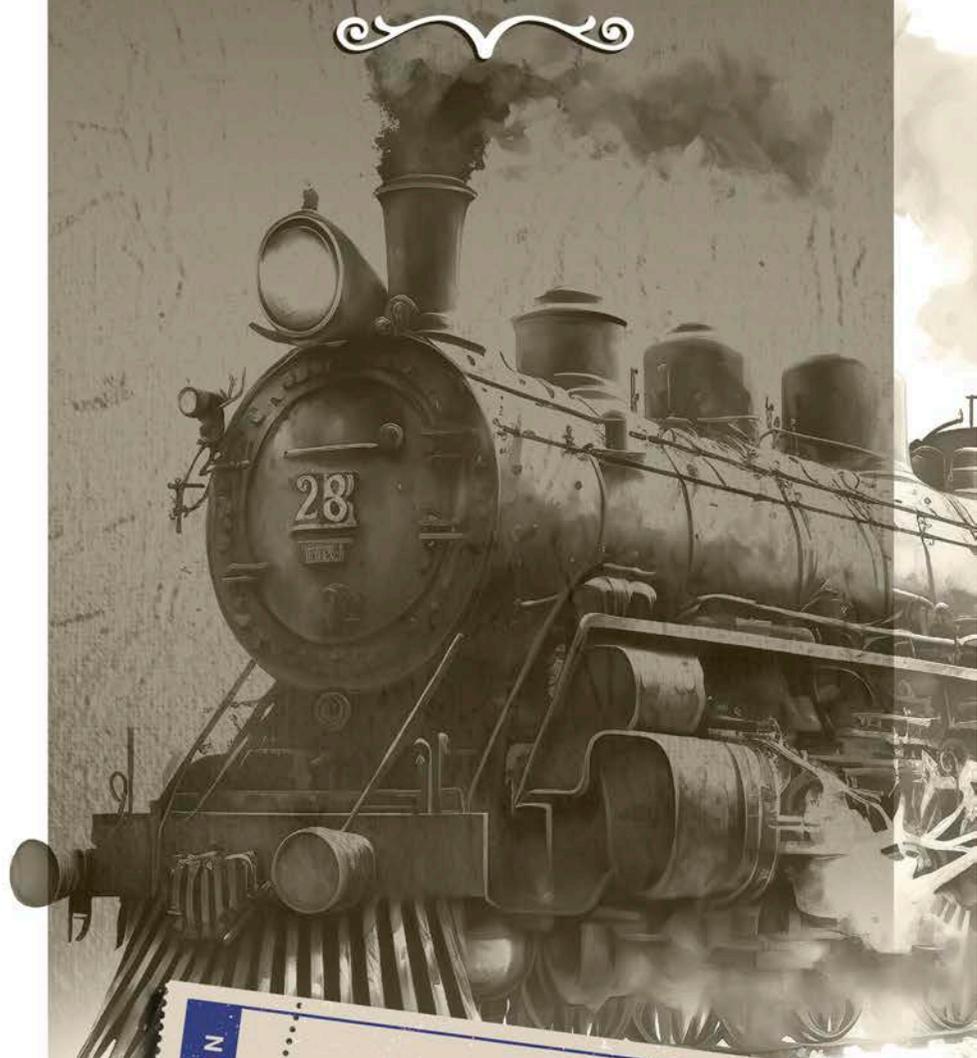


EXPOSICIÓN
★ ★ ★
ALICANTE
PUNTO DE PARTIDA DE
FERROCARRILES
— MEDITERRÁNEOS —

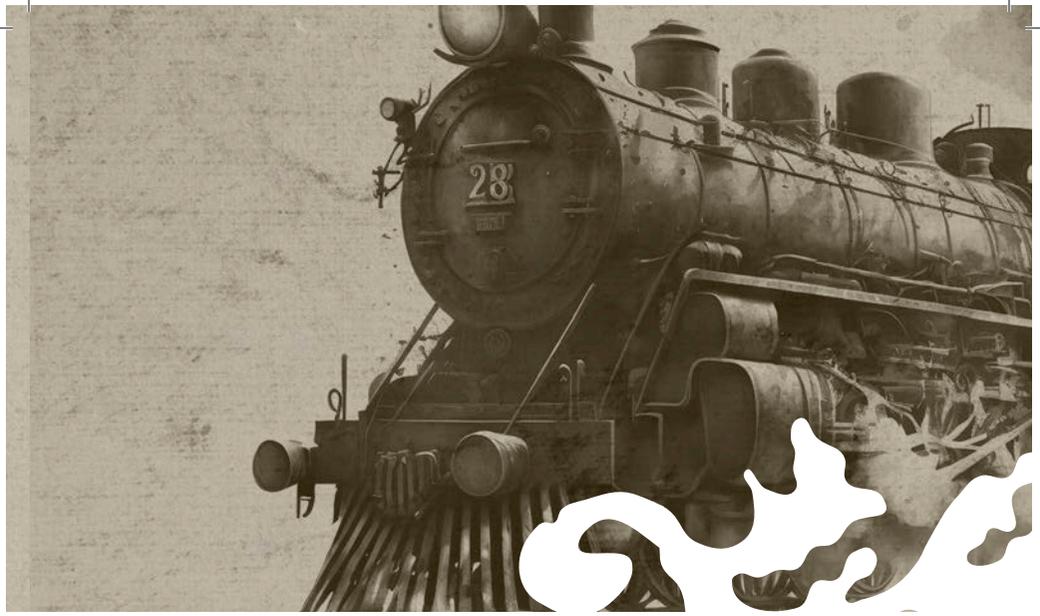


EXPOSICIÓN
★ ★ ★
ALICANTE
PUNTO DE PARTIDA DE
FERROCARRILES
— MEDITERRÁNEOS —

Entre las corrientes pictóricas actuales, existe una tendencia considerada menor por el academicismo artístico, que sobre todo enfatiza el aspecto rigurosamente documental e informativo del tema plasmado en la obra. Este tipo de pintura, que podemos definir como “especializada”, se basa en la representación realista de elementos o situaciones en los que, para su ejecución, es necesario tener controladas dos cosas: el dominio de las técnicas del dibujo y la pintura, y un conocimiento amplio y profundo de la materia que se trata.

Los artistas dedicados a esta modalidad pictórica suelen tener una clientela exigente, no tanto amantes del arte, como personas ligadas profesional, sentimentalmente o por afición al tema en cuestión. Su amplia variedad le brinda, por tanto, interesantes posibilidades. Y es en el mundo anglosajón donde estas tendencias se manifiestan con mayor profusión.

Desde animales antediluvianos a escenas militares, ciencia-ficción, deportes, tecnología, historia... el catálogo al que recurren los artistas especializados es vastísimo. El mundo del transporte, como no podía ser menos, es una importante fuente de inspiración.



Barcos, aviones, coches y camiones, trenes... nada de esto escapa a ser plasmado en lienzo por pintores de reconocido prestigio en su modalidad. En el arte ferroviario -capitaneado por los británicos con una clara ventaja- brillan entre otros, Terence Cuneo, Philip Hawkins, Eric Bottomley y Malcolm Root, todos englobados en una asociación: la Guild of Railway Artists (GRA).

