

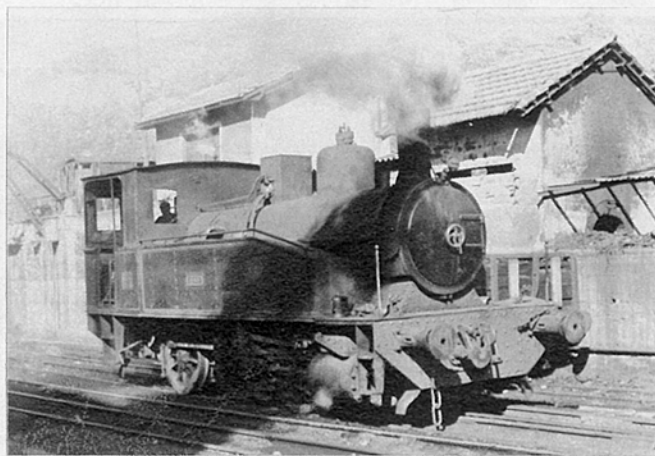
030-2110 (ex Norte 1653).

## ANTONIO DEL RÍO: "RETRATOS" DE LOCOMOTORAS EN LA SALA CHAMARTÍN

**A**NTONIO del Río ha olvidado cuándo cobró interés por los ferrocarriles. Sin embargo, hay algo en su inconsciente más profundo que parece retrotraerle hasta su niñez, con aquellas imágenes de locomotoras de vapor descomunales, resoplando ante una pendiente o hechas una amalgama de chirridos y sonidos familiares al detenerse en la estación.

Esa imagen y esa majestuosidad se descubren en cualquiera de las fotografías que muestra en la exposición recientemente montada en la estación de Chamartín. No es ésta su primera exposición fotográfica sobre ferrocarriles. Anteriormente ya realizó dos en Sevilla, en los años 1974 y 1977; otra en Miranda de Ebro y una más reciente en Reus.

Un hecho destacable es el haber utilizado un formato de papel (40 x 60 cm.), más adecuado que los usuales para este tema. **"En la locomotora predomina la línea horizontal y sobre todas ellas la imagen de su potencia y su poder. Por ello, esas vistas en tres cuartos y**



"Riosa",  
de Minas  
de Aller  
(Asturias,  
año  
1924).

**buscando la horizontalidad son las más adecuadas para lograr esa sensación de fuerza".**

Por lo general, son locomotoras de vapor ya estacionadas o en sus últimos servicios. Es la crónica de un tiempo y de una era que se va definitivamente y que parece cerrar **"el último correo de Ponferrada a Villablino"**.

Del Río, que es fotógrafo profesional en la vida cotidiana, ha dedicado gran parte de su vida a recopilar material ferroviario y a plasmarlo en sus cuatro mil negativos y en unas es-

tupendas colecciones de diapositivas.

Y es que, por otro lado, la vocación de este singular fotógrafo ferroviario se dirige a los niños, a los que gusta de contar en forma de aventuras y cartas, cuando no en conferencias y audiovisuales, las hazañas del ferrocarril. En su cartera, y cuidadosamente ilustrada con fotografías, lleva una historia del ferrocarril en la que una vieja locomotora **Santa Fe** cuenta a un niño en trece relatos su pasado y algunas de sus aventuras ocurridas a lo largo de la

historia. Es este un pequeño diálogo entre la máquina y el niño, que si no a corazón abierto, bien pudiera decirse que a caldera abierta.

El fotógrafo asturiano no duda en ir a buscar la última máquina en movimiento, allá donde haga su despedida o su viaje aniversario. Da lo mismo que sea a Liverpool, donde se conmemoró el aniversario de la **Rocket**, o a la búsqueda de la vieja máquina que hoy se exhibe en Zamora en un jardín antes de que abandonase las vías.

