

# VELEROS Y VAPORES EN LA PINTURA ESPAÑOLA

Enrique ARIAS ANGLES

Resulta desconsolador constatar la enorme escasez de pinturas relacionadas con la mar que existen en el arte español con anterioridad a la segunda mitad del siglo XIX. Y tampoco es que sean parangonables con las de algunos otros países europeos las producidas por los pintores españoles en esa segunda mitad de la pasada centuria, ni en la primera de nuestro siglo. Y resulta no sólo desconsolador, sino incluso paradójico, en el arte de un país cuya historia ha estado tan estrechamente relacionada con la mar, durante cerca de trescientos cincuenta años, que vino a ser de ésta elemento tan vital, tan esencial, como la sangre al cuerpo. La historia de España es, en gran medida, desde el Medievo al desastre del 98, una historia marítima, una historia cuyo hilo conductor, cuyo cordón umbilical, discurrió por mares y océanos a lomos de carabelas, navíos y armadas impulsados por todos los vientos del orbe, y cuyo destino se decidió muchas veces en la propia mar, o por medio de ella.

Resulta ya tópica la frase de que España ha vivido de espaldas a la mar, a pesar de haber sido tan necesaria para ella. Esto, desde luego, no es cierto en tan gran medida, ya que la España oficial siempre tuvo conciencia de la necesidad de su importancia marítima, pero no es menos cierto que la llamada de la mar, el rumor de sus olas, no fue escuchada por gran parte del pueblo, que no la sintió como suya, quizá debido a la situación de la capitalidad en Castilla, en el centro de España, en medio de la meseta, a muchas leguas de una mar que ni podía escucharse, ni tan siquiera conocerse.

España tiene muchas costas, pero también muchas tierras alejadas de ellas; no es en esto tan privilegiada como la Gran Bretaña, desde el punto de vista marítimo; y aunque la capital se hubiese situado en Lisboa, como dictaba el común de los sentidos en una nación con un gran imperio atlántico, no hubiera podido variar sustancialmente el anterior aserto, aunque algo lo hubiese enmendado.

Quizá fue consecuencia de lo dicho el hecho de que los pintores españoles se ocuparon poco de la mar, con anterioridad a la segunda mitad de la pasada centuria, y si lo hicieron en mayor abundancia en esta época, obedece más a la razón de seguir los dictados de moda europeos que a una auténtica vocación marítima, que a un hacerse eco de una afición popular por la mar. Y, curiosamente, esta moda se impone cuando ya España había perdido su imperio, había dejado de ser una potencia marítima, quedándole sólo los entrañables restos que acabaron por perderse en el desastre del 98. Sin embargo, restos de un imperio marítimo al fin y al cabo, las resonancias de sus exóticos nombres aún conservaban el recuerdo, la añoranza, la

melancolía y el orgullo de un pasado con rumores de océanos y visiones de navíos con su blanco trapo henchido por los vientos.

Esta remembranza hemos de considerarla ligada, en gran medida, al trasfondo de ese desarrollo de la pintura de marinas en la segunda mitad del siglo XIX como algo subconsciente e inherente a buena parte de ella.

Para ejemplificar lo dicho, en relación con la escasez de pinturas españolas dedicadas a la mar con anterioridad a este período de cierto auge decimonónico, bastaría con citar los pocos nombres de pintores que cultivaron las marinas en los siglos anteriores. En el siglo XVI prácticamente nada hubo; en el XVII solamente podemos citar en relación con la pintura de batallas marítimas a Juan de la Corte y Juan de Toledo, así como a Enrique de las Marinas, cuyo sobrenombre se debe a haber sido un excelente marinista, a juicio de Palomino; en el siglo XVIII, tenemos al pintor de vistas marítimas Mariano Sánchez, con una colección de 120 sobre puertos, arsenales y bahías españolas; a Luis Peret y Alcázar y Manuel de la Cruz, que también cultivarán las vistas de puertos españoles, siendo de destacar Fernando Brambilla por sus dibujos y aguadas de las vistas tomadas durante la expedición de Malaspina, de la que formó parte como pintor.