En España, el panorama es menos halagüeño; los artistas ferroviarios son pocos, y muchos menos los que se dedican a su faceta histórica. A pesar de ello, la provincia de Alicante puede contar con un elenco de obras que recogen diferentes aspectos de la historia ferroviaria provincial; temporal y espacialmente nos movemos entre las décadas de 1880 a 1960, en las comarcas del Baix Vinalopó, L'Alacantí y la Vega Baja del Segura. Allí donde la cámara fotográfica estuvo ausente, la pintura la sustituye mostrándonos imágenes que aspiran a la exactitud documental, tanto en sus colores originales, como en el aspecto riguroso de trenes y estaciones.

La selección de cuadros aquí mostrada, obra del artista José Vicente Coves Navarro, recoge las líneas férreas alicantinas de carácter litoral, obviando las geográficamente interiores, para hacer honor al título de la muestra que presenta Casa Mediterráneo.

ALICANTE
PUNTO DE PARTIDA DE
FERROCARRILES
— MEDITERRÁNEOS —





Técnica: Óleo sobre lienzo.

Medidas del original: 60x51.

El cuadro nos sitúa en estación de Elche en la década de 1950. La locomotora 232-0223, una "baltic" procedente de la Cía. de MZA y construida en 1911 en Alemania, maniobra bajo la lluvia un corte de vagones de mercancías.

De las 20 máquinas que componían la serie, cinco estaban basadas en Murcia, prestando servicio en las diferentes líneas de la zona hasta su retirada en 1962.

Técnica: Óleo sobre tabla.

Medidas del original: 70x60.

A la caída de la tarde, un mercancías encabezado por una doble tracción de locomotoras abandona la estación de Elche con dirección a Murcia.

La escena nos lleva a finales de la década de 1920, cuando la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, explotadora de la línea de Alicante a Murcia, procedió a una modesta modernización. Ésta se concretó -entre otras cosas- en el refuerzo de seis locomotoras trasladadas desde sus líneas meridionales, dos de las cuales aparecen en esta imagen.