**"Hay que buscar, por un lado, el ángulo del tren y luego sentir lo que significan el humo o la velocidad, de esta manera pueden obtenerse las mejores fotos, pero hay veces que prefiero dejarme embargar por el movimiento y por realizar ese viaje desde la cabina, sintiendo el humo y la velocidad directamente"**.

Su técnica fotográfica es precisa y detallada, y en sus imágenes se pueden contar los remaches y las cicatrices históricas de sus máquinas. No hay en la exposición fotos de bellas tomas y nubes de vapor.

A la vista de ello, hay que reconocer que la historia del ferrocarril tiene en los ojos y en la cámara de Antonio del Río uno de sus mejores testigos. Quizá algún día conozcamos también esas cartas que dirige la vieja locomotora **Santa Fe** a los niños. ■ **JOAN CARPEL**.  
(Fotos: ANTONIO DEL RÍO.)

## VILLENA RE

**E**N Villena, y en la sala de exposiciones de la Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, ha estado abierta (durante la primera quincena de abril) la Exposición Conmemorativa del I centenario de la VAY, ya que acaban de cumplirse los cien años del comienzo de las obras de la Compañía de Ferrocarriles Económicos de Villena a Alcoy y Yecla y Secundarios del Sur de España (línea de Jumilla a Cieza). Como se recordará, la VAY tuvo una existencia de ochenta y cinco años, y dejó de prestar servicio en 1969.

El alma de la exposición ha sido José Ibáñez Martínez, "Soli", quien se ha pasado un año buscando fotografías exhibidas en esta curiosa muestra. Pero

# DE ACTUALIDAD PICTÓRICA EN GALERIAS DE ARTE MADRILEÑAS

La modernidad de algunos artistas y su visión cercana al mundo actual no son las únicas justificaciones de la aparición un tanto repetida de los temas ferroviarios en las exposiciones de arte que tienen lugar en estas fechas en Madrid. Hay que sospechar que en la mayoría de los casos late un apasionamiento muy subjetivo por este medio de comunicación.

Aunque la problemática moderna fuera uno de los aspectos valorados por los expresionistas germanos de comienzos de siglo, que han sido recientemente expuestos en la sala de Exposiciones del Ministerio de Cultura, a partir de las obras de la colección Buchheim, pocos lograrían dar una imagen tan inseparable de la vida urbana moderna como Lyonel Feininger con su **Puente Azul**, fechado en 1920. En esta obra, el tren forma parte de esa imagen arquitectónica de la ciudad de nuestra época, en la que los contrastes entre los monumentos antiguos y los edificios históricos con el propio paisaje ferroviario cobran una nueva dimensión.

De la misma forma, la reciente exposición organizada por la Caja de Pensiones en torno a la figura del pintor español Aureliano de Beruete, ha visto deslizarse entre el enorme caudal de la obra exhibida algunos aspectos sobre el mismo tema ferroviario, que si bien mínimos, por una parte, ofrecen, por otra, dos aspectos diferentes de la

pintura expuesta por este autor.

Así, un cuadro con el título de **Tren en la noche**, que fue pintado por Beruete en 1891 y que muestra la visión de un tren alejándose en la primera oscuridad crepuscular, es buena muestra de la imagen realista y un tanto gustosa del detalle en el paisaje que fue característica de la obra del pintor madrileño en su primera etapa. Luego ya su obra se cargaría de otros aspectos más claramente impresionistas al gusto francés y que le harían abandonar su primera tendencia corotiana. Una buena muestra de esta segunda etapa es su cuadro: **El Manzanares bajo el puente de los Franceses**, que pintara en 1906 y que dentro de su simplicidad compositiva es una de sus obras más conocidas. En él se combinan mínimos aspectos de la realidad de aquel entorno, dejándose a la propia interpretación visual y lumínica la lectura de los reflejos cromáticos y de la misma luz solar hiriendo las aguas. De esta forma, un puente del más carente valor artístico, si bien con lejanas resonancias ferroviarias, adquiere de la mano del pintor una vida totalmente diferente.

Más importante en su relación con la modernidad y en su reflejo de los aspectos nuevos aportados por ésta, es la figura del pintor francés Fernand Léger, que también ha tenido en estos días la fortuna de ser presentado al público madrileño en una exposición organizada por la Fundación March. Léger es ya un clásico de la mo-

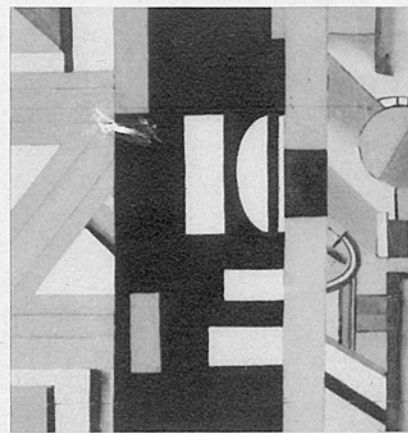


modernidad y un creador de un mundo de robots, autómatas, constructores o guerreros. Su gusto por las estructuras metálicas y su paso por el cubismo, que desembocaría en un auténtico **tubismo**, según la acertada expresión de Ramón Gómez de la Serna, es prueba evi-

dente de su actividad pictórica de máxima actualidad.

Ni que decir tiene que el tema ferroviario cobra para él un relieve inusitado, que se halla patente en varias de sus obras. Ya en la titulada **El paso a nivel**, fechada en 1912, y en la que la huella del cubismo es aún reciente, deja traslucir una concepción de planos coloreados parejos al cubismo creativo y rayano en la abstracción de Delaunay y de Mondrian.

La obra de Léger seguirá luego derroteros marcados por una cierta visión utópica del mundo actual automatizado, pero en el que los mismos **Discos en la ciudad** de 1920, son guía y código de lenguaje para el nuevo hombre que aparece relegado en el cuadro a



Fernand Léger: "La estación" (estudio, 1918).

un simple esbozo de autómatas, o en el estudio de 1918, **La estación**, que también participa de ese lenguaje de símbolos con un cierto hermetismo.

En 1955, año de su muerte, pintaba Léger un clásico ferroviario: **La estación de Saint-Lazare**, que ya había recibido un tratamiento e interpretación diferente de la mano de Cézanne. El cuadro de Fernand Léger aquí ya es partícipe de una más clara búsqueda de la linealidad y de retorno hacia un cierto figurativismo que ya se hacía patente en su obra desde 1950. La imagen de un nuevo realismo, si bien siempre fiel a su convicción utópica de progreso, se manifestaba en esta obra de forma clara.

El crítico Santiago Amón escribía recientemente en ABC: "Fernando Léger tenía cara de maquinista ferroviario, portuario o fabril. La gorra de visera, el abundoso bigote y la zamarra de cuello ancho y alto (indispensables en el recordatorio de su semblanza) fueron síntoma externo de algo que por dentro le empujaba y él dejó hartos manifiesto en sus pinturas. De ellas nos sigue llegando el rumor del engranaje, el pitido de la válvula, el eco del pistón... y hasta el canto de una sirena que apunta sin desmayo al horizonte de una jornada laboral". ■ PEDRO LAVADO PARADINAS. (Reproducciones, cortesía de la Fundación Juan March.)

## CUERDA A LA "V. A. Y." EN SU CENTENARIO



"Soli" no se ha conformado con eso: faroles, algún que otro reloj, teléfonos, topes, cadenas, ganchos, palas de locomotoras, son el trofeo de su tenacidad como conservador de los diversos utensilios empleados en la antigua línea, en las estaciones, etcétera.

El entusiasmo de José Ibáñez había dado el fruto anterior de otra muestra de parecidas características. Como escribe Miguel Torres Calabuig en el tarjetón que anunciaba la exposición: "Entusiasmo por resucitar del olvido los recuerdos de este camino de hierro, tratando de despertar de su pasado y lo que aún quede en la memoria de estos pueblos fronterizos del Levante".