Poco o casi nada hay que destacar en esta materia pictórica durante el primer tercio del siglo XIX, donde reinaron las herencias estilísticas del XVIII y el neoclasicismo "davidiano"; pero llegados al segundo tercio del pasado siglo, en que se desarrolló el período romántico (y con ello entramos ya en la etapa de que nos ocupamos), nos encontramos con el primer marinista decimonónico, Antonio de Brugada, cuya vida y obra se extendieron hasta ocupar el primer tercio de esta segunda mitad de la centuria.

Antonio de Brugada fue prácticamente el único marinista de nuestro romanticismo, viniendo a ser el precedente y el arranque de la pintura de marinas que floreció después, reuniendo y resumiendo su obra todas las características que este tipo de pintura tuvo en el período romántico.

Liberal, teniente de la Milicia Nacional, y exiliado en Burdeos (donde conoció y trató a Goya), se formó pictóricamente en Francia, teniendo como maestro al célebre marinista Gudín, sintetizándose en su obra, al igual que en la de su maestro, las influencias francesas con las británicas y las de los Países Bajos.

Son cuadros, en general, dotados de mucho movimiento y estudiada composición, ejecutados con buen dibujo, colorido cálido y, a veces, con abundante empaste, perdiéndose los fondos de sus vistas panorámicas en lejanías esfumadas y poéticas que suelen difuminar las formas.

Temáticamente se puede dividir su obra en los dos grandes apartados de "pintura de historia marítima" en sí o paisajes marítimos; siendo las más numerosas las referidas a esta última modalidad que, participando de las características generales del paisaje romántico, aparecen siempre poblados de figurillas que le dan un determinado saber y carácter (casi siempre popular), prestándole este elemento humano representatividad al lugar que nos plasma. De todas formas, el factor que siempre está presente en estas obras

de Brugada es la mar, desde cualquier punto de vista, faceta, circunstancia o situación, con todos los atributos que en torno a ella se aglutinan, ya sean naturales o humanos. Así, a través de la mar, en sus diversas manifestaciones ó estados, se nos aparecen puertos, ensenadas, rías, estuarios, playas..., y la misma mar en toda su grandeza se nos ofrece mediante el relativo protagonismo de algunas vistas de barcos navegando.

Todas estas marinas, como decimos, poseen una clara dimensión humana, mediante las pequeñas figuras que las pueblas, siempre presentes, aunque su tamaño se reduzca, en algunos casos, al nivel de hormigas. Es este rasgo también característico del romanticismo y no sólo sirven dichos personales para darle haber popular o aire folklórico al cuadro, sino que vemos al hombre empequeñecido en visiones dantescas de incendios de buques o patéticas y dramáticos naufragios, donde la figura humana se nos presenta inmersa dentro del caos de las fuerzas desatadas de la naturaleza. La dramaturgia del paisaje romántico está aquí claramente presente. La visión de un navío en peligro de los náufragos juguetes de las olas, nos muestra la terrible tragedia del hombre impotente y empequeñecido como para darnos a entender lo absurdo del drama del ser humano, juguete de la naturaleza en que se halla inmerso, cuyas fuerzas irracionales no alcanzan a comprender, por mucho que los clasicistas, en su racionalismo, pretendieran ver en el universo, un cosmos cuya clave racional nos era accesible.

Hay que colocar al hombre en una situación límite para empequeñecerlo y doblar su absurdo orgullo, su pretenciosa seguridad en sí mismo. Las situaciones límites nos dan la verdadera talla de los hombres, tanto si los vemos a nivel individual como colectivo.

La otra facta de la obra de Brugada, a que nos hemos referido, es la de la "pintura de historia marítima", más pretenciosa en cuanto a dimensiones y más concretable en cuanto a las acciones representadas; siendo, a su vez, susceptible de ser dividida en otros dos aspectos. Uno es el referente a temas históricos en sí, y el otro alusivo a algún buque concreto de su momento, faceta esta última bastante en relación con las marinas o paisajes marítimos a que antes hemos aludido.

Así, por ejemplo, son representativos de esta última modalidad las tres versiones que le conocemos de la fragata de la propulsión mixta (vapor y vela) que para la Armada española se construyó en los astilleros de Burdeos en 1841. Estos tres cuadros, que representan al *Isabel II* —uno en el Museo Naval y los otros dos en la Fundación Santamarca—, reúnen las mismas características estilísticas, pero iconográficamente presentan algunos problemas que pueden hacernos dudar que se trate del mismo buque el representado en cada óleo, ya que hay diferencias sustanciales en los aparejos de las tres versiones.