El cuadro recoge, además, la casilla donde habitaba el sobrestante de la sección de Vía y Obras, que por aquellos años era Enrique Sánchez Ejea, un ferroviario con una dedicación a su oficio fuera de lo corriente. Aquí se representa a una de sus hijas actuando como guardesa, en el paso a nivel inmediatamente anterior del puente metálico sobre el Vinalopó, cuyo tablero aparece en la parte inferior.

ALICANTE
PUNTO DE PARTIDA DE
FERROCARRILES
— MEDITERRÁNEOS —





Técnica: Óleo sobre lienzo.

Medidas del original: 80x60.

En 1905 la Cía. de Andaluces estableció un tren con categoría de “ómnibus” de Alicante a Elche y viceversa, que por su horario -partía de Benalúa a las 12 h. y regresaba de Elche a las 13 h.- era conocido como “el tren del migdía”. Este servicio se mantuvo muchos años, hasta su supresión poco antes de la Guerra Civil de 1936.

Para facilitar la maniobra de inversión de la locomotora, en 1910 se instaló en la estación ilicitana una placa giratoria de 5'25 m de diámetro.

En el cuadro se recoge la operación de giro de la máquina, que como se ve, se hacía totalmente a mano.

Técnica: Acuarela sobre papel.

Medidas del original: 76x56.

Esta acuarela recoge la humeante salida de un tren de mercancías desde la estación de Crevillente a la caída de la tarde. La época representada es la década de 1960.

La locomotora es una Henschel 130 muy representativa de la línea Alicante-Murcia por estos años. Conocidas entre los ferroviarios como “vespas”, en referencia a estas peculiares motocicletas, esta serie de seis unidades estaba basada en el depósito murciano de El Carmen.

El escenario elegido es el paso a nivel del camino vecinal de Algoda, aledaño a la estación crevillentina, con su típica casilla. De los 45 edificios similares que se repartían a lo largo del ferrocarril, entre la línea general y el ramal de Torrevieja, ésta fue la última superviviente, siendo demolida en 2013.

Técnica: Óleo sobre lienzo.

Medidas del original: 100x70.

La playa de vías de la estación de Alicante-Benalúa en una tarde estival, hacia 1929. Un tren en doble tracción listo para partir, y a la izquierda el edificio de cocheras.

Por este tiempo, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces comenzaba a tener graves problemas financieros, lo que se reflejaba en el aspecto anticuado de sus instalaciones. La Línea de Alicante a Murcia, considerada como secundaria por la empresa, vio escatimar las inversiones en beneficio de otras líneas más punteras, como el Córdoba-Málaga o el Sevilla-Cádiz. El resultado fue, por ejemplo, el empleo de locomotoras y coches que se remontaban a la década de 1860, vehículos ya muy vetustos para esta época y que son los que se representan en el cuadro.

ALICANTE
PUNTO DE PARTIDA DE
FERROCARRILES
— MEDITERRÁNEOS —





Técnica: Lápiz y rotulador sobre papel.

Medidas del original: 63x47.

Vista general de los talleres de la estación de Alicante-Benalúa.

Estas instalaciones consistían en cinco naves paralelas que albergaban las secciones de fragua, ajuste, calderería, montaje, tornos, bandajes, carpintería, guarnicionería, tapicería y pintura.

En el dibujo, que podemos fechar a principios del siglo XX, aparecen en primer lugar las naves de mecánica, sobre las que destaca la sugestiva torreta para el reloj.

Un carro trasbordador, movido a mano, permitía la entrada de las locomotoras y ténderes para su reparación y puesta a punto.

Técnica: Óleo sobre cartón.

Medidas del original: 75x65.

Albatera-Catral, a la mitad del trayecto entre Alicante y Murcia, era la estación de enlace con el ramal de Torrevieja, por lo que en este punto existía una pequeña reserva de máquinas para atenderlo.

En 1956 la RENFE destinó a este ramal cuatro locomotoras construidas entre 1891 y 1912 por la firma británica Beyer Peacock, y que se mantuvieron encendidas hasta 1964, año en que se sustituyeron por automotores diesel.

En la representación pictórica, la RENFE 220-2031 es atendida por el personal en un nuboso crepúsculo de 1960. A su alrededor, todas las instalaciones esenciales para su funcionamiento. Los depósitos de agua, la balsa de decantación, la grúa hidráulica y el muelle para el carbón, aglomerado en forma de briquetas.

Técnica: Gouache sobre cartón.

Medidas del original: 36x27.

