

# GOYA

REVISTA DE ARTE



# PAISAJES CON FERROCARRIL EN LA PINTURA DE REGOYOS

Por MANUEL GARCÍA GUATAS



La estación, 1883. Colección particular.

Fue Darío de Regoyos uno de los pintores más cosmopolitas, seguramente el más viajero por España, Francia y Bélgica y, consecuentemente, el que más veces utilizó el tren y, como vamos a ver, su más poético intérprete con la pintura.

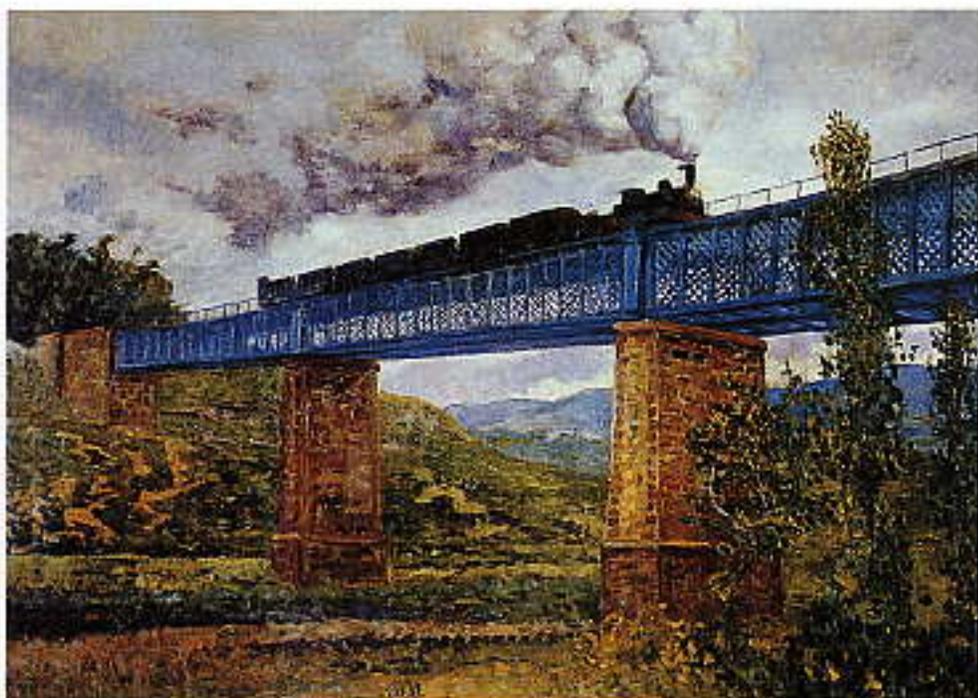
Si Regoyos, asturiano de nacimiento, vivió en todas partes, desde Bruselas a Granada y desde Irún y Bilbao a Barcelona, donde morirá en el otoño de 1913, el tren fue quien le llevó a todos estos lugares. Como anécdota bien demostrativa de esta afición viajera, será uno de los artistas más madrugadores en utilizar los primeros billetes kilométricos y en recomendarle esta novedad a su amigo el pintor bilbaíno Manuel Losada, en una carta de junio de 1901: *El 27 salgo con Verhaeren para hacer la tournée. Estamos locos con la rebaja tan inmensa que hacen las compañías siguiendo el nuevo sistema como en Francia billetes a voluntad del viajero a partir de 1.500 kilómetros resulta tan barato que nos hemos pagado primera clase. Mucho le aconsejo este sistema pidiendo el billete con 8 días de anticipación*<sup>1</sup>. Vivió, además, en lugares estrechamen-

te vinculados al ferrocarril, como Irún, tuvo casa cerca de la vía en Ategorrieta (a las afueras de San Sebastián), pasó alguna temporada en Pancorbo y los veranos de los últimos años en Las Arenas.

No es extraño, pues, que pintara el paso del tren a lo largo de varias épocas y con distintas sensaciones, pero sin concesiones al pintoresquismo ni al costumbrismo, como habían hecho algunos de sus colegas interesados por este ruidoso intruso mecánico en la naturaleza, sino con una referencia simbólica o a modo de metáfora de sus vivencias personales. Entre ellas, la del paso del tiempo y, arrastrada por él, la vida.

## EL TREN, IMAGEN LITERARIA Y PICTÓRICA DE MODA

Estuvo de moda durante las dos últimas décadas del siglo XIX la imagen del tren en la pintura y en la literatura españolas, como lo había estado en la pintura francesa desde los impresionistas.



Viaducto de Ormaiztegui, 1896. Colección particular.

Una de las más celebradas composiciones poéticas de su época en España fue el extenso poema de Ramón de Campoamor *El tren expreso*, que nada más ver la luz en su primera edición en 1871 "constituyó un verdadero acontecimiento literario. Se agotó edición tras edición y muchos rapsodas improvisados declamaban el famoso poema en tertulias y soirées".

No es extraño que este poema fuera objeto de la atención de ilustradores, como Hermenegildo Estevan, quien envió desde Roma en 1890 siete dibujos de motivos y paisajes del ferrocarril, con los que formaron una composición a toda página en *La Ilustración Española*, "El tren expreso", inspirada en el título, como se avisa, del poema de Campoamor<sup>1</sup>.

