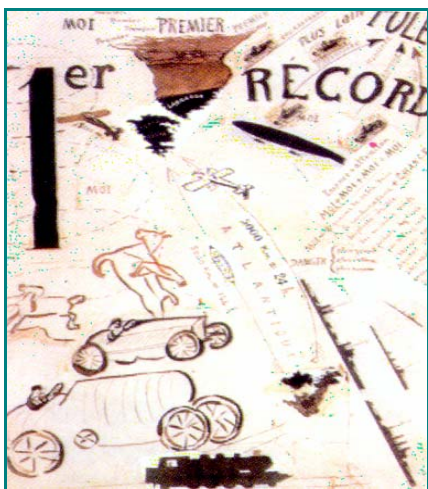
primacía dos futuristas en canto a introducción na pintura do concepto de simultaneidade, chegando a acusar aos cubistas de copiarlles.

Pinta “Estados de ánimo II”, 1911 (Lám.6), cadro no que as formas mecánicas e artificiais son transcritas en termos xeométricos e de contornos acusados. A natureza é tratada de xeito evanescente. Os ritmos sinuosos mostran a influencia do art nouveau, a aplicación da cor, o contraste coa representación diagramática da locomotora outorga a pintura un carácter híbrido.

Os números, que se incorporan na parte central están utilizados a maneira cubista, e teñen unha triple función: primeiro subliñan o carácter plano da tea, segundo, contribúen a amarrar a composición, reforzando o xogo de verticais e horizontais dos elementos mecánicos. Por último, serven como clave interpretativa da escena, o reproducir o número da locomotora.

Marinetti no manifesto fundacional, utilizou como un dos eixes centrais do seu discurso:

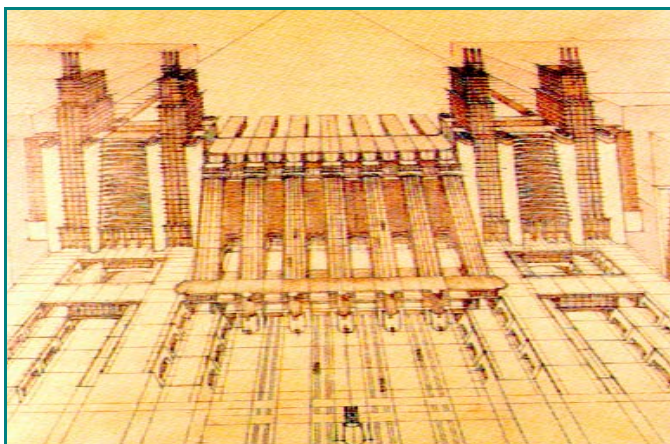
“ataque ás cidades-museos e o canto á vida trepidante da gran cidade, a exaltación do fervor nocturno dos arsenais e dos estaleiros..., as fábricas colgadas das nubes..., das pontes semellantes aos ximnastas xigantes”



Lám. 7. DEBUXO A TINTA CHINA E COLLAGE

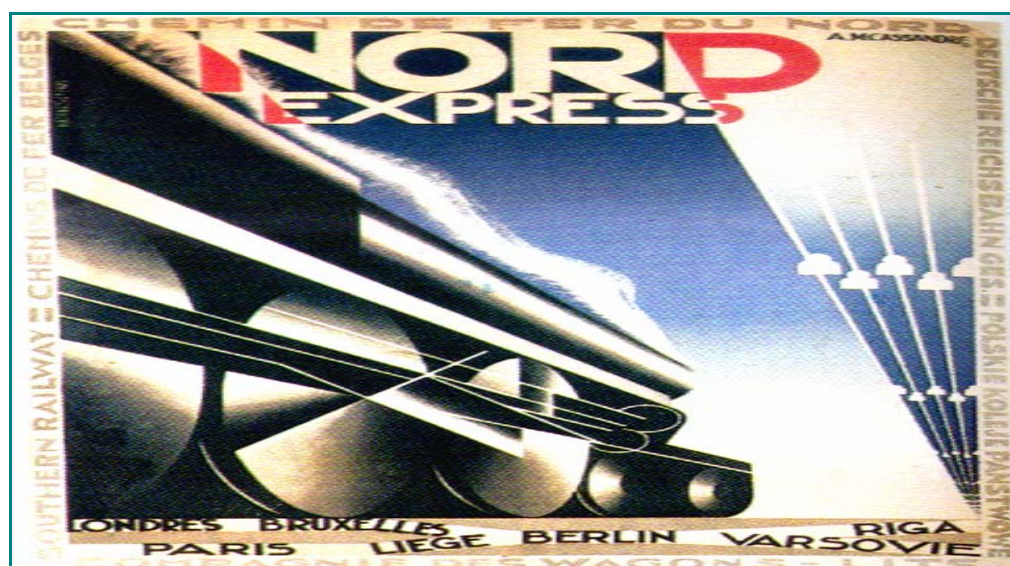
O mesmo Marinetti realiza un debuxo a tinta china e collage sobre papel que reflexa esa preocupación constante que o estilo futurista sentiu cara o movemento, a velocidade, o ritmo trepidante da vida moderna (Lám 7).