Creo, sin embargo, que se trata del mismo buque, pudiendo ser achacadas sus variantes a la falta de rigor que para con el natural tuvieron, en general, los paisajistas románticos, aportando a su obra un alto grado de invención y capricho, pues salvo la base de un apunte o boceto tomado del

natural, luego en el taller el artista reconstruye la escena poniendo acentos, matices y tonos según su recuerdo o fantasía y añadiendo, estilizando o variando aquí y allá según le guste o convenga.

Estos tres cuadros poseen de común el hecho de pretender historiarnos los comienzos de la navegación a vapor en España, de ofrecernos una crónica de la actualidad marítima del momento; y representan la otra cara del romanticismo, ilustrándonos su contradicción. No sólo miraron los románticos hacia el pasado con deseo de evasión y fantasía, sino que, hombres también de su tiempo, de la era industrial, dan testimonio de los progresos de su época.

Por lo que respecta a la pintura de historia marítima en sí, nos ofrece las dos modalidades de referirse a hechos históricos del pasado o contemporáneos al artista.

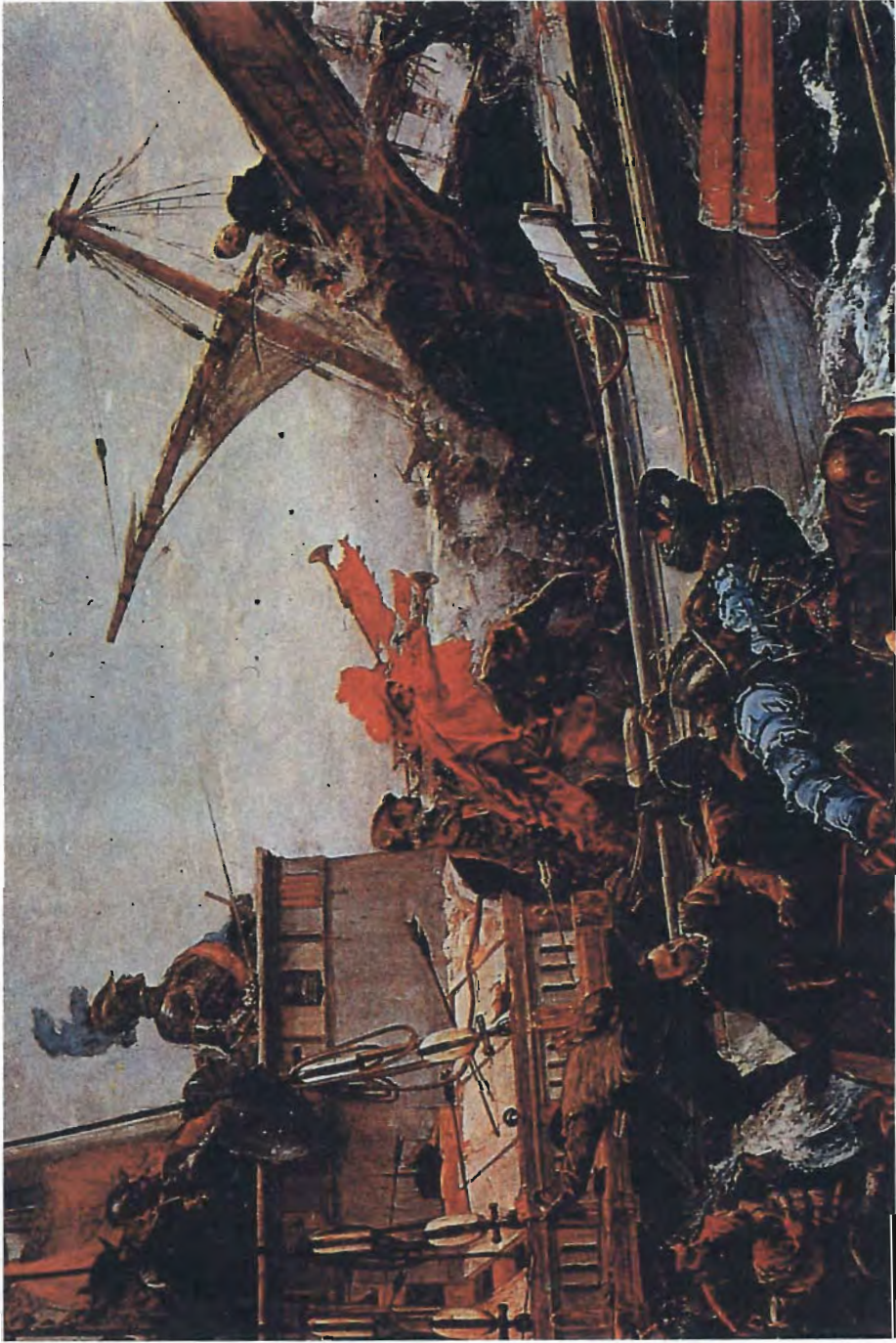
De esta última modalidad citaremos uno de los cuadros más conocidos y reproducidos de Brugada, el titulado *Asalto y toma de Balanguigui en las Filipinas*, que se conserva en el Museo Naval de Madrid, de 1850. El asunto, según noticia que da *La Epoca*, el 27 de octubre de 1850, es el de “el ataque y toma de asalto de los fuertes de Balanguigui y de Sipac en las islas Filipinas”, aunque realmente nos narra la expedición de 1848 contra la isla de Balanguigui, centro de la piratería mora del archipiélago, en la que tomaron parte las siguientes fuerzas de marina: tres vapores, tres bergantines, dos patachos y una división de falúas y cañoneros. Estaba al mando de esta fuerza don José Ruiz de Apodaca, que acompañó al capitán general Clavería en el vapor de guerra *Reina de Castilla*, comandado por el capitán de navío don José Morales de los Ríos. Este vapor, juntamente con *Elcano* y el *Magallanes*, fueron los primeros que hubo en Filipinas. El cuadro nos ilustra el momento en que las tropas de desembarco del *Reina de Castilla* se lanzan al asalto del fuerte pirata, pudiéndose ver el resto de las fuerzas navales en torno a él.

Es muy dudoso el que Brugada se hallase presente en dicha acción, ya que de haber ido a las Filipinas lo citaría así Ossorio y Bernard como hecho destacable en una biografía, y no lo hace. Lo que nos lleva a pensar que lo más probable es que Brugada pintara el cuadro basándose en las noticias y descripciones dadas por la prensa acerca de la citada acción, o siguiendo las informaciones que le suministrase algún testigo presencial, pudiendo conjeturarse, incluso, que se basase en algunos croquis o dibujos tomados por alguien presente en dicho suceso. Suposiciones que encuentran cierto apoyo en el hecho de que la obra se halle fechada en 1850. De todas formas, lo minucioso de la acción representada nos indica que el pintor se informó bien antes de realizar el cuadro, y por ello posee ese matiz de pretendido testimonio casi periodístico.

De la otra modalidad de pintura de historia, referida a hechos marítimos del pasado, hay más abundantes ejemplos en la obra de Brugada, estando siempre presente en ellos el deseo de reconstrucción histórica precisa, obje-



*Francisco Sans y Cabot: Episodio de la batalla de Trafalgar (Senado).*



*Juan Luna y Novicio: Combate naval de Lepanto (Senado).*

tiva no siempre totalmente alcanzado por el artista como veremos, pero bastante fiel, en general, a la realidad histórica.

Ejemplificaremos esta modalidad con cuatro importantes cuadros del pintor, dos en el Museo Naval y dos en el Patrimonio Nacional, y que ilustran a su vez dos importantes momentos de la historia marítima de España, ambos gloriosos, pero alegre el uno y trágico el otro: el descubrimiento de América y el combate de Trafalgar y sus prolegómenos.

Cronológicamente hablaremos primero del *Alba de América*, del Museo Naval, cuyo más descriptivo título es el de *Las carabelas de Cristóbal Colón al avistar la isla de San Salvador, primero de sus descubrimientos*. Es éste uno de los cuadros de más calidad y de tono más fino y romántico de cuantos conocemos de Brugada. Representa a las tres carabelas llegando a la primera tierra americana al amanecer del 12 de octubre de 1492, centrada la visión en la *Santa María*, situándose la *Niña* y la *Pinta* a derecha e izquierda en el momento en que los primeros botes se preparan para el desembarco. La vista, tomada desde el mar, nos presenta al fondo el perfil de la isla de Guanahani.

El otro cuadro, que se conserva en el Patrimonio Nacional, y que lleva por título los *Preparativos para el desembarco de Colón en América*, es una interpretación del mismo tema anterior, pero en una visión más próxima, con los botes cargados de personajes al primer término, pudiéndose distinguir el alborozo a bordo de la *Santa María*, en cuyo castillo de popa aparece el almirante, antes de embarcar en la lancha engalanada, rodeado de sus capitanes. El mismo autor nos ha dejado en documento una detallada precisión del asunto de su cuadro: "al rayar el día, Colón con su flotilla de tres Carabelas, se prepara al desembarco en la primera tierra que acababa de descubrir, cuyo paisaje se vé a la derecha. En la aguas, iluminadas por el sol naciente que se refleja en sus hondas, se vén varias lanchas con soldados que se acercan a tierra y ván reconociendo las señales que indugeron á Colón á creerse prócsimo al fin de su empresa".

Los otros dos cuadros, relativos a nuestra historia marítima del siglo XVIII, se encuentran a su vez, igualmente, uno en el Museo Naval y el otro en el Patrimonio Nacional.

El del Museo Naval representa el *Combate del cabo de San Vicente*, firmado en 1858, acción acontecida en 1797 contra los británicos, y que fue un preámbulo, un aviso, de lo que habría de pasar en Trafalgar en 1805. Protagonizan, fundamentalmente, el cuadro los navios españoles *Santísima Trinidad* y el *Pelayo*, al mando, este último, de don Cayetano Valdés. En la parte derecha, la lucha entre los ocupantes de dos botes equilibra la composición.

El del Patrimonio Nacional nos muestra *El Combate de Trafalgar*, estando documentado, además, por una detallada descripción del propio artista, que nos dice "representa *el memorable combate de Trafalgar* en el que figuran principalmente los navios *La Santísima Trinidad*, español; *El Bucen-taure*, francés, y *El Victory*, inglés; en lo más recio y reñido del Combate y en

el momento en que, el almirante inglés, Nelson, fue herido mortalmente. A la izquierda figuran los navíos de la flota inglesa que rompieron la línea de batalla y a la derecha se ve abandonar el Combate el contra-almirante francés Dumanoir. En el agua grupos de naufragos, figuras de regular tamaño y estudio". En efecto, en el centro de la composición, y de izquierda a derecha, vemos el *Bucentaure* desarbolado, y al *Santísima Trinidad* y al *Victory* cañoneándose salvajemente, este último también desarbolado a causa de haber tenido que soportar durante veinte minutos, sin poder contestar, el fuego del navío español y del francés. La acción está expuesta con bastante fidelidad, pues representa el momento en que los dos navíos aliados se ven cercados por los ingleses, luego que les abrió paso al *Victory* cuando, orzando, intentó pasar por la popa del *Bucentaure*, siendo detenido por el *Redoutable*. Sin embargo, no se localiza al *Redoutable* en el lienzo, quizá para ocultar un error histórico intencionado, ya que la muerte de Nelson no fue debida a una descarga de fusilería lanzada desde la cofa del navío español *Santísima Trinidad*, como Brugada representa en su cuadro, donde vemos al célebre vicealmirante inglés cayendo herido en brazos de sus oficiales, en el castillo de popa de su *Victory*, sino que Nelson fue herido mortalmente en la cubierta de su buque, alcanzado por una bala disparada desde la cofa del *Redoutable*.

A poco que nos fijemos, desde el punto de vista pictórico, este tipo de cuadros guarda, por su estructura y concepción, gran relación con la pintura de paisaje, concebida como vista panorámica. La historia particular o anécdota se diluye en el plano general de la visión; variando, según el tipo de cuadro, la mayor o menor concesión al elemento paisajístico, de forma que, en alguna de estas obras, más parece que se trata de un paisaje que de un cuadro de historia en sí, tal es la porción concedida al tratamiento del paisaje en ella contenido. Raramente las figuras alcanzan grado de cierto protagonismo, pues casi siempre suelen estar inmersas y perfectamente integradas en el contexto general representado. Ni aun en los cuadros de mayor tamaño en los que se nos narra una historia determinada, se nos destaca el episodio principal de carácter particular y humano. Ejemplo de ello sería este mismo último cuadro citado de *El Combate de Trafalgar*, en donde en medio de una vista general de dicha acción naval, se nos muestra la muerte de Nelson; episodio que queda inmerso en el contexto general y que necesitamos fijar nuestra atención para interpretarlo; pero igualmente valdría cualquiera de los otros citados. Esto es debido al carácter paisajístico del pintor, que traslada el sentido panorámico que las marinas en sí conllevan a las representaciones históricas, privando la visión general en detrimento de la anécdota.

Estas características son, en general, también válidas para la pintura de marinas posterior al romanticismo, si bien con ciertas matizaciones que vendrán impuestas por los cambios estilísticos y el influjo de otros géneros pictóricos.

Las tendencias realistas en pintura comienzan a manifestarse en Es-



paña a mediados del siglo XIX, estando aún en vigor las concepciones románticas. Ramón Martí i Alsina será el motor de esta tendencia en Cataluña, mientras que en Madrid se manifestarán con el establecimiento definitivo en España de Carlos de Haes. Uno y otro fueron los creadores del paisajismo moderno, continuando su labor multitud de discípulos, entre los que se contaron algunos destacados marinistas, influyendo también indirectamente en otros muchos.

Si bien la pintura de marinas concebida a modo de paisaje, con el predominio del sentido panorámico, seguirá vigente, por ser algo connatural a este tipo de pinturas, el influjo del gran cuadro de historia y el de costumbres, que alcanzan fuerte desarrollo en este periodo, se dejará sentir en la pintura de marinas; o viceversa, los temas del mar entran a formar parte del repertorio iconográfico de la pintura de costumbres y de la gran pintura de historia, perdiendo en esta última casi el sentido de pinturas de marinas que tenían los cuadros de historia marítima de Brugada o que conservaron los de Monleón, para centrarse más en la anécdota histórica a gran formato, representativa de un detalle del acontecimiento.

Pues bien, tras Brugada y el fin de la concepción romántica, imperaron, como decimos, las tendencias realistas, que en las marinas vienen a estar primeramente representadas en Rafael Monleón, cuya vida y obra ocupan toda la segunda mitad del siglo XIX, ya que falleció en 1900. Valenciano de nacimiento, tiene el aliciente y la curiosidad de haber sido el marinista de esta generación, en un país, como decimos, tan poco dado a esta especialidad del paisaje. Viene a ser, en este sentido, y en cierto modo, el continuador de la labor iniciada por Brugada. Discípulo de Carlos de Haes, aprendió de éste a realizar las marinas según la tradición holandesa, lo que le animó a marchar a Bélgica en busca de las fuentes de su pintura, siendo allí discípulo de Clais. A su regreso a España se especializó en arqueología naval, realizando innumerables pinturas sobre reconstrucciones navales del pasado, al óleo y a la acuarela, muchas de las cuales son verdaderos cuadros históricos de pequeño formato. Fue en su juventud marino, y luego uno de los reorganizadores del Museo Naval.

La obra de Rafael Monleón, aunque dentro del realismo, guarda aún muchas concomitancias con lo hecho en el periodo romántico. Su misma dedicación a la arqueología naval nos habla de ello; y algunos de sus cuadros, además de semejante estructura, se impregnan de un cierto aire de melancolía que, inevitablemente, nos trae al recuerdo la herencia romántica.

Esto, digamos que es especialmente válido para lo que podríamos ejemplificar como más típicamente de marinas o paisajes de la mar, porque en otras facetas varía sustancialmente.

Su pintura se puede dividir también, a grandes rasgos, en marinas a modo de paisajes marítimos y pintura de historia naval; aunque esta última, a su vez, sea susceptible de separarse en dos aspectos, el puramente histórico y las reconstrucciones arqueológicas, estando, sin embargo, muy relaciona-

dos el uno con el otro. Y decimos que lo están porque las reconstrucciones arqueológicas de la marina y barcos del pasado que aparecen en la obra de Monleón nunca tienen (salvo excepciones), la frialdad objetiva de la pura reconstrucción científica, sino que adquieren una intensa vida pictórica que las convierten en cuadros alusivos al pasado, en auténticas visiones llenas de vida y verdad, en las que priva tanto este aspecto que llega a ocultar lo que de ciencia y estudio hay en cada reconstrucción a la primera visión del espectador.

En una palabra, cada reconstrucción arqueológica se convierte en un cuadro, que no tiene más protagonista que el barco, o los barcos, representados, pero que su sobria ambientación, su sagaz reclamo imaginativo, nos retrotrae inevitablemente a periodos determinados de la historia, y hasta, en ocasiones, a momentos concretos de ella, de aquí la relación (sin duda buscada) de este tipo de pinturas con la de historia. Para ejemplificar lo dicho basta el abundante ejemplo que nos proporciona la colección cronológica de casi un centenar de acuarelas que representan la historia de los barcos (o los barcos a través de la historia), realizados y fechados por Monleón entre 1885 y 1893, que se conserva en el Museo Naval de Madrid. En ella, bien mediante el protagonismo de un solo barco, bien mediante una composición un tanto más compleja en que se destaquen uno o dos navíos, del conjunto, nos ofrece el pintor una visión de los barcos de todas las épocas, hasta entonces conocidos, desde los imperios agrarios del fértil creciente hasta los de los mismos días del artista.

Sin llegar a ser un cuadro de historia naval en el más estricto sentido del término y en muy estrecha relación con esta serie que acabamos de citar, se encuentra otra obra de Monleón (también en el Museo Naval) que representa a una *Escuadra griega 48 años antes de Cristo*, pintado en 1884 en un formato apaisado que, unido a su alegre colorido, parece que estamos ante una escena de una producción en cinerama, al estilo de la batalla naval de *Ben-Hur*. Se diría que, a esas alturas del siglo XVI, la pintura presiente al cine, pero no hemos de olvidar que Sarte, estudiando al Tintoretto, se refiere a sus composiciones aludiendo precisamente a la palabra "cinerama"; y tampoco debemos ignorar que, por el contrario, muchos directores de cine que realizaron el tema histórico, buscaron inspiración en las pinturas que previamente lo habían tratado.

Junto a estas reconstrucciones arqueológicas de saber histórico, Monleón cultivó el tema naval puramente histórico, con títulos como *Combate del Navío "Catalán" contra el "Mary" en 1724*, *La fragata "Villa de Madrid" y la "Blanca" en el combate de Abtao*, de 1866, y el *Ataque del Callao*, todos ellos en el Museo Naval; siendo de destacar dos bonitas y pequeñas acuarelas del mismo museo, fechadas ambas en 1887, con temas de la conquista y exploración de América relacionados con la mar, siendo sus títulos los de *Cortés destruyendo sus naves* y *Entierro de Hernando de Soto, en 1542*, obras estas que gozan de visión paisajística, predominando la panorámica sobre la anécdota, como corresponde a la visión del cuadro de historia emprendido por

un paisajista. En realidad se trata de dos pequeñitos cuadros históricos, siendo el del *Entierro de Hernando de Soto* tema extraño y nunca tratado en la gran pintura de la historia.

De todas formas, tanto en éstos como en otros cuadros de historia de Monleón, se añan y refuerzan el intento de veracidad temática con sus grandes conocimientos arqueológicos navales. Así lo podemos ejemplificar en la acuarela de *Las tres carabelas rumbos a América*, del Museo Naval, que parece, sin duda, inspirada en el *Alba de América* de Brugada, que Monleón debió conocer en el mismo Mudro, pero en el que, aparte de similitud compositiva, la realidad histórica en la reconstrucción de las carabelas se inclina decididamente hacia Monleón, pero eso sí, perdiendo el romántico encanto y la poesía del óleo de Brugada.

Pues bien, la parte marcada en la etapa romántica por Antonio de Brugada, y continuada luego renovada con las concepciones realistas, por Rafael Monleón, tuvo una destacada proyección en la segunda mitad del siglo XIX, en una serie de pintores y de cuadros, que, recurriendo al tono menor de vista panorámica que debe prevalecer en la pintura de marinas (lo que no quiere decir que se conciba a lo chico), continuaron esta tradición hasta principios del siglo XX, y más allá.

Y si nos referimos al “tono menor”, lo hacemos estrictamente en función del pequeño y mediano tamaño que suelen tener este tipo de obras, formato que sin embargo sirve para concebir en grande, paradójicamente, pues la pintura de barcos y de batallas navales sería inconcebible al tamaño natural si no es para representar un detalle de la acción que se sobrentiende, como luego veremos. Pero para dar visión de la acción completa se necesita una panorámica, y ésta sólo es posible con figuras siempre mucho menores del natural, lo que suele conllevar formatos de pequeño y mediano tamaño.

Así, continúa esta tradición Angel Cortellini Sánchez, con cuadros de nuestra historia naval como *Combate del navío “Glorioso” contra el inglés “Dalmunk” en 1747*, pintado en 1891; *El Crucero “Navarra” en la bahía de Vigo*, de 1890; *Don Antonio Barceló con su jabaque correo rinde a dos gallotas argelinas, año de 1736*, pintado en 1902, todos ellos en el Museo Naval, teniéndose noticias de haber presentado a la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1881 la *Captura del vapor “Tornado” por la fragata de guerra “Gerona”*, *La “Numancia” en su viaje de circunnavegación* y *La fragata blindada “Vitoria”*. Por último, hemos dejado intencionadamente otro bonito cuadro de este artista, por representar la primera parte de una acción naval cuya conclusión corrió a cargo de otro pintor que citamos a continuación. Nos referimos al que representa a *Blas de Lezo rindiendo al navío inglés “Stamhope”, en 1710*, cuadro que se conserva en el Museo Naval, pintado en 1904, pero que por su estilo y formación de su autor, entra plenamente dentro de los parámetros de la pintura de la segunda mitad del siglo XIX. La iconografía del cuadro es de lo más significativa en orden a la representación, en función de su fácil lectura. El navío español, con todo su trapo henchido por el viento, pasa velozmente por la popa del inglés, que aún se defiende, cuyo trapo se ha que-

dado sin viento, estando, al parecer, obligadamente al paio, debido a la maniobra del español. El dinamismo y prestancia a primer término del navío de Blas de Lezo contrasta con la obligada quietud, la pasividad del vencido del *Stamhope*, cuya posición en escorzo coadyuva a ello.

Este lienzo tiene su continuación, su segunda parte de la secuencia de la acción naval representada, en el óleo de L. F. Gordillo, también del Museo Naval, que nos muestra a *La fragata de don Blas de Lezo dando remolque al navío inglés "Stamhope", rendido en combate (1710)*, cuadro no tan dinámico como el anterior, pues la acción ya no es de lucha, sino que nos presenta el triunfo de la fragata española remolcando al navío inglés casi desarbolado, viniendo así a complementarse un cuadro con el otro como dos planos-secuencias de una misma acción naval. No sabemos a qué obedece el hecho de que dos pintores se complementen en la representación de una misma historia o suceso, quizá estuvieron de acuerdo en ello, o se debe a dos interpretaciones de un título general sobre la acción de Blas de Lezo propuesto para algún concurso, eligiendo uno el momento del combate y el otro el de la rendición.

Sea como fuere, no deja de ser curioso e ilustrativo, estando pintados además los dos cuadros en estilos que no difieren sustancialmente el uno del otro. La concepción panorámica, propia de este tipo de representaciones, se acentúa aún más en el óleo de Gordillo, por producirse el remolque cerca de la costa, lo que establece los puntos de referencia necesarios.

Este sentido de panorámica de la acción, con afán globalizador de la escena, se acusa más fuertemente en otro lienzo de Gordillo, también del Museo Naval, que nos muestra otro hecho de Blas de Lezo, representando a *Las fuerzas navales al mando de don Blas de Lezo rechazan el ataque de Vernon a Cartagena de Indias (1741)*, donde la proximidad de la costa y el consiguiente mayor número de figurillas, junto a la visión de los navíos, nos proporciona una idea de conjunto de lo más acorde con una concepción paisajística que decimos es intrínseca a la pintura de marinas, aun abordando el tema histórico.

Esta concepción de la pintura naval culmina en el *Trafalgar* de Justo Ruiz Luna, que siendo típico ejemplar de la gran pintura de historia, se aleja, no obstante, de ella en cuanto a su sentido de panorámica impersonal: "El mar cubre la mayor parte del lienzo. No es un mar embravecido, sino el océano, el golfo de Cádiz, en su estado habitual, movido, rizado en amplias ondas. La línea del horizonte, situada a dos tercios de altura, se oculta tras una fantástica cortina de cascos, volúmenes, fuego y humo de cañonazos. El cielo, animado por franjas de nubes, reasