

## Memoria visual de la ciudad decimonónica. La iconografía urbana como método de estudio

Carla Fernández Martínez

Departamento de Historia del Arte. Universidad de Santiago de Compostela. Grupo de Investigación *Iacobus* (Proyecto de investigación HAR2011-2899 “Encuentros, intercambios y presencias en Galicia entre los siglos XVI y XX”)

**Resumen:** Uno de los resultados de las transformaciones del siglo XIX fue el desarrollo espectacular de las ciudades. En España fueron las poblaciones portuarias las que experimentaron reformas más evidentes, favorecidas por los avances en las comunicaciones, la industria y la tecnología. Según avanzaba la centuria, se fue gestando una ciudad que pretendía ser símbolo del progreso, pero también surgía un espacio físico donde se germinó la lucha social y la batalla entre los partidarios de ese mismo progreso y los que añoraban el pasado.

Con estas consideraciones, en las páginas que siguen se analiza la utilidad de la iconografía urbana para entender el modo en que el fueron asimilados dichos cambios en la época. Algunos artistas optaron por ensalzarlos, mientras que otros los ignoraron, evidenciando su rechazo hacia esa idea de progreso que se había intentado instaurar. Era el reflejo del debate que vivió la sociedad finisecular, cuya vida cotidiana se vio afectada, para bien o para mal, por la modernización y sus consecuencias.

**Palabras claves:** Iconografía Urbana, Paisaje Urbano, Memoria E Identidad.

**Abstract:** One of the results of the 19th century transformations was the spectacular development of the cities. In Spain the port towns were those which experienced more evident alterations, favoured by the advances in the communications, the industry and the technology. As the century was advancing, a city that pretended to be a symbol of the progress was being created, but also it was emerging a physical space where the social fight and the battle between the adherents of this progress itself and those who missed the past, germinated.

Bearing in mind these considerations, the utility of the urban iconography is analysed in the following pages for understanding the way how those mentioned changes were assimilated at that time. Some artists opted by praising them, whereas others ignored them, proving their rejection to that idea of progress which was being tried to be established. It was the reflection of the debate lived by the fin de siècle society, whose daily life was affected, for the best or the opposite, by the modernisation and its consequences.

**Keywords:** Urban Iconography, Townscape, Memory and Identity

Para reconstruir la imagen de una ciudad en sus diversas etapas históricas disponemos de diferentes fuentes: en primer lugar, solemos recurrir a aquellos elementos arquitectónicos preservados y a los restos recuperados con las prospecciones arqueológicas de monumentos sepultados o destruidos; no obstante, contamos con otras como son los textos de la época –literarios y epigráficos-, la cartografía histórica y las representaciones plásticas que nos han legado los artistas a lo largo del tiempo, lo que se denomina iconografía urbana. La diferencia entre estos dos tipos de fuentes reside en el carácter de los datos que nos aportan: mientras que los restos materiales nos ofrecen información objetiva, los textos y la producción artística proponen un conocimiento más subjetivo con los que el propio sujeto gnoseológico manifiesta diversas concepciones y percepciones de la urbe.<sup>1</sup>

El hombre siempre ha sentido a la ciudad como parte de su identidad y de ello conservamos testimonios en todas las culturas.<sup>2</sup> Además, el mundo urbano ha apasionado a numerosos creadores a lo largo de la historia del arte; en efecto, tal y como veremos, despertó intereses divergentes y fue explorado desde puntos de vista muy distintos. En ocasiones, las representaciones pretenden brindar una visión universal y objetiva, pero lo habitual es que manifiesten puntos de vista personales, que la presentan como un organismo vivo que es observado y asimilado de manera multiforme.<sup>3</sup>

Durante el siglo XIX, el paisaje urbano fue uno de los temas que conquistó tanto a la literatura como a la pintura. Era el escenario donde mejor se reflejaban las innovaciones de la época. La vida urbana sufrió grandes transformaciones y a los adelantos en los medios de comunicación se sumaron

---

<sup>1</sup> Este artículo forma parte de un trabajo sobre iconografía urbana realizado por su autora, miembro del grupo de investigación Iacobus, cuya actividad está incluida dentro de los proyectos:

HAR2011-22899 “Encuentros, intercambios y presencias en Galicia entre los siglos XVI y XX”, INCITE09 263131 PR “Artífices e patróns no moncato galego: futuro, presente e pasado” y CN2011/056 “Consolidación e estructuración de unidades de investigación competitivas”.