Tardou cinco anos en atopar en Antonio Sant`Elia ao arquitecto adecuado e a súa proposta de cidade sobre a cal poder bascular o dinamismo e o amor á máquina propio do delineamento futurista como queda plasmado na “Estación aérea e de trens”, 1914, debuxo a tinta e lapis (Lám 8).



Lám.8: ESTACIÓN AÉREA E DE
TRENS

Precisamente vinculado con esta estética, aínda que distanciada xa no tempo, atopamos o cartel que deseña Cassandre titulado Nord Express, 1927 (Lám.9).



Lám. 9. NORD EXPRESS

A chegada do ferrocarril coincide con desenvolvemento artístico de moitas rexións españolas. Co inicio da industrialización aparece nunha burguesía en alza un inusitado interese pola arte. O tempo do ferrocarril é tamén o tempo dun novo artista, que xa non está ligado aos clientes tradicionais das etapas anteriores: a igrexa e a aristocracia. Aparece o cliente ou coleccionista burgués e xorden con forza exposicións, galerías, críticos, teorías e en xeral un novo público que valora a arte. Sen embargo, A propia

evolución desta pintura reflicte a situación de atraso da sociedade española de finais do século XIX, permanecendo unha estrutura económica na que segue sendo dominante a agricultura, gandería e minería, actividades ligadas ao sector primario.

A propia evolución desta pintura reflicte a situación de atraso da sociedade española de finais do século XIX, permanecendo unha estrutura económica na que segue sendo dominante a agricultura, gandería e minería, actividades ligadas ao sector primario. O ferrocarril aparece como tema nun primeiro momento na pintura tradicional e na de paisaxe, para despois incorporarse a timidamente (Lám.10 e 11) a propostas máis modernas como as que se veñen comentando (Lám. 12).



Lám. 10.
Jenaro Pérez
Villaamil
(1807-1854)
"Inauguración
del ferrocarril
de Langreo
por la Reina
Gobernadora.
Entrada del
tren en Gijón"
1852

Lám. 11. "De San Fernando a Cádiz"
Tomás Fedriani e
Ramírez".



Lám. 12. Darío de Regoyos e Valdés (1857-1913).
"El Viaducto de Ormaiztegui" Óleo sobre lienzo. 1898



Arriba: Darío de Regoyos.
"Ponte do Arenal" 1910.

Abaixo: Darío de Regoyos. "El paso del tren"
1902.





Darío de Regoyos. "O túnel de Pancorbo" 1902

Benjamín Palencia.
Estación do Norte de Madrid.
1918.



Non queremos rematar este percorrido pola arte que recolle como fío conductor a figura do ferrocarril vista dende as distintas perspectivas artísticas desenvolvidas entre a metade do século XIX ata a metade do XX, sen mencionar algún exemplo da pintura en Galicia, como é o caso do artista Arturo Souto que pinta o cadro “Porto de Bilbao”, 1932 (Lám. 10).



Lám. 13. PORTO DE BILBAO

Nesta obra as influencias das vangardas históricas son evidentes. O gusto polas formas xeométricas, as perspectivas complexas, a cor non realista pero tamén a captación da modernidade a través das chemineas das fábricas, do barco atracado no porto e do ferrocarril, elemento imprescindible no desenvolvemento económico dos pobos⁵.

Todo está traballado, pensado, nada se dispón o azar, mostra unha preocupación polas formas e a solidez das cousas, os espazos, o ambiente. A inclusión do tren nos cadros dos galegos en particular e dos españois en xeral non é en absoluto frecuente, pero isto explícase por dúas razóns elementais, primeira porque a incorporación de España ao

⁵ BOZAL, V. Pintura y escultura españolas del siglo XX (1900-1939), Madrid, Espasa Calpe S.A., 1933

desenvolvemento industrial, que leva consigo a necesidade do ferrocarril, fíxose con atraso respecto de outros países europeos e segundo, relacionado co que acabamos de dicir, os artistas viven e recollen a época histórica a que pertencen, de aí que o mesmo tempo que artistas europeos, ingleses, alemáns ou italianos utilizan o espazo urbano como marco no que o ferrocarril constitúe un elemento para as súas composicións, en España en xeral, e en Galicia en particular, os elementos reflicten unha vida rural asentada nunha economía agrícola, gandeira e pesqueira.

En resumo, a arte esta imbricada na época histórica na que xorde e da que non se pode prescindir para poder facer unha análise razoada e seria.

5.2 Arquitectura e ferrocarril.

Estación das Delicias
de Madrid.





Alzado da
Estación de
Almería. 1895.



Estación Santander-Bilbao ou Concordia na cidade de Bilbao. Detalle. S. Achúcarro.

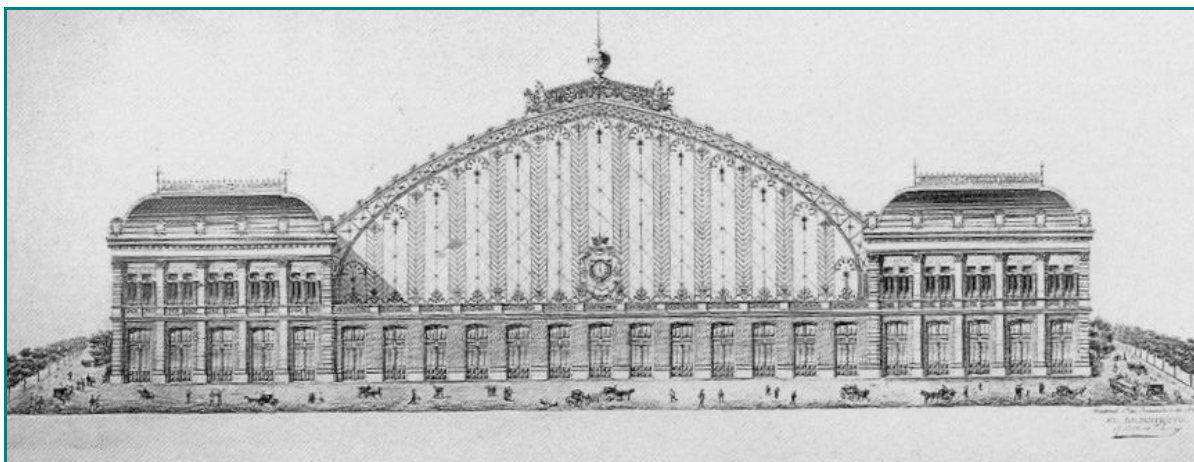
Se ben no capítulo dedicado á historia da liña do ferrocarril Vigo - Ourense abordouse o tema das estacións, agora, neste apartado dedicado á arte, amplíase a visión ao contexto xeral da arquitectura relacionada co ferrocarril, presentando os estilos que este novo medio de transporte adoptou na xeografía española para os seus edificios de viaxeiros. Esta análise do contexto artístico serve para comprender a presenza de certas arquitecturas na vella liña Ourense-Vigo e doutras propostas que se incorporan na década de 1920, cando se inician as obras da variante desta liña por Zamora. Variante que se amplía coa construción dun novo tramo de ferrocarril a través do interior de Galicia, comunicando Ourense con Santiago e A Coruña. Esta nova liña, iniciada na dictadura de Primo de Rivera, non se remata ata a posguerra.

O ferrocarril, como ben prezado da Revolución Industrial, utilizou no seu beneficio ao longo do século XIX algunhas das melloras que esta revolución xerou, como foron os avances introducidos na produción de ferro e aceiro. Da importancia que alcanza o ferro como material constructivo nesta época consérvanse símbolos tan emblemáticos como a torre Eiffel de París. O ferro e o aceiro, ademais de ser esencial na vida do propio ferrocarril como material de locomotoras, vías, pontes, viaductos, etc., incorporouse con decisión á arquitectura das estacións construídas en toda Europa e Norteamérica. A presenza en España de importantes capitais estranxeiros nas diversas compañías que se crearon durante as diversas fases de construción da rede de ferrocarrís facilitou a presenza de solucións ligadas á arquitectura do ferro.



Lám. 14 Antiga estación da Praza de Armas ou de Córdoba na cidade de Sevilla (1899-1901). Nela conviven a imaxe da arquitectura do ferro con formas que recrean ao pasado.

O ferro permitía a prefabricación e un menor peso dos elementos resistentes, conseguindo abaratar os custos constructivos e sobre todo posibilitaba abarcar grandes espacios con amplas estruturas como as que necesitaba unha estación de ferrocarril. Asociado ao vidro permitía establecer unha estrutura translúcida apropiada para cubrir vías e plataformas de viaxeiros e mercadorías.



Lám. 15 Arriba:
proxecto da
Estación de
Atocha. Madrid.
A. de Palacio.

Lám. 16. Antiga
foto da Estación
de Atocha.

Sen embargo, as posibilidades que ofrecía este novo material non levaron á desaparición de formulacións arquitectónicas tradicionais, ligadas neste período ao eclecticismo e historicismo, senón que as diversas propostas conviven, mestúranse e solápanse (Lám.14). Por un lado créanse os estilos do pasado, cun concepto conservador de “arquitectura-arte” e polo outro aparecen solucións ligadas á técnica, á “arquitectura-enxeñería”.

Os edificios de viaxeiros das grandes compañías responden ao espírito contradictorio da época. Nese dialogo técnica-tradición, nas estacións introdúcense con gran audacia modernas estruturas de ferro (Lám. 15, 16 e 17), á vez que non se descoida a presenza de formas arquitectónicas e decorativas ligadas ás diversas tendencias estéticas. Nalgúns casos amósase a estrutura de ferro con claridade, noutras escóndese baixo unha ampulosa roupaxe arquitectónica exterior.



Lám. 17. Estación das Delicias de Madrid coa súa gran estrutura de ferro.



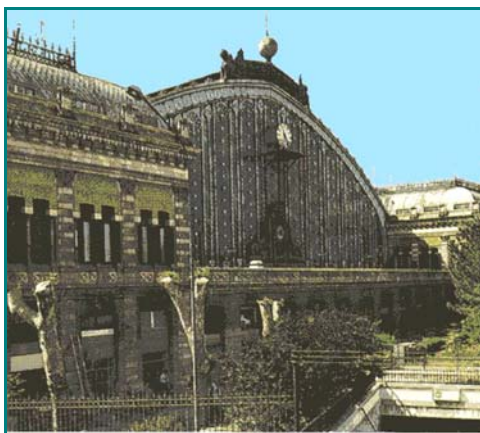
Lám. 18. Interior da estación de Valencia.
Demetrio Ribes.

Na mentalidade dunha época, na que a promoción dunha arquitectura suntuosa era expresión de prestixio, solidez económica, éxito nos negocios, etc., non se descoidou por parte das grandes compañías a elección de estilos que foran representativos da importancia da liña, polo que o ferro foi unha solución constructiva que tivo que convivir coas formas dos estilos en alza.

As estacións foron nas cidades e vilas nas que se implantaron edificios importantes. Xeraban un espacio físico de encontro, actuando como verdadeiras e modernas portas de entrada na cidade. Ademais eran nesa época un símbolo da ilusión pola prosperidade, pola civilización, polo progreso...