Un tren de mercancías encabezado por una locomotora compound ex MZA de la serie RENFE 230-4001 al 4004, sale de Elche con dirección a Murcia. La imagen puede datarse entre 1950 y 1958, período de actividad de estas máquinas en la línea.

El punto elegido para la representación es el cruce de la carretera de Aspe, junto a la fábrica de yeso de los Sres. Román, cuyas curiosas chimeneas están hoy integradas en el entramado urbano y han dado lugar a la denominación popular de esta parte del barrio ilicitano de Carrús.

En el cuadro aparece, en primer término, el poste de señales mecánicas -el denominado "disco avanzado"- que protegía la entrada de la estación de Elche. El disco superior de color rojo se encuentra cerrado, y su significado es el de "anuncio de parada", es decir, más adelante se encontraría la señal principal de parada. Bajo éste se encuentra la pantalla triangular de "anuncio de precaución", que determina la proximidad de una estación y la limitación de velocidad a 30 km/h. sobre agujas.

ALICANTE
PUNTO DE PARTIDA DE
FERROCARRILES
— MEDITERRÁNEOS —





Técnica: Acrílico sobre tablero.

Medidas del original: 55x38.

En 1904 una empresa belga, la "Cie. Générale des Tramways et de Chemins de Fer Vicinaux en Espagne" estableció una línea de tranvías a vapor entre Alicante y Crevillente. Con ello rompió el monopolio que hasta entonces había disfrutado la Cía. de Ferrocarriles Andaluces en la comarca del Baix Vinalopó. Ello motivó una durísima guerra empresarial con las tarifas como arma. La agresiva competencia y las influencias políticas de Andaluces acabaron con su rival en 1910.

Su corta vida hace que esta pequeña empresa belga sea muy desconocida para los alicantinos, cuyos coetáneos denominaron a este modesto tranvía con el apelativo de "tren chicharra".

En la imagen podemos ver al pequeño convoy acercándose a su apeadero final en el paseo de Canalejas, dejando atrás la ostentosa balaustrada del Paseo Gadea. Toda esta zona era, por entonces, casi el extrarradio de la ciudad.

Técnica. Lápiz y rotulador sobre papel.

Medidas del original: 60x45.

En 1887 se concluyeron las obras de la estación definitiva de Alicante-Benalúa y la conexión ferroviaria con el muelle de poniente, con lo que la línea de Alicante a Murcia llegaba a su plenitud operativa.

Estas circunstancias son motivo para una reconstrucción artística como la que aquí vemos. Un corte de vagones se encamina al puerto encabezado por una de las cuatro máquinas de la serie 190 de Andaluces, construidas ex profeso para esta línea, y que a comienzos del siglo XX Andaluces decidió trasladarlas a la de Linares a Puente-Genil.

Para evitar expropiaciones, la estación de Benalúa fue construida en terrenos ganados al mar, y cuya escollera aparece en el dibujo bordeando la vía portuaria.

El convoy pasa junto al espléndido edificio ecléctico de la estación, hoy sede de Casa Mediterráneo, diseñado por el ingeniero de origen corso Carlos Alessandri Casalonga, máximo responsable de los planes de obras de la compañía hasta su jubilación en 1902.

ALICANTE
PUNTO DE PARTIDA DE
FERROCARRILES
— MEDITERRÁNEOS —





Técnica: Óleo sobre lienzo.
Medidas del original: 92x60.

La acequia mayor es una obra hidráulica de origen musulmán que toma sus aguas del río Vinalopó. Su función era el regadío de los huertos de palmeras y mover los diferentes molinos harineros y de aceite que había en Elche.

Junto al molino del Real y el partidur de la acequia se construyó en 1883 el puente de hierro para el ferrocarril, de 80 m de longitud y 25 de altura sobre la rambla del Vinalopó.

El cuadro recoge este conjunto, fechado hacia 1959, en el que se observa el paso de un tren ómnibus hacia Murcia, remolcado por una 232 "baltic" en posición invertida, el furgón de jefe de tren y el furgón de la Dirección General de Correos.

Técnica: Óleo sobre lienzo.
Medidas del original: 80x60.

El ferrocarril de Madrid-Alicante, concluido en 1858, fue la línea de mayor longitud que se había construido hasta entonces en España. Con propiedad se la llamó entonces "línea del Mediterráneo" por los vecinos de la Villa y Corte.