<sup>2</sup> Como señala De Seta gran parte de la información de la que disponemos sobre la arquitectura doméstica y la organización urbana de las culturas antiguas se la debemos a los testimonios gráficos que fueron grabados en algunos templos. Véase: SETA, Cesare De.: “La ciudad como memoria y la memoria de la ciudad”, en *La ciudad europea del siglo XV al XX*. Istmo. pp. 352-357.

<sup>3</sup> Entre las publicaciones más recientes que abordan la importancia de la percepción subjetiva en el estudio del espacio urbano destaca: CASTRO AGUIRRE, Constancio De.: *Mapas mentales*. Universidad Pública de Navarra. Pamplona, 2005.

otros avances como la generalización del alumbrado eléctrico o la aparición de nuevas infraestructuras que alteraron profundamente su aspecto. Hubo sectores de la sociedad que elogiaron este desarrollo, pues lo veían como un síntoma del progreso y de la modernidad alcanzada en la época; por el contrario, otros no sólo se mostraron reacios hacia los cambios, sino que optaron por refugiarse en la idealización de un pasado al que miraban con nostalgia y melancolía. La idea del progreso fue una de las cuestiones más rebatidas en el XIX. Tal y como ha estudiado Gutiérrez Burón, contó con el beneplácito de numerosos políticos e intelectuales que lo recibieron como si se tratase de una especie “de religión salvadora”.<sup>4</sup> No obstante, ese optimismo no fue generalizado y esos nuevos ideales recibieron duras críticas, especialmente por los románticos. Los pintores se hicieron partícipes de esta controversia, reflejando con sus obras su adhesión a una u otra postura. Se trató de una dicotomía latente durante toda la centuria y, como veremos, en lo que respecta a las artes plásticas quedó plasmada en diversos niveles que afectaron tanto al tema como a la forma, tanto a los motivos como al modo en el que estos se nos muestran.

En este período, surgió también una nueva forma de representación que implicó una novedosa aproximación a la realidad: la fotografía. Su difusión abrió una crisis en el mundo pictórico y puso en tela de juicio el valor de la pintura como testimonio fidedigno, propiciando que numerosos pintores realistas dejaran los pinceles para convertirse en fotógrafos. Hasta ese momento, la pintura había servido para documentar la vida; pero ahora, con el nacimiento de la fotografía, se dispondrá de un medio que permitirá incluso la reproducción exacta de un momento concreto.<sup>5</sup> La expresión pictórica se verá obligada a buscar soluciones estéticas innovadoras y de ahí el nacimiento, por ejemplo, de nuevas técnicas como hará el impresionismo. De todas formas, la fotografía tendrá también consecuencias positivas para los artistas, ya que sabrán aprovecharse de ella y utilizarla como un material de documentación. Muchos pintores la consideraron un instrumento auxiliar, aunque generalmente

---

<sup>4</sup> Véase: GUTIÉRREZ BURÓN, Jesús.: “El progreso”, en *Exposiciones nacionales de pintura en España en el siglo XIX*. Tomo I. pp. 57.

<sup>5</sup> Son numerosos los estudios que abordan el tema de la aparición de la fotografía, aunque en este caso y dentro del contexto en el que se estudia han resultado de gran interés: SONTAG, Susan.: *Sobre la fotografía*. Editorial Alfaguara. Madrid, 2006.

rechazaron su valor artístico.<sup>6</sup> Podríamos decir que se trató de una relación ambigua entre ambas formas, puesto que convivieron juntas y en numerosos casos se sirvieron una de la otra.

### **Las transformaciones urbanas del XIX**

Con el XIX se ampliaron considerablemente los temas y motivos pictóricos y se llegaron a tratar asuntos hasta entonces inconcebibles. Eran resultado de las nuevas inquietudes de la época y de las diversas actitudes adoptadas por la sociedad ante unas transformaciones que se estaban produciendo, en algunos casos, a un ritmo vertiginoso.

Antes de analizar cómo la pintura reflejó algunas de las reacciones ante esos cambios, es conveniente hacer un breve repaso histórico y señalar que uno de los rasgos más característicos del siglo XIX fue, precisamente, el crecimiento espectacular de las ciudades; fue un fenómeno que afectó a todo el Occidente europeo en diversa medida y constituyó uno de los síntomas de las transformaciones políticas, económicas y sociales que se estaban desarrollando en la sociedad contemporánea.

A medida que avanzaba el siglo, el éxodo rural se había incrementado considerablemente; los núcleos urbanos comenzaron a verse inmersos en un exceso demográfico que requería su adaptación funcional. La ciudad creció y se modernizó en parte favorecida, tanto por los avances técnicos en materia de construcción como por el desarrollo industrial y del mundo de los transportes. Para dar ese gran paso y cambiar su aspecto fueron necesarias una serie de mejoras en sus equipamientos, haciéndose inevitable la creación de nuevos espacios reclamados por la sociedad.

A pesar de que el crecimiento en España se produjo más tardíamente y con mucha más lentitud que en otros países europeos, entre 1850 y 1900 la concentración de la población en nuestras ciudades experimentó un incremento

---

<sup>6</sup> Freund comenta, entre otras, la reacción de algunos artistas ante la aparición de la fotografía. Delacroix, por ejemplo, la entendió como un instrumento auxiliar interesante para completar la enseñanza del dibujo, pero terminó por rechazarla, pues en su opinión, en la obra del arte, lo esencial no era el parecido exterior sino la intención. Otros pintores “de término medio” la acogieron favorablemente, ya que su utilización podía enriquecer notablemente sus obras. Véase: FREUND, Gisèle.: “Los movimientos y la actitud de los artistas en la época con respecto a la fotografía”, en *La fotografía como documento social*. Gustavo Gili. Barcelona, 1993. pp. 67-88.

notable.<sup>7</sup> De una ciudad que evoluciona perezosamente, se pasa a otra en rápida expansión, alterándose el trazado medieval, tan sólo modificado por el urbanismo barroco.<sup>8</sup> Ello hizo que las infraestructuras existentes resultasen insuficientes a la hora de procurar atención a las grandes aglomeraciones humanas que buscaban acomodo en ellas. Pronto surgieron ciertas voces que reclamaban una serie de mejoras para esta situación. Como señala Bahamonde Magro,<sup>9</sup> una de las primeras soluciones consistió en el aumento de la densidad por metro cuadrado y en la construcción de edificios con más alturas. En la práctica, se vio que no era la opción más apropiada para dar respuesta a todas las necesidades. Algunos comenzaron a hablar de la “ciudad enferma”, como consecuencia de la falta de servicios mínimos para la población, el hacinamiento y la profusión de enfermedades. Surgió así la segunda de las propuestas, que abogaba por su expansión a partir de la conquista de nuevos espacios, lo que implicaba, entre otras cosas, la demolición de ciertos elementos del pasado como las murallas. Fueron naciendo los planes de ensanches, que se generalizaron en nuestro país a lo largo de la centuria.<sup>10</sup> Con ellos, se contribuía a crear una nueva imagen de una ciudad moderna y con numerosas mejoras, pero que, al mismo tiempo, respondía principalmente a las exigencias de la figura del nuevo burgués. Por el contrario, las clases sociales bajas no vieron plasmados sus intereses. Se creaba una ciudad que buscaba ser símbolo del desarrollo industrial y tecnológico, de un progreso que la sociedad nacida del Antiguo Régimen pretendía representar, pero también surgía un espacio físico donde se

---

<sup>7</sup> Para mayor información sobre el crecimiento de la ciudad decimonónica en España, véase: LINARES QUIRÓS, Francisco.: *Las ciudades españolas a mediados del siglo XIX*. Editorial Trea. Gijón, 2009. pp. 168 y ss.

<sup>8</sup> Sobre el nacimiento de la ciudad industrial Santamarea realiza una interesante reflexión en: Santamarea, J.A.: *La ciudad. Realidad, pensamiento y acción*. Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos. Madrid, 2006.

<sup>9</sup> El autor contextualiza estos cambios urbanos dentro de la sociedad decimonónica, ofreciéndonos una idea global y completa en: BAHAMONDE MAGRO, A.: *Historia de España: Siglo XIX*. Editorial Cátedra. Madrid, 1994. pp. 439-447.

<sup>10</sup> La “Ley de Ensanche de poblaciones” fue aprobada en 1864, pero ya desde 1813 el Estado Liberal había intentado eliminar los símbolos de vasallaje de las ciudades mediante el derribo de la murallas y torres. Con ella se ponía al alcance del constructor terreno edificable con unas condiciones muy ventajosas que permitían lograr un crecimiento planeado y racional de las ciudades a partir de solares alejados del asfixiante centro histórico.

desarrollaría la lucha social y la batalla entre aquellos que abogaban por esa idea de progreso y los que añoraban el pasado.<sup>11</sup>

En nuestro país fueron las ciudades portuarias las que tuvieron mayores reformas, debido en muchos casos al perfeccionamiento del sistema portuario y al desarrollo industrial. Un buen número habían sufrido importantes alteraciones desde el punto de vista urbanístico, con ensanches y nuevas infraestructuras que afectaron a sus puertos, a las comunicaciones y a la demografía: Santander había multiplicado su población por diez, Gijón y San Sebastián la habían cuadruplicado, A Coruña llegaba a los 43.000 habitantes y Bilbao a los 80.000.<sup>12</sup> El paisaje portuario se convirtió en uno de los temas recurrentes entre algunos pintores hasta el punto de que, de acuerdo con el estudio de Sazatornil Ruíz,<sup>13</sup> varios artistas recibieron el título de “pintores de marismas del Norte”. Entre ellos destacaron el asturiano Juan Martínez Abades y el cántabro Tomás Campuzano y Aguirre, pues dedicaron gran parte de su producción a la representación de los puertos y marismas.

Pero el XIX fue también el siglo en el que gran parte de nuestra arquitectura sufrió daños cuantiosos, en ocasiones, provocados por una mala interpretación de esa idea de progreso. Hoy resulta difícil entender el comportamiento de la burguesía decimonónica a la que se suele caracterizar por adorar la piqueta demoledora. Bajo nuestra actitud conservacionista, nos parece incomprensible e injustificable la pérdida patrimonial que produjo. No obstante, en ese momento gran parte de los monumentos eran testimonios de un pasado con el que se debía romper todo tipo de lazos históricos. Muchos de los edificios, calles y espacios urbanos ya no se consideraban imprescindibles, sino que más bien se veían como obstáculos para el desarrollo y la expansión. Mediada la centuria, emergió una nueva sensibilidad que puso de relieve la necesidad de proteger los monumentos y testimonios históricos particulares de cada pueblo. Se crearon las Comisiones de Monumentos Históricos y Artísticos

---

<sup>11</sup> NISBET, Robert, A.: *Historia de la idea de progreso*. Editorial Gedisa. Barcelona, 1996.

<sup>12</sup> Véase SAZATORNIL RUIZ L.: “Entre la vela y el vapor. La imagen artística de las ciudades portuarias cántabras”, en *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Puerto de Santander- Ministerio de Fomento- UIMP- UC. Santander, 2006. p. 105.

<sup>13</sup> SAZATORNIL, L.: “Del Cantábrico”, en *Tomás Campuzano y Aguirre (1857-1934)*. Fundación Marcelino Botín. Santander, 2000. pp. 14-35.

con el propósito de potenciar la investigación para conocer y catalogar los vestigios más importantes de cada provincia.<sup>14</sup>

Uno de los motivos que impedía garantizar la protección del patrimonio construido residía en la falta de unanimidad en cuanto a los procedimientos que se debían utilizar para tal fin. La mayor parte de las críticas atacaban la carencia de sensibilidad hacia nuestra arquitectura y la escasez de especialistas implicados en la realización de los inventarios de los objetos artísticos que estaban siendo recogidos de los conventos y monasterios desamortizados. Fue ésta la opinión de Valentín Cardera, pintor especializado en restauración monumental en Italia:<sup>15</sup>

“sería pues muy necesario que el gobierno aplicase el oportuno remedio a los indicados peligros, enviando a las provincias y comisionando en ellas a los buenos profesores que hubiera, dotados de instrucción, probidad y decididamente amantes del arte. Estos deberían recorrer (en las provincias en que fuera posible) todos los conventos y monasterios, sobre todo, los que están en despoblado; dirigir la traslación o transporte de los objetos o admoviles; indicar las providencias necesarias para la conservación de algunos objetos inmuebles como algunos altares de mérito, sillerías de coro, sepulturas y depósitos antiguos y otras muchas cosas interesantes, que tal vez pasando a poder de arrendatarios u otros poseedores, se menoscabe o absolutamente se destruyan para formar viviendas o almacenes, etc.”

Con estas líneas el artista denunciaba la dispersión de los bienes tras la Desamortización de Mendizábal y la falta de control en las ventas y subastas de ese patrimonio eclesiástico requisado.

En algunas ciudades, estas destrucciones masivas fueron duramente contestadas por numerosos intelectuales e historiadores que, ante la ausencia de apoyo institucional, crearon asociaciones centradas en el estudio de la historia local y de su arquitectura vernácula. Sus actividades se complementaron con la publicación de libros que se acompañaban de fotografías y dibujos representativos de su patrimonio histórico-artístico. Así,

---

<sup>14</sup> Para mayor información: ORDIERES DÍEZ, Isabel.: *Historia de la restauración monumental en España (1835-1936)*. Ministerio de Cultural. Madrid. pp. 46-48.

<sup>15</sup> *Ibidem*, pp. 26.

mientras las actuaciones de remodelación urbana eran simultáneamente criticadas o apoyadas, ciertos dibujantes y aficionados reconstruían plásticamente la imagen de sus urbes, normalmente de aquellas épocas más esplendorosas. Su objetivo no era sólo el de dejar constancia gráfica de la arquitectura demolida, sino también el de transmitir toda una serie de valores culturales asociados a esas construcciones.

### **Interpretaciones del paisaje urbano**

Juan Martínez Abades fue reconocido especialmente por sus marinas que ocupan un papel destacado en su obra, tanto las realizadas con la técnica del óleo como las ilustraciones. Perteneció a una generación de artistas asturianos entre los que se encontraban Nemesio Lavilla, Tomás García Sanpedro, José Uría y Uría, Ventura Álvarez Sala y Luís Menéndez Pidal. A pesar del aislamiento en el que se había visto inmersa la región, con el establecimiento del enlace ferroviario con la Meseta en 1884, Asturias comenzó a desarrollarse de manera considerable y sus ciudades experimentaron un gran crecimiento durante estas décadas. Paralelamente, se había ido asentando una nueva clase social burguesa que se había enriquecido con el desarrollo industrial y la entrada de capitales foráneos; la misma clase que se convirtió en cliente principal de estos artistas.<sup>16</sup> Gijón era la ciudad que encabezaba el desarrollo industrial asturiano, favorecida por la adaptación y mejora de su puerto.

En 1904, Martínez Abades realizó una obra en lienzo a la que puso por título *Los carboneros* (Ilustración 1). Con ella participó en la Exposición Nacional del mismo año.<sup>17</sup> En el cuadro se mostraba la nueva imagen de la ciudad como telón de fondo, pero el tema principal era el trasbordo de carbón a un vapor situado a la entrada del puerto. Su originalidad derivaba de la selección de este tema que aludía a las nuevas realidades industriales que

---

<sup>16</sup> Para mayor información consultar: BARÓN, J.: "Renovación y modernidad de la pintura en Asturias", en *Centro y periferia en la modernización de la pintura española. 1880-1918*. Ámbito Servicios Editoriales. 1994. pp.351-355.

<sup>17</sup> Pantorba describió detalladamente el desarrollo de la Exposición y los diversos participantes: "Se inauguró en el Palacio de las Artes e Industrias, el día 16 de mayo, con la asistencia de los reyes, la familia real y las autoridades. Fue el certamen más copioso de cuantos se han celebrado entre nosotros y uno de los de mayor categoría". Véase: PANTORBA, Bernardino, De.: "Exposición de 1904", en *Historia y crítica de las Exposiciones Nacionales de Bellas Artes celebradas en España*. Ediciones Alcor. Madrid. pp. 175-185.



comenzaban a interesar a la pintura del momento. Estos artistas entendieron que los motivos industriales, además de impregnar la vida cotidiana, podían convertirse en un tema pictórico apto para ensalzar la modernidad de sus regiones. Martínez Abades fue uno de ellos y llegó a ser capaz de plasmar las transformaciones que estaban afectando a los puertos cantábricos. Sin duda alguna, Gijón no fue sólo una de las ciudades que se modernizó con mayor rapidez, sino que además se convirtió en el verdadero foco de los pintores asturianos. El objetivo de este lienzo era, precisamente, dejar constancia de ese nuevo puerto que había conseguido transformarse rápidamente en carbonero, frente a la tardía incorporación de otros como el de Avilés. Así, los protagonistas son los barcos: los navíos de vapor y los carboneros. Con ellos se identificaba el progreso que había alcanzado la ciudad, una ciudad que vemos dibujaba a lo lejos a través de las chimeneas humeantes de algunas fábricas. Pese a que estamos todavía ante una pintura muy paisajística, su singularidad reside especialmente en el interés concedido a este tema.

Tomás Campuzano y Aguirre, coetáneo de Juan Martínez Abades, fue otro de los pintores que se dedicó a retratar los paisajes portuarios, como se aprecia en su producción artística. Uno de los ejemplos es el lienzo del *Puerto de Pasajes*, datado en 1923 (Ilustración 2). A diferencia de la visión que nos presentaba el cuadro anterior, pretendiendo mostrar el aspecto del nuevo puerto gijonés, Campuzano nos ofrece otra radicalmente distinta. Aunque era conocedor de los avances que se estaban llevando a cabo, debido a la profesión de su padre que era ingeniero, prefirió sumergirse en la reivindicación de un paisaje perdido. La imagen que nos presenta del puerto es armoniosa y rebosa tranquilidad, algo muy diferente a cómo debería ser el aspecto real del mismo. No hay vapores ni carboneros, sino barcos que alzan sus velas anclados en el pasado. Se trata de una mirada costumbrista y anacrónica que nos permite distinguir la otra cara con la que se identificaron algunos sectores de la sociedad finisecular: no se quiere mostrar las novedades y los avances de la técnica, más bien se desea ignorarlos.