A arquitectura das estacións, reflicte quizais mellor que outras tipoloxías, a complexidade de propostas arquitectónicas que se dan cita no panorama español a partir do reinado de Sabela II, tras conseguir o arquitecto liberarse da rixidez da norma neoclásica. Tendencias como a propia arquitectura do ferro, os neomedievalismos tardorrománticos, eclecticismos, modernismos, rexionalismos, etc., que nunha época confusa, están obrigadas a convivir. Todas estas tendencias vanse incorporando ás edificacións das diversas liñas segundo a etapa cronolóxica da súa construción.

Algunha das primeiras estacións amosan un aire marcadamente industrial, prevalecendo a imaxe das estruturas de ferro, como sucede coa de Atocha de Madrid, construción equiparable ás grandes estacións das capitais europeas. (Lám. 15, 16, 19) Foi proxectada polo arquitecto Alberto del Palacio e o enxeñeiro Saint James, levantándose entre 1889 e 1892 en substitución doutra anterior menos ampulosa. As estruturas de ferro tamén se amosaban con claridade na estación das Delicias de Madrid (Lám. 17), nunha gran edificación proxectada polo enxeñeiro francés Émile Cachelièvre e inaugurada en 1880.



Lám. 19. Estación de Atocha. Detalles. Madrid.



Lám. 20. Estación de Almería. 1895.

Lám. 20. Estación de Almería.
1895



Lám. 21.
Estación
de
Canfranc

No último cuarto do século XX impónse con forza a influencia da arquitectura francesa do Segundo Imperio, da que é mostra significativa a edificación viguesa xerada entre 1880 e os inicios do século XX. Dentro desta influencia algunhas estacións presentaban un pavillón ou corpo central destacado e dous laterais máis ou menos enfatizados, decorados con motivos ornamentais de base neobarroca. As cubertas reforzan esa imaxe afrancesada coa presenza de mansardas, bufardas e cúpulas. (Láms.21, 22 e 23)



Arriba: Lam. 22.
Estación de
Burgos.

Lám. 23. Estación
de Valladolid.

Dentro das primeiras grandes estacións españolas destaca tamén a do Norte de Madrid (lám. 24), cunha arquitectura de corte afrancesado, que se presenta cunha gran contención decorativa. A presenza desta influencia francesa, ademais de estar en sintonía cunha tendencia propia da arquitectura española deste período, respondía tamén a intervención de técnicos franceses na “Compañía dos Camiños de Ferro do Norte”. Como sucedeu coas pontes e cos viaductos, moitas das pezas que constituían as estruturas de cubrición das estacións foron fabricadas no estranxeiro, fundamentalmente en Francia e Bélxica. A imaxe da arquitectura francesa está presente noutras destacadas estacións da liña de Madrid a Irún, como sucede nos casos de Burgos e Valladolid (Láms. 22 e 23). Nese tipo de arquitectura tamén podemos incluír a de Medina do Campo (Lám. 25).



Lám. 24. Estación do Norte de Madrid.



Lám. 25. Estación de Medina do Campo. Vicente Sala, 1896-1902.

Lám. 26. Imaxe da desaparecida estación do ferrocarril de Vigo.



A estación de Vigo, a principal da liña Ourense-Vigo, encadraríase nun eclecticismo clasicista, de gran simpleza de formas e contención decorativa que está presente nas liñas de menor categoría. As necesidades dunha construción económica, levaría a concretar unha proposta de linguaxe sinxelo e estandarizado, que permitira simplificarse aínda máis nas estacións de segunda e terceira orde. Estas formas simples e académicas estaban tamén presentes na arquitectura das estacións da Coruña e Lugo (lám. 27) da liña da Compañía do Norte.



Lám. 27. Estación de ferrocarril de Lugo. Estilo ecléctico.

Outra das tendencias que está presente nas estacións españolas con gran profusión e o neomudexar. Unha arquitectura sinxela de ladrillo, de gran racionalidade, que no ornamental depura formas dese estilo histórico. (Láms. 28, 29, 30, 31 e 32). Esta variante ecléctica neomudexar tivo unha gran incidencia na arquitectura madrileña de finais do século XIX e principios do XX.



Láms. 28,-29, 30. Estación neomudexar de Toledo.
Narciso Clavería, 1917-1919.



Lám. 31. Estación de Huelva



Lám. 32. Estación de A Palma do Condado.

Segundo se implantan novas liñas o se amplían e renovan estacións vanse incorporando novos estilos a esta tipoloxía de edificios, como sucede co modernismo. Este estilo presenta en España un gran e orixinal foco en Cataluña, destacando a produción de arquitectos tan destacados como Antonio Gaudí, Puig i Cadafalch, Domènech i Montaner, etc. Sen embargo, agás a zona de Cataluña, o modernismo que máis se difunde pola xeografía española é o de influencia vienesa. Unha proposta máis contida, con ornamentacións máis xeométricas e pregadas ao marco arquitectónico.

Esta arquitectura de influencia da secesión vienesa está magnificamente representada nas edificación ferroviarias por dous proxectos do arquitecto valenciano Demetrio Ribes. A primeira obra, (desaparecida) era a antiga estación do Norte de Barcelona (Lám. 33). A segunda é a estación do Norte de Valencia (Láms. 34, 35, 36), que dentro da estética modernista vienesa, destaca por la riqueza cromática da profusa cerámica e polos traballos de forxa.



Lám. 33. Desaparecida Estación do Norte de Barcelona. Demetrio Ribes (1914.1918)



Láms. 34-36. Estación do Norte
de Valencia. Demetrio Ribes.
Estilo modernista.



A arquitectura das estacións do ferrocarril tamén incorpora o estilo rexionalista, como tendencia de gran aceptación nalgunhas zonas da xeografía española que culmina coa exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929. O rexionalismo arquitectónico xorde no ambiente de pesimismo xeneralizado que sacude á sociedade española tralo desastre de Cuba de 1898. Nese contexto búscase definir unha arquitectura nacional hispana tomando como referencia aqueles estilos que tiveran unha expresión particular en España, especialmente o plateresco. Tamén nas estacións reflíctese a corrente que a principios do século XX tendeu á busca dun estilo especificamente hispano, como ocorre coa estación de Zamora (Lám. 37).



Lám. 37. Estación de Zamora.

Partindo desta posición, pronto aparece o rexionalismo arquitectónico ou tendencia que busca nas tradicións constructivas locais ou nos estilos de especial desenvolvemento local unha serie de referentes que lle outorguen á arquitectura unha aparencia de propio. O rexionalismo terá en España focos destacados en Cantabria, Sevilla, Euskadi, etc. En Galicia, aparece da man de dous grandes arquitectos: Manuel Gómez Román e Antonio Palacios. As propostas rexionalistas galegas tomarán como referentes a arquitectura tradicional ou popular e elementos dos estilos medievais e sobre todo do barroco de placas e da arquitectura de pazo.



Lám. 38. Estación de Xerez da Fronteira.

Segundo a zona as estacións construídas a partir da década de 1910 adoptarán nalgúns casos este estilo, amosando relacións cos estilos do pasado de cada rexión. (Lám. 38). En Galicia a tendencia rexionalista aparece con forza nas estacións da ampliación da liña Ourense a Vigo por Zamora e na nova conexión entre Ourense-Santiago-A Coruña.

(Láms. 39, 40 41) Dentro desta estacións destaca a de Santiago, que toma referencias do barroco compostelán de placas.

Tamén se incorporan de forma excepcional a linguaxe moderna algunhas estacións, como sucede na da Coruña, proxectada dentro dun racionalismo expresionista por Antonio Gasqué Echevarria cara ao ano 1927, aínda que non puido entrar en servizo ata o ano 1943.



Estación de Santiago de Compostela. Estilo rexionalista.



Lám. 39. Estación do Carballiño. Estilo rexionalista.



Lám. 40. Estación de Uxes
(A Coruña). Estilo
rexionalista-pintoresco.



Lám. 41. Estación da
Coruña. Racionalista –
expresionista.