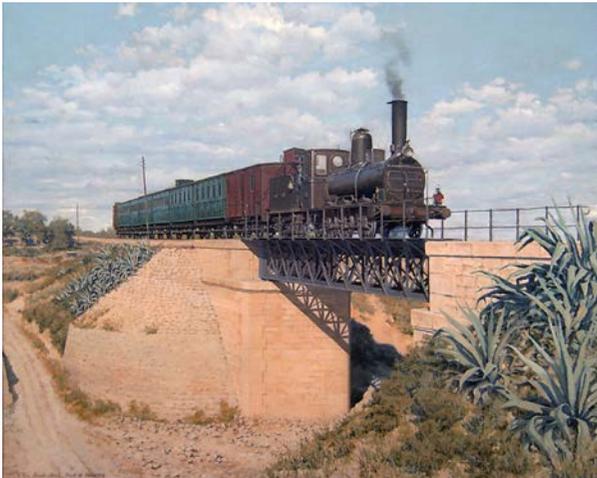
En la década de 1920 la estación-término de Alicante tuvo algunas mejoras importantes, como la prolongación de sus andenes, la iluminación eléctrica y la renovación de los carriles. En ese contexto se ha querido reflejar en el cuadro la inminente salida del expreso matutino hacia Madrid, encabezado por una locomotora compound de la serie 800 de MZA, que poco tiempo después sería sustituida en el mismo cometido por máquinas más potentes de la serie 1100.

Técnica: Acrílico sobre lienzo.
Medidas del original: 90x70.

Típica escena de la estación ilicitana hacia 1920 con un tren matutino, que bien podría ser el mixto 131 Alicante-Alquerías. La máquina es una Hartmann de la serie 90 de Andaluces. Ocho unidades de este modelo se encargaron en 1883 para el Alicante-Murcia, y fueron las locomotoras más representativas de la línea hasta la llegada de la RENFE en 1941.

Al fondo se puede observar la erguida figura de una palmera solitaria; se trata de "el fadrí" (el soltero), una palmera de género masculino que estaba considerada como la palmera más alta de todo el término municipal ilicitano, y que de forma incomprensible no fue talada al construirse la explanada de vías de la estación.

ALICANTE
PUNTO DE PARTIDA DE
FERROCARRILES
— MEDITERRÁNEOS —





Técnica: Óleo sobre lienzo

Medidas del original: 76x55.

El ramal de Albaterra a Torrevejeja se construyó con el objetivo de transportar hasta el puerto de Alicante el producto de las salinas torrevejenses, algo que duró poco tiempo, pues las empresas arrendatarias pronto mejoraron sus instalaciones para el embarque de este producto en la propia población salinera.

El ramal se clausuró en 1987, pero se ha querido hacer en este óleo una evocación del mismo, representando lo que fue la reserva de máquinas de Torrevejeja, en un caluroso día de verano de 1955.

La escena nos muestra la maniobra con el tren del agua. La estación de Torrevejeja no disponía de suministro propio para las locomotoras, y el preciado líquido había que transportarlo mediante vagones-cisternas cada pocos días. Junto a la locomotora se muestra la balsa de decantación y el depósito de agua.

Técnica: Óleo sobre tabla.

Medidas del original: 70x60.

El ferrocarril de Alicante a Murcia tiene que cortar en la mayor parte de su recorrido el aparato torrencial de las serranías sub-béticas, como la sierra de Crevillente. Diferentes ramblas y barrancos interfieren con el trazado.

En este caso, se ha elegido la representación pictórica del puente sobre el barranco del Barbácena, en el Km. 28, una obra metálica de 16 metros de luz, desmantelada en 1967 y sustituida por una viga de hormigón.

En la pintura se representa el paso de un típico tren de Andaluces encabezado por una locomotora de la serie 90 con dirección a Murcia, y que podría tratarse del correo 121, que llegaba poco después de las cinco de la tarde a la cercana estación de Crevillente.

Técnica: acrílico sobre lienzo.

Medidas del original: 100x81.

La línea de vía estrecha de Alicante a Denia, conocido como "el trenet de La Marina", fue el último ferrocarril construido en la provincia, subvencionado en parte por el Estado en base a la Ley de Estratégicos y Secundarios, e inaugurado en 1915.

La línea, convertida hoy en día en un tranvía interurbano, atraviesa multitud de paisajes pintorescos del litoral alicantino, con especial relevancia en el paso del Mascarat, entre Altea y Calpe.

En el cuadro, sin embargo, se ha querido representar su paso junto al mar en la playa de San Juan. El mixto mañanero, que en 1920 salía de madrugada de Denia, abandona la estación sanjuanera en su última etapa antes de rendir viaje en Alicante. La espectacular condensación del escape nos apunta a un día invernal.

CASAMEDITERRANEO



www.casa-mediterraneo.es
info@casa-mediterraneo.es