Sin duda alguna, las diferencias con el lienzo de Martínez Abades o con los de otros artistas como, por ejemplo, el de *El viaducto de Ormaiztegui* (Ilustración 3) de Darío de Regoyos, son evidentes. Mientras que Regoyos

muestra el ferrocarril como símbolo de progreso y desarrollo al igual que harán otros muchos pintores, Campuzano prefiere sumergirse en la imagen idílica de un puerto poblado de veleros. Estas divergencias se deben entender, según indicamos, como dos respuestas ante la nueva imagen que ofrecía el mundo urbano. Fueron muchos los artistas que, al igual que Tomás Campuzano, se decantaron por esta forma de interpretar las ciudades, manifestando un rechazo a los cambios, quizás porque no se sentían partícipes o identificados con los mismos. Se trataba de una especie de resistencia hacia la idea de progreso que se había intentado instaurar. De todas formas, tras esta corriente nostálgica y costumbrista de interpretar el paisaje urbano, se pueden atisbar otras motivaciones adyacentes que irían desde la melancolía por una tradición pictórica anterior -frente a las renovaciones plásticas que se están llevando a cabo-, hasta una posible reivindicación de las costumbres autóctonas teñidas de ciertos matices nacionalistas. Esta última vertiente se puede distinguir perfectamente en los carteles que el gallego Camilo Díaz Baliño hizo de A Coruña (Ilustración 4). Aunque las obras no son comparables, tanto desde el punto de vista estilístico como cronológico, sí son útiles para intuir esa percepción de la ciudad inmersa en el pasado que busca una identidad propia, en este caso la céltica, con una vocación claramente nacionalista. El protagonismo del cartel recae en el mar y la embarcación, no obstante, tal y como ha apuntado López Vázquez, el autor nos presenta al fondo el paisaje coruñés, en el que destaca el edificio del Ayuntamiento de la Plaza de María Pita que era y es uno de los hitos urbanos de A Coruña.<sup>18</sup>

Paralelamente a la “idealización” del pasado o a la exaltación del progreso, las destrucciones cuantiosas que se produjeron durante esos años fomentaron el desarrollo de una tercera corriente que intentaba recuperar el patrimonio histórico-artístico a través del dibujo arqueológico. Hasta entonces, el dibujo en España había sido utilizado simplemente para realizar bocetos, a diferencia de lo que ocurrió en otros países como Italia o Francia en los que había sido considerado una técnica con valor propio, llegando a publicar tratados técnicos de indudable interés.<sup>19</sup> Fue a partir del Romanticismo cuando

---

<sup>18</sup> AA. VV.: *Do primitivismo na arte galega ata Luís Seoane. Procesos de creación artística e de identidade nacional*. Fundación Luís Seoane. A Coruña, 2006. pp. 276-277. [Cat. Exp].

<sup>19</sup> Puede resultar de interés consultar: LEYMARIE, Jean (1998): *El dibujo*. Barcelona. Skira.

se convirtió en una herramienta idónea para reproducir los testimonios tangibles de nuestro pasado urbano, a través de la evocación de los monumentos, ruinas y rincones que, si bien en muchos casos se representaban impregnados de recuerdos, poseían un gran valor documental.

En este sentido, podemos destacar la labor llevada a cabo por la *Sociedad Arqueológica* creada en Pontevedra en 1894 bajo la dirección de Casto Sampedro Folgar. En aquella época la ciudad se encontraba en una situación de auge y progreso, gracias a las iniciativas promovidas por la nueva burguesía acomodada. Parte de la vida política española se trasladaba a la villa en el verano y allí coincidían durante sus vacaciones tanto los políticos liberales como los conservadores: Eugenio Monterio Ríos, Eduardo Vincenti, García Prieto, el Marqués de la Vega de Armijo, González Besada, el Conde de Bugallal y Raymundo Fernández Villaverde, entre otros.<sup>20</sup>

Al igual que había sucedido en otros muchos casos, durante toda la centuria se acometieron diversas actuaciones urbanas que habían cambiado sustancialmente su aspecto. Había sido la sede del puerto más importante de las Rías Baixas y, como memoria de su esplendor todavía a mediados de la centuria, mantenía en su trazado dos zonas claramente diferenciadas: la Villa amurallada y el arrabal marinerio de A Moureria. Los problemas del calado de la ría propiciaron el abandono de la actividad pesquera y marítima y, consecuentemente, de A Moureira. Tras ser proclamada capital de provincia experimentó un fuerte crecimiento demográfico que requirió la realización de numerosas reformas para adecuarla a sus nuevos usos.<sup>21</sup> En efecto, las transformaciones funcionales exigieron la creación de infraestructuras, pero, al mismo tiempo, fomentaron el abandono y la degradación de aquellas partes que se consideraban carentes interés.<sup>22</sup> Las destrucciones fueron cuantiosas, pero motivaron también a Casto Sampedro a fundar su *Sociedad Arqueológica*

---

<sup>20</sup> Véase: TILVE JAR, M<sup>a</sup> de los Ángeles.: “A Pontevedra de Enrique Labarte Pose”, en *Extracto de Literatura*. Pontevedra, 2005. pp. 11-22.

<sup>21</sup> Sobre la historia de Pontevedra hay varios estudios científicos, entre los que destaca por su carácter riguroso el realizado por Xosé Fortes, véase: FORTES BOUZÁN, Xosé.: *Historia de Pontevedra*. La Voz de Galicia. A Coruña, 1993.

<sup>22</sup> A lo largo del siglo XIX se acometieron numerosas obras en Pontevedra. No obstante, fue a finales del siglo cuando se materializaron numerosos proyectos entre los que cabe destacar: el ensanche del puente del Burgo, la construcción de un puente de cantería para sustituir al de la Barca y la llegada del ferrocarril en 1884. Véase: TILVE JAR, M<sup>a</sup> de los Ángeles.: “A Pontevedra de Enrique Labarta Posee. Sociedade e cultura na última década do século XIX”, en *Extracto de literatura*. 2005, pp. 11-22.

con el cometido de “el estudio de las Ciencias arqueológicas, la adquisición y conservación de todos los objetos de algún mérito, y el fomento de esta clase de estudios”.<sup>23</sup> En efecto, a lo largo de los años que se mantuvo activa su objetivo preferente fue el acopio de objetos y documentos de interés arqueológico, histórico y artístico, así como la conservación y restauración de los monumentos y vestigios importantes para el estudio de la historia local, regional e incluso autonómica. Los hombres de la arqueológica entendieron que los restos materiales de nuestro pasado no sólo eran útiles para comprender el presente, sino que tenían que ser conservados, tutelados y valorizados para poder ser transmitidos a las generaciones futuras.

Para profundizar en el estudio de la historia local era imprescindible conocer bien el territorio y promover excavaciones que permitiesen realizar investigaciones de carácter científico y riguroso. En este sentido, pese a que muchos de los integrantes de la Sociedad -en cierta medida también el propio Sampedro- eran deudores de la concepción romántica de la historia, el rigor científico estuvo presente en todos sus trabajos, gracias a la utilización de una metodología moderna y precisa. Casto Sampedro, consciente del desconocimiento del patrimonio cultural que tenía la población, comenzó a promover desde 1895 exposiciones temporales para divulgar sus trabajos.<sup>24</sup> Fueron numerosos las líneas de investigación impulsadas y desarrolladas en el seno de esta Sociedad –recopilaciones de música popular, de leyendas de Galicia, diccionario de la jerga de los canteros, corrección y aumento del diccionario gallego, etc.-, pero lo que más importancia tiene en este contexto es el interés que manifestaron por la reconstrucción histórico-monumental de Pontevedra a través del dibujo. El proyecto contaba con un precedente, pues poco tiempo antes Celso García de la Riega había realizado numerosos dibujos del trazado y de las puertas de la muralla medieval. Según indica Valle Pérez,

---

<sup>23</sup> Para mayor información véase: AA. VV.: *Os debuxantes da Sociedade Arqueolóxica de Pontevedra*. Museo de Pontevedra, 1995. pp. 9-18.

<sup>24</sup> La primera exposición de 1895 tuvo como objetivo ensalzar la festividad local pero también incentivar el interés por los objetos arqueológicos. Un año después y por las mismas fechas se celebró la segunda de sus exposiciones temporales desarrollándose contemporáneamente en dos sedes: las Ruinas de Santo Domingo y el local adjudicado en los bajos del Palacio de la Diputación. En 1909 colaboró activamente en la realización de la Exposición Regional de Santiago de Compostela. Véase: VALLE PÉREZ, José Carlos.: “El contexto intelectual pontevedrés: la Sociedad Arqueolóxica de Pontevedra”, en *Cancionero musical de Galicia*. Fundación Pedro Barrié de la Maza. A Coruña, 2007. pp. 30-32.

comenzó a materializarse a partir de 1902, tal y como recoge el Acta de la Asamblea General de la Sociedad:<sup>25</sup>

“Se acordó también que por el Sr. Zagala se proceda a obtener fotografías de los edificios, calles, etc., de Pontevedra antiguo, monumental, artístico e histórico, para que sirvan de base a los proyectos de reconstrucción en dibujos encargados al profesor de este Instituto de 2ª enseñanza D. Federico Alcoverro.”

Aunque se cite solamente a Federico Alcoverro, fueron muchos los dibujantes, artistas y aficionados que colaboraron en la reconstrucción visual de aquellos elementos urbanos y monumentos más significativos de la historia de la ciudad que ya habían desaparecido. La mayoría, realizados a finales del siglo XIX y principios del XX, se centraron en la reconstrucción visual de la ciudad en el pasado y, concretamente, de su época más pujante, la de los siglos XV y XVI, cuando, además de ser la villa más poblada de Galicia, era el principal puerto pesquero de la ría.<sup>26</sup> Alfonso Rodríguez Castelao, Carlos Sobrino, Federico Alcoverro y Enrique Campo son algunos de los nombres de los dibujantes que trabajaron en dicha empresa. Lo más novedoso de sus obras fue la importancia concedida al dibujo como herramienta útil para representar ese patrimonio de manera científica. (Ilustración 5).

Concluyendo, fue éste un siglo muy controvertido, un período de fuertes cambios y grandes reformas de la era contemporánea. Fue el siglo del ferrocarril, de la electricidad, del teléfono, de las vacunas, de la burguesía y del liberalismo, del nuevo Estado, pero también una época en la que se destruyó gran parte de nuestro patrimonio construido y, de ahí, el interés de algunos círculos culturales por dejar constancia gráfica de la ciudad que estaba desapareciendo. En un clima de confusión ante unas transformaciones que estaban modificando la realidad urbana, las reacciones, como hemos visto, fueron diversas y contradictorias y de las que los artistas plásticos, con sus obras, fueron auténticos fedatarios. El arte, como fiel testimonio de su tiempo, supo expresar esta controversia que iba ligada a las creencias, ideales y

---

<sup>25</sup> *Ibidem*, pp.33.

<sup>26</sup> Para el estudio del desarrollo económico y urbanístico de Pontevedra durante esta época, véase: ARMAS CASTRO, Xosé Antonio.: *Pontevedra en los siglos XII a XV: configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval*. Fundación Pedro Barrié de la Maza. A Coruña, 1992.

esperanzas de la sociedad finisecular, manifestando las distintas formas de relación del hombre y el espacio urbano.

## LÁMINAS



Ilustración 1- *Los Carboneros*. Juan Martínez Abades, 1904



Ilustración 2 - *Puerto de Pasajes*. Tomás Campuzano y Aguirre, 1923

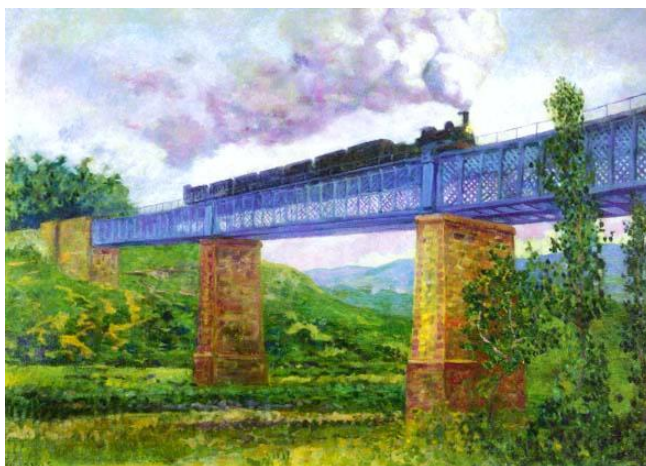


Ilustración 3 - *El viaducto de Ormaiztegui*.  
Darío de Regoyos, 1896



Ilustración 4 - *Cartel das Festas*.  
Camilo Díaz Baliño, 1920



Ilustración 5 - *Puerta de Trabancas por su exterior en 1850*.  
Celso García de la Riega. Comienzos del siglo XX.