Huysmans, en su pasional novela *À rebours* (1884), hacía ésta no menos apasionada profesión de fe en el ferrocarril, encarnada en la pareja de locomotoras, una rubia, bautizada Crampton, y otra morena, Engerth:

*¿Existe acaso, en este mundo, un ser concebido en el gozo de la fornicación y nacido entre los dolores del parto que ofrezca un aspecto más deslumbrante, y más espléndido, que el que presentan las dos locomotoras incorporadas a la línea del ferrocarril del Norte?*

Convertirá Emile Zola en 1890 la locomotora en la monstruosa protagonista, también con nombre propio, Lison, de su novela *La Bête humaine* (el volumen XIV de la serie Rougon-Macquart) y en metáfora de la violencia de las destructoras pasiones del hombre. Concluye la novela con la locomotora desbocada, abandonada por el maquinista y atravesando como un fantasma rugiente la estación de Rouen.

Pero no sólo a un narrador de la fatalista vida real como Zola le interesó el poderío del ferrocarril y de las nuevas comunicaciones que había creado, también al

intelectual español Ángel Ganivet, viajero diplomático por Europa, le asombró este nuevo mundo y ese lugar de encuentros, llegadas y partidas que eran las estaciones. Sobre todo las impecables de Berlín, que le inspirarán el texto, en estilo epistolar, *Parrafada filosófica ante una estación de ferrocarril*<sup>2</sup>.

También se reflejarán en la pintura española, como asuntos costumbristas o nuevas visiones de paisajes, el tren, los puentes metálicos que atravesaba, la figura de los guardagujas y el ajetreo de viajeros y curiosos en las estaciones. Pero no fueron muchos los pintores españoles que incluyeron en sus cuadros este enorme artefacto del transporte popular que había invadido los apacibles paisajes seculares.

Uno de los primeros ejemplos fue el de Pérez Villamil, que en 1854 había pintado la inauguración del ferrocarril de Langreo a Gijón. Le seguirán otros a lo largo del siglo, como José Moreno Carbonero, autor de la escena *Paso a nivel*, que puso ambiente de paisaje andaluz, con figuras contemplando el paso de un convoy, entre ellas y en primer plano, la consabida del labriego sobre un espantado asno. Lo había llevado en marzo de 1897 a la exposición a beneficio de los soldados heridos en Cuba y Filipinas y lo compró el embajador de Francia<sup>3</sup>.

En la Nacional de 1894 Alberto Pla ganará la primera medalla con la despedida de un convoy de soldados, titulado *¡A la guerra!*. Llevará Manuel Villegas a la de 1899 el cuadro *La entrada en Irún*, que configura una escena muy costumbrista con el paso del tren por un puente metálico y su entrada en agujas, con su guarda, su caseta y una mujer sentada junto a un cesto de ropa<sup>4</sup>. También Sorolla pintará varias escenas de trenes, más cosmopolitas, desde los andenes de las estaciones.



*El tren de las 16 horas, 1900. Colección particular.*

Había sido el ferrocarril motivo de ediciones especiales de periódicos, como el ejemplar único, publicado en Zaragoza en octubre de 1882, dedicado a la inauguración de las obras por Alfonso XII del ferrocarril a Canfranc<sup>9</sup>, y Clarín, recién llegado entonces a su cátedra de Derecho de Zaragoza, escribirá un épico comentario a esta nueva vía férrea que iba a atravesar los Pirineos<sup>9</sup>. Será cabecera ilustrada con un humeante convoy bajo el título del periódico ovetense "El Tren Expreso", editado en 1889. Pasará a convertirse en emblema de la modernidad en las litografías para carteles de las fiestas patronales de las capitales de provincias en los años de cambio de siglo.

Podríamos hacer más acopio de ejemplos del ferrocarril como motivo de inspiración en las décadas finiseculares entre artistas y escritores, fascinados por este símbolo del progreso. Darío de Regoyos abordará sus primeros paisajes rurales y urbanos con el tren o el tranvía como protagonistas bastantes años después de su regreso en 1888 de una estancia de varios años en Bruselas.

Regoyos y Verhaeren pudieron recorrer juntos el País Vasco, Castilla, Aragón y Navarra en 1888 y luego en el verano de 1901 gracias al tren. En el capítulo final de *España Negra*, el escritor belga describía así, tras visitar una tarde el Escorial, el discurrir del tren en el trayecto de regreso, ya por tierras de Ávila:

*Cuando llegó el tren que debía alejarnos de aquel sitio apareció de repente como un inmenso lagarto que se retorciera entre los gigantescos bloques parduzcos.*

*Un tren lanzado por aquel caos de cantos negros tiene algo de reptil que sale y se esconde entre montones de piedras y ruinas<sup>10</sup>.*

Es sabido que Verhaeren, defensor en su poesía, prosa y conferencias de la vida moderna y de las cons-

trucciones del progreso en las ciudades, como el ferrocarril, morirá trágicamente atropellado por un tren en 1916 en la fatídica estación de Rouen<sup>11</sup>.

Viajó Regoyos con Zuloaga, pintor tan cosmopolita y viajero como él, aunque éste lo hiciera casi siempre con automóvil propio. Y también tuvo sus amigos entre personajes muy vinculados a empresas de los ferrocarriles.

Una pintoresca anécdota recogida por su amigo y retórico biógrafo, el periodista y político republicano Rodrigo Soriano, cuenta que una embajada belga fue a Marruecos para construir un ferrocarril; pero antes, para convencer al sultán Muley Hassan le construyeron uno pequeño en el jardín de su palacio. La tomó del abogado y fundador del semanario *L'Art Moderne*, Edmond Picard, uno de los amigos de nuestro pintor en aquella expedición.

Para Regoyos, hijo de un renombrado ingeniero, el tren significaba el progreso y la civilización moderna. Así lo vivía en sus viajes a Bruselas y París y citaba a menudo en sus cartas. Pero en sus recorridos por España veía que el más poderoso vehículo del progreso había abierto también una fosa (como la misma trinchera del ferrocarril) ante el atraso de la vida rural y el peso de las tradiciones y de los ritos religiosos en muchos pueblos cuyos territorios atravesaba. El mismo biógrafo pone en la pluma de Regoyos esta frase al visitar el pueblo riojano de San Vicente de la Sonsierra: "donde sobran la luz eléctrica y la próxima estación", seguramente después de contemplar con ojos zuloaguescos su famosa procesión de los Picados en Viernes Santo<sup>12</sup>.

Sus amigos, con los que mantuvo frecuente correspondencia epistolar<sup>13</sup>, fueron pintores, como Losada y Zuloaga, y escritores, el poeta belga simbolista Verhaeren. También lo fueron los de su generación, la



Marea viva (Bidasoa), 1900. Colección particular.

del 98 (aunque ha quedado excéntrico de la nómina de los regeneracionistas célebres), como Pío Baroja, que dejará certeras observaciones de su modo de conducirse como pintor:

*Regoyos era hombre que, viviendo y trabajando de una manera juiciosa y sensata parecía casi siempre disparatado y absurdo. Tenía una mezcla de ingenuidad y de alegría, una cara jovial y sonriente, con un ojo más alto que otro [...]*<sup>12</sup>.

Coincidirá también en este bosquejo moral el pintor Torres-García, quien lo había tratado durante alguno de los inviernos que venía a pasar a Barcelona. Destacaba la sencillez de su temperamento y su conversación siempre amena y rebotante de anécdotas de sus múltiples viajes:

*Hizo su obra modestamente (pues nunca quiso llamarse pintor profesional) y como tenía un carácter de niño, ahí la dejó*<sup>13</sup>.

Otros, como el autor de narraciones breves y cronista generacional José María Salaverría, dejará semblanzas de todos ellos, incluido Regoyos, al que había conocido en la redacción de "El Pueblo Vasco" en San Sebastián:

*Y con las sienes grises, Regoyos hablaba del porvenir como un muchacho. Pertenecía a ese género de hombres cuya juventud, más bien dicho su adolescencia, se prolonga indefinidamente. Empezaba a envejecer, y toda su alma se abría en flores primaverales. Era de esos hombres que se retrasan en todo, por lo mismo que no acaban nunca de salir de la adolescencia. Se casó tarde; volvía a España tarde, y con sus cincuenta años hablaba de luchas, de iniciaciones, de proyectos, de la gloria que habría de venir.*

*Regoyos tenía el alma errante e inquieta del viajero, del gitano, del vagabundo. Le costaba muy poco trabajo reunir a su esposa y sus hijos, enfardar su equipaje y huir lejos. Era interesante y cómico oírle disculpar su movilidad incierta*<sup>14</sup>.

Ningún medio de transporte más a la medida de su inquietud viajera que el tren. Con él pudo visitar España con Verhaeren y sus amigos, viajará muchas veces con su familia, cada año más numerosa, y la casa a cuestas y circularán facturados sus cuadros para exposiciones en Bruselas, París, Bilbao, San Sebastián o Madrid.

En el tren pasará los momentos más felices de su vida que lo fue en permanente mudanza.

#### EL TREN, IMAGEN DEL PROGRESO Y METÁFORA DE LA NOSTALGIA DE LA VIDA

Nada tienen que ver, claro, los ferrocarriles de hoy con los que hace cien años tomaba Regoyos. Ahora son de cercanías o de alta velocidad. Entonces eran para emprender un largo viaje, acompañado muchas horas por viajeros con los que se compartía clase, compartimento y conversación. Hoy son de ir y venir en el día, y los trayectos apenas sin paradas intermedias en las estaciones, la mayoría fuera de servicio y tapiadas, que contemplamos como fantasmas entre tinglados abandonados.

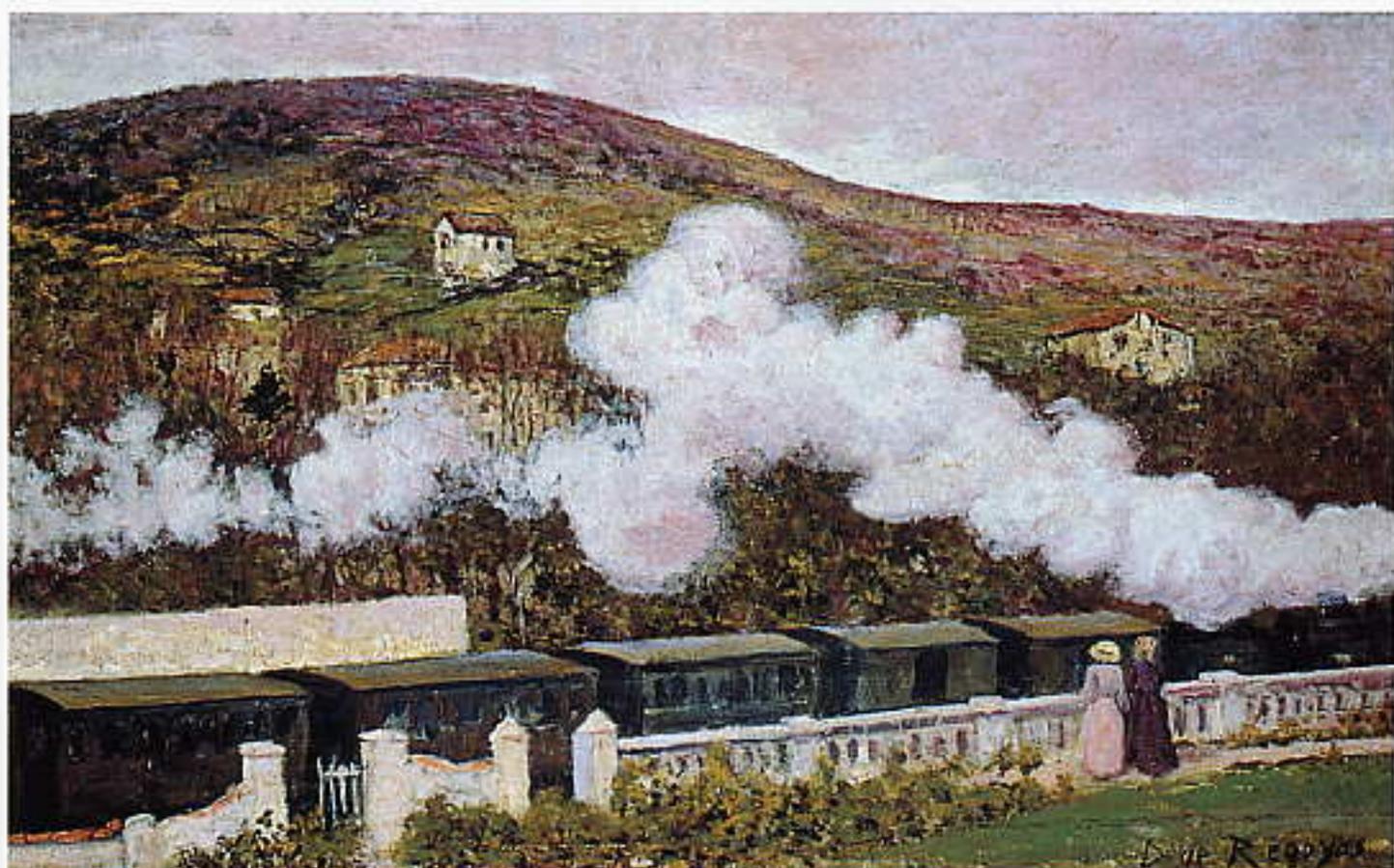
De Regoyos conozco doce cuadros con el tema del tren, expuestos varias veces<sup>15</sup>; sé de otro por una ilustración en blanco y negro que representa un convoy estacionado en la noche y tengo referencias escritas sobre otros tres con este motivo, pero debió pintar algunos más con el tren o con paisajes modificados por el ferrocarril.

En ellos podemos desvelar estas dos ideas y sentimientos de Regoyos sobre el tren del que tantas veces se sirvió y desde el que contempló paisajes hermosos bajo todas las luces del paso de las horas de los días<sup>16</sup>.

En unos, como en *Viernes Santo en Castilla, Pancorbo: el tren que pasa* o *El puente del Arenal*, representa el ferrocarril como metáfora del progreso atravesando paisajes y pueblos de la España interior que puso en comunicación o de ciudades en pleno desarrollo urbano e industrial como Bilbao.

En otros, como el *Viaducto de Ormaiztegui*, *El tren de las 16 horas*, *Marea viva (Bidasoa)* y *El paso del tren*, la composición es, o más rotunda en el primer plano y desde abajo, o en perspectiva distanciadora cuando, por ejemplo, atraviesa campos como una raya divisoria entre el pintor y espectador y el horizonte. Una perspectiva y punto de vista que recuerdan la de los cuadros del pintor flamenco Brueghel, comentado o referido en los escritos y poemas de Verhaeren<sup>17</sup>. En la atmósfera de estos tres ejemplos queda flotando entre las nubes de humo de las máquinas una sensación de nostalgia de un tiempo pasado, pero reposado en una serena melancolía, más por el tema que por el sentimiento puesto por Regoyos en el lienzo.

Indudablemente, el cuadro más conocido de todos, por más veces reproducido y citado es el de *Viernes Santo en Castilla*. Se ha convertido en emblema del progreso frente a la tradición de la España finisecular e imagen del regeneracionismo de los intelectuales del Noventa y ocho.



*El paso del tren*, 1902. Colección Carmen Thyssen Bornemisza, Madrid.

Lo había pintado Regoyos en 1904. Es el único en formato vertical. Coincide con la mayoría en la luminosidad de los colores escindidos en pequeñas pinceladas, aquí en la arquitectura del puente, en los taludes del camino y en los cúmulos de humo de la locomotora. Recortan y aíslan los dos cortejos en negro bastante empastado del convoy, en cuya locomotora se recortan las dos siluetas de los servidores entre la máquina y el tender, cruzando por encima de la procesión de cofrades con capas negras y cirios encendidos tras el paso de una Dolorosa, aunque la tarde la haya hecho bastante luminosa.

En éste como en otros de sus cuadros con el ferrocarril como protagonista, Regoyos contrapone tradición y progreso y masas cromáticas distintas, sin extravíos pintorescos. No pretendió en momento alguno hacer un arte distinguido —como se decía entonces— sino el de la nueva vida que había traído el progreso.

Fechó *El puente del Arenal* en 1910 y es de tamaño grande, parecido al anterior. Utilizó el procedimiento compositivo de la vista panorámica, oblicua a la trayectoria del convoy, con la humeante máquina y los brillos de sus tres luces frontales, que está saliendo por uno de los dos ojos o pasos cubiertos bajo el puente del Arenal; un paisaje urbano del ferrocarril bilbaíno sustituido desde hace pocos años por un paseo ciudadano<sup>20</sup>.

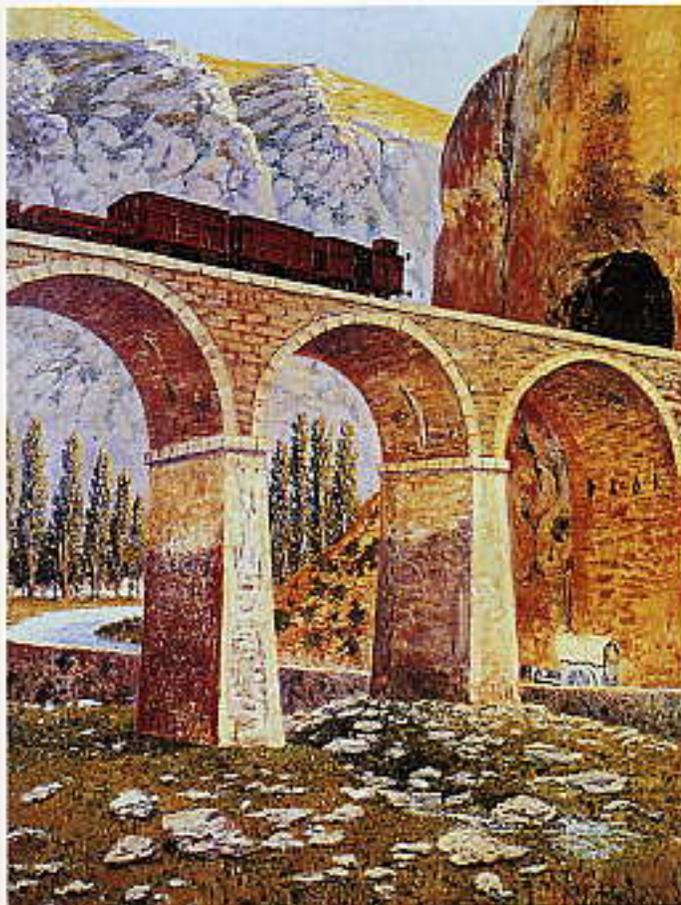
Enfrenta las dos orillas de Bilbao, comunicadas por este popular y animado puente lleno de gente y

tranvías atravesándolo con luces de últimas horas de la tarde que dejan en semipenumbra las gabarras atracadas, el tren y las siluetas de las personas que pasan o contemplan su paso. Al otro lado del Nervión, la fachada del teatro Arriaga iluminada por el sol de tarde y enfrente, la nueva y monumental estación de La Concordia, construida pocos años antes, entre 1893 y 1902.

Dos miradas distintas sobre el paisaje: la del Bilbao antiguo oculto por el bloque del Arriaga y al otro lado, la estación del ferrocarril, en el comienzo del ensanche del nuevo Bilbao del siglo XX. Eran los años también del despegue de las grandes siderurgias, aguas abajo de esta misma orilla. Toda una confrontación conceptual entre pasado y porvenir a uno y otro lado del Nervión.

No podía faltar un paisaje en pequeño formato (65 x 54 cm) de *La ría de Bilbao*, que plasmará en una mañana luminosa casi desde el mismo sitio que el anterior en la orilla derecha. En el primer término se extienden las vías del tren con un vagón detenido, en segundo plano un barco que la remonta y como fondo, el Ayuntamiento. Fechado en 1909, será uno de los últimos que hizo sobre Bilbao.

Seguramente el más antiguo paisaje con ferrocarril o desde las vías del tren de Regoyos que hasta ahora tenemos documentado es una pequeña vista de 1878, muy luminosa, casi un boceto (18,5 x 27 cm) sobre cartón, del *Palacio Real* desde la estación de Prín-



El túnel de Pancarbo, 1902. Sala Parés, Barcelona.

cipe Pío. Se ven en primer plano las vías, la parte posterior de un vagón y la caseta del guardaguijas.

De 1883 es el lienzo, de ejecución abocetada, *La Estación*, que más bien corresponde a una escena costumbrista en una estación rural, por el fondo con una montaña, ante ella un convoy detenido y en el primer plano del andén, paisanos, un grupo de soldados, mujeres y un cura, de espaldas casi todos, despidiendo a los viajeros.

Uno de los paisajes con tren más grandes y logrados de Regoyos y uno de los más antiguos de esta serie es *Viaducto de Ormaiztegui*, fechado en 1896. Representa un negro convoy pasando por un puente de hierro tendido sobre dos gruesos pilares de sillares, que atraviesa un verde valle<sup>21</sup>.

La sólida composición en diagonal del puente y el tren recuerda la de algunos paisajes con puente de Monet, y es también el más impresionista de Regoyos por la técnica de pequeñas manchas con que están distribuidos los colores. Es, como anticipaba, uno de los más hermosos por la armonía de los verdes brillantes de este paisaje guipuzcoano, el gris azulado de la estructura metálica del puente y la gran humareda de la locomotora que se extiende por encima de los vagones llenando todo el cielo, en sustitución de las nubes.

Un lienzo de un paisaje con tren es el fechado en 1900, con título de precisión horaria propia de jefe de estación: *El tren de las 16 horas*. Lo pintó, según anotará en el bastidor, en San Sebastián durante el mes de

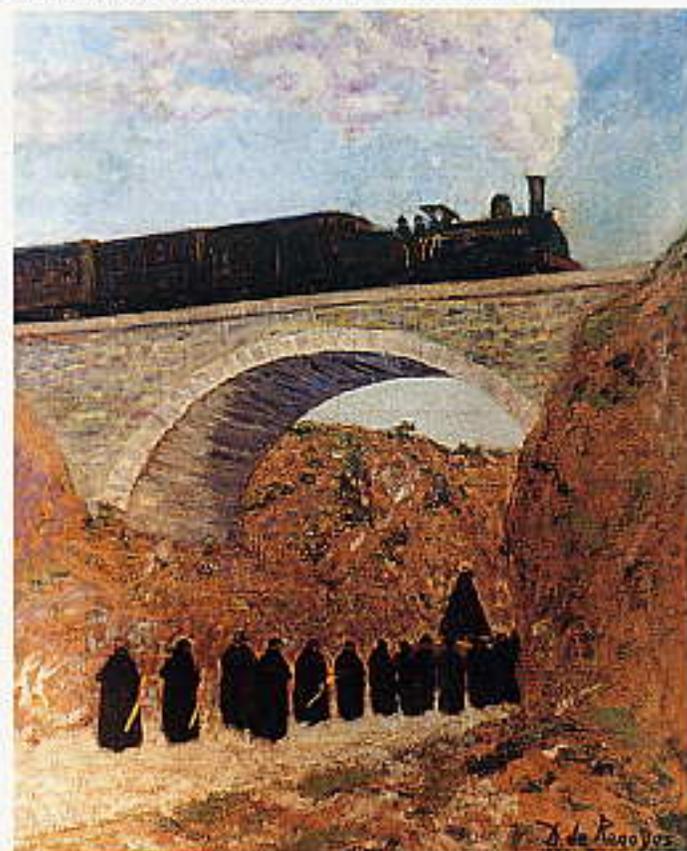
noviembre, seguramente pocos meses después de mudarse de la casa de Ategorrieta a otra en Buenavista, en Irún<sup>22</sup>.

La tarde es soleada y la luz recorta las parcelas de los campos y los prados y brilla en los árboles del fondo con efectos que recuerdan la pintura de Pissarro. El convoy, bajo el blanco dosel de las nubes que salen de la chimenea de la máquina, corta el paisaje en dos mitades oblicuas. Una diminuta figura de muchacha con falda roja contempla al fondo el paso del tren.

De este mismo año es *Marea viva (Bidasoa)* (óleo/tabla; 32,5 x 45 cm), en el que un tren humeante pasa por un puente de cinco arcos, cerrando junto con el luminoso pueblo un paisaje de campos de hortalizas ante los meandros de la ría. Fascinó este paisaje a Ortega y Gasset por su palpito de vida y por tantas cosas como Regoyos, "el más humilde de los pintores", había sugerido en tan pequeño cuadro:

*Se trata de un rincón del Bidasoa: un área mansa de verdes hortalizas, vagos al fondo los montes plomizos de Francia, nubes ingravidas en lo alto, curvas del río sinuoso, un pueblo resplandeciente que el sol orifica con su último rayo, y el puente internacional, sobre el que corre, única nerviosidad en medio de la vaporosa calma, un trenecito apresurado. El humo de la locomotora se desvanece en el aire, y cuando ya va a borrarse, le vemos renacer de sí mismo, y así indefinidamente. Este continuado ritmo de la muerte y resurrección del humito dota al cuadro de una como vital pulsación que lo mantiene en inmarcesible actualidad<sup>23</sup>.*

*Viernes Santo en Castilla*, 1904. Museo de Bellas Artes de Bilbao.





Pancorbo: el tren que pasa, 1905. Museo Nacional de Arte de Cataluña, Barcelona.

Lo mismo que otro pequeño cuadro del tren en Pancorbo, parecen ambos por su soporte, dimensiones y técnica de pequeñas pinceladas pintados *au plein air*.

En 1902 pintó en una pequeña tabla (35 x 55 cm) uno de los cuadros, titulado por él mismo al dorso: *El paso del tren* (Colección Carmen Thyssen-Bornemisza)<sup>22</sup>, que, a mi juicio, concentra en su sencilla composición la más poética y melancólica alegoría del paso de la vida. Un gran convoy de pasajeros divide en dos mitades el paisaje bajo el sol de otoño en Ategorrieta, junto a San Sebastián. Al fondo, la vista rural de las suaves laderas con caseríos, tras los árboles sin hojas y la cadeneta de nubes blancas de la locomotora; en primer plano, una balastrada paralela al tren nos sugiere el jardín de una villa habitada por las dos jóvenes de espaldas –mujeres maduras más bien, con sombrerito y largos vestidos rosa y marrón– que contemplan su paso, como seguramente harían muchos días al oír los pitidos de la locomotora.

Pancorbo fue un lugar que eligió Regoyos para pasar algunas temporadas, pues como decía de Durango respecto de Bilbao, era "agradable, sano y barato y con motivos de pintura". Buscó el encuadre de una vista de este pueblo burgalés para un lienzo que había pintado en 1899 con la iglesia de San Nicolás como motivo principal, la vía del tren ante ella y unas figuras que pasan.

Y es que este lugar tan bien comunicado, con un clima soleado y fresco y fondas baratas le proporcionaba además un paisaje pintoresco y la ventaja del ferrocarril para desplazarse con rapidez a lugares próximos:

*Ya se* –le escribía en julio de 1903 al pintor Losada– *que no hizo Vd. nada con Durand Ruel. Este me telegrafió desde Burgos para ver unos cuadros que tiene un indiano avaro en una aldea miserable, y resultó que no había mas que "croutes", un falso Goya, dos*

*falsos Teniers y otras porquerías, pero el viaje fue artístico. Luego me separé y me fui a pintar unos días a Pancorbo. También fui a Haro y vi a Paternina, el que me manifestó deseos de exponer en Bilbao*<sup>23</sup>.

De 1902 es otro lienzo muy elocuente de los motivos del paisaje que le interesaban a Regoyos, titulado *El túnel de Pancorbo*. Representó en una luminosa mañana, y de abajo arriba, las dos rutas de comunicación superpuestas en este desfiladero: la carretera por la que rueda una solitaria tartana y encima, la boca del túnel y el puente de tres arcos del ferrocarril, por el que terminan de pasar los marrones vagones de cola de un mercancías.

Esta placentera visión de la naturaleza es la que vuelve a desplegar Regoyos en *Pancorbo: el tren que pasa*, pintado en 1905, lo mismo que el boceto parcial sobre tabla<sup>24</sup>.

Se abre paso el tren entre el apretado y blanco caserío en dirección a la estación de Pancorbo, después de haber dejado atrás el desfiladero. La escena está captada en la primera hora de una luminosa mañana de comienzos del verano, con las sombras de las casas y del altísimo chopo de mayo, plantado, recortadas y alargadas sobre la tierra. Las siluetas en rojo y blanco de dos niños saludando con los brazos en alto a la humeante máquina del convoy ponen el acento en esta visión placentera de un paisaje pintoresco por excelencia como era y es el de este pequeño pueblo burgalés encuadrado entre el riachuelo Oroncillo y las rocas, y entre ambos, la vía del ferrocarril.

Pero los últimos ocho años de la vida de Regoyos van a ser otro viaje de incertidumbres familiares y de estrecheces económicas, pues a pesar de los éxitos en la prensa de sus exposiciones en Bilbao, Madrid y Barcelona, seguía sin vender apenas un cuadro. El internamiento temporal en un manicomio de su esposa,



La ría de Bilbao, 1909. Colección particular.

la tuberculosis de su hijo y la posterior e incurable afección propia empezaron a cercarle de un modo angustioso.

Entonces más que nunca, seguirá utilizando el ferrocarril para trasladarse con su esposa, suegra y cuatro hijos a lugares en busca de la salud y de una vida más barata que en las grandes ciudades. Los veranos los pasan en Las Arenas, bien comunicado con Bilbao por el ferrocarril de la margen derecha del Nervión. En otoño de 1910 se trasladan a vivir a Granada donde pasan el invierno en un clima más cálido y beneficioso para su permanente bronquitis. Al año siguiente van a vivir a Barcelona; de allí, por consejo médico, a Vitoria y Miranda de Ebro. De nuevo a Barcelona, y en la primavera de 1913 hará su último y largo viaje por ferrocarril a Heidelberg para buscar un desesperado tratamiento a su imparable cáncer de lengua.

Trenes, tranvías y sus raffles en primer plano de paisajes del puerto de Pasajes, de las Ramblas de Barcelona frente a la Boquería, o de la calle de Heidelberg, captados desde un balcón, al modo de los paisajes urbanos impresionistas, seguían siendo sus motivos predilectos y la imagen de la vida moderna dentro de las ciudades.

En una de sus últimas cartas a Zuloaga le comentaba el terrible final de su enfermedad y se despedía con esta desolada sencillez: *Ya he dicho adiós a la vida, no voy a ninguna parte [...]*<sup>27</sup>.

También el título y asunto de uno de los dos últimos cuadros que consiguió vender poco antes de morir, *Pancorbo: el tren que pasa*, gracias a la mediación

de sus amigos Utrillo y Rusiñol ante el Ayuntamiento de Barcelona, serán como una recapitulación del principal tema de su pintura y de uno de los lugares junto al ferrocarril donde fue feliz pintándolo.

Siguen trasmitiéndonos estos paisajes de Regoyos una sensación de naturaleza vivificada por la luz y el paso del tren, convertida a la vez en metáfora de una existencia irreal que se abre cada día como una ventana junto a la vida cotidiana. El mismo Ortega volvía de nuevo, unos párrafos más adelante, con esta reflexión sobre ese pequeño paisaje de Bidasoa que tanto le hechizaba:

*¿Cómo puede estar todo esto en tan exiguo espacio? Evidentemente, está sin estar. El paisaje pintado no me permite comportarme ante él como ante una realidad; el puente no es, en verdad, un puente, ni humo el humo, ni campo la campiña. Todo en él es pura metáfora, todo en él goza de una existencia meramente virtual. El cuadro, como la poesía o como la música, como toda obra de arte, es una abertura de irrealidad que se abre mágicamente en nuestro contorno real<sup>28</sup>.*

#### NOTAS

1. J. I. Tellechea, *Diario de Regoyos. Cartas a Manuel Losada, Ignacio y Daniel Zuloaga, Adolfo Guiard y Miguel de Unamuno*. Obra Social de la Caja de Guipuzkoa de San Sebastián, 1994, p. 61.
2. Ramón de Campoamor, *Los pequeños poemas* (1871). Madrid, Taurus, 1968. Prólogo de Salustiano Masó, autor de la cita.
3. *La Ilustración Española e Iberoamericana*, 15-VIII-1890. En el comentario a estos dibujos de Hermenegildo Estevan hacen esta reflexión filosófica: "El tren express, el monstruo de cuerpo de hierro y alma de vapor [...] es símbolo de la vida humana: ésta corre también en carrera vertiginosa, y termina en la soledad del cementerio."
4. Joris-Karl Huysmans, *A contrapelo*. Cátedra, Madrid, 1984, p. 144.
5. Ángel Ganivet, *Obras completas*. Madrid, Aguilar, 1961, tomo I, pp. 117-122.
6. Reproducido en *La Ilustración Española e Iberoamericana*, 15-III-1897.
7. Reproducido en *La Ilustración Española e Iberoamericana*, 15-V-1899.
8. *Zaragoza-Canfranc, Periódico redactado e ilustrado por escritores y artistas aragoneses con motivo de la inauguración de las obras del Ferro-carril del Pirineo Central y patrocinado por la comisión mixta de Festejos. Número único*. Zaragoza, 22 de octubre de 1882. Litografía de E. Portabella.- Manuel García Guatas, "1882-1982: en el centenario del ferrocarril a Canfranc", revista *Aragón Turístico y Monumental*, Zaragoza, enero de 1983, pp. 9-11.
9. M. García Guatas, "Roncesvalles y Canfranc. Un texto desconocido de Clarín en Zaragoza", *Clarín*, Revista de nueva literatura, Oviedo, septiembre-octubre, 2002, pp. 63-65.
10. Emile Verhaeren y Darío de Regoyos, *España Negra*. Edición original. Barcelona, 1899. Citado por la de Taurus Ediciones, Madrid, 1963, p. 74.



El puente del Arenal (Bilbao), 1910. Colección particular.

11. Stefan Zweig, *El mundo de ayer. Memorias de un europeo*. Ediciones El Acantilado, Barcelona, 2001, pp. 161-168 y 273. De la trascendencia ejemplar que tuvo este poeta belga entre muchos escritores e intelectuales europeos es elocuente esta reflexión del escritor austriaco y su temprano biógrafo: *Verhaeren fue el primer poeta francés que intentó dar a Europa lo que Walt Whitman dio a América: una declaración de fe en la época, en el futuro. Había empezado a amar el mundo moderno y quería conquistarlo para la poesía. Mientras que para los demás la máquina era el mal, las ciudades la fealdad y el presente la antipoesía, él se entusiasmaba con cada nuevo invento, con cada conquista técnica*, p. 162. Hans-Joachim Lope, "Emile Verhaeren-Poète de la ville", en *Emile Verhaeren. Poète-Dramaturge-Critique. Colloque international*, Université de Cologne, octubre de 1983, Editions de l'Université de Bruxelles, 1984, pp. 19-40.
12. Rodrigo Soriano, *Diario de Regoyos. Historia de una rebeldía*. Imprenta de Peña Cruz, Madrid, 1921, pp. 96-97 y 88.
13. J. I. Tellechea, *op. cit.* (1994), Mercedes Prado Vadillo, *Diario de Regoyos (sus cartas inéditas)*. Edición de la autora, Bilbao, 1994.
14. Pío Baroja, *Desde la última vuelta del camino. Galería de tipos de la época*. Biblioteca Nueva, Madrid, 1947, pp. 222-231.
15. Joaquín Torres-García, *Historia de mi vida*. Ediciones Paidós, Barcelona, 1990, p. 105. (primera edición, Montevideo, 1939).
16. José María Salaverría, *Retratos*. Espasa Calpe, Madrid, 1926, pp. 32-33 y 43.
17. VV. AA., *Diario de Regoyos (1857-1913)*. Catálogo de la exposición. Fundación Caja de Pensiones, Madrid, 1986. Se expusieron y reproducen muchos de los cuadros comentados a continuación.
18. Lily Litvak, *El tiempo de los trenes. El paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849-1918)*. Ediciones del Serbal, Barcelona, 1991. Sobre Regoyos y algunos de sus cuadros de trenes, pp. 193-196 y 205-206.
19. Charles Maingon, *Emile Verhaeren critique d'Art*. Librairie Nizet, París, 1984, pp. 31-38.
20. *Centro y periferia en la modernización de la pintura española (1880-1918)*. Catálogo de la exposición en Madrid y Bilbao (Carmen Pena comisaria y VV. AA.). Ministerio de Cultura, 1993. Ficha y comentario de este cuadro en la p. 431, reproducido a color en p. 412.
21. Valeriano Bozal, Iñaki Moreno y Juan San Nicolás, *Diario de Regoyos (1857-1913)*. Catálogo de la exposición. Mapfre Vida, Madrid, 2002. Estaba expuesto muy oportunamente al lado del de Viernes Santo en Castilla y se reproduce a color en el catálogo.
22. Aparece en color en la cubierta del libro de la correspondencia de Regoyos, J. I. Tellechea (1994).
23. José Ortega y Gasset, *Obras completas. Tomo II El espectador*. Séptima edición, Revista de Occidente, Madrid, 1916, p. 308. Publicó este texto en abril de 1921.
24. VV. AA., *La pintura española del cambio de siglo en la colección Carmen Thyssen-Bornemisza*. Catálogo de la exposición. Palacio de Sástago de la Diputación Provincial de Zaragoza, 1998.
25. Mercedes Prado Vadillo, *Diario de Regoyos (sus cartas inéditas)*. (Bilbao, 1994).
26. M. Prado Vadillo, *Tradición y modernidad en la pintura de Diario de Regoyos*. Catálogo de la exposición en el Museo Nicanor Piñole. Ayuntamiento de Gijón, 2002.
27. J. I. Tellechea, *op. cit.* (1994), p. 342. Carta de Regoyos desde San Gervasio, en 1913.
28. J. Ortega y Gasset, *op. cit.*, pp. 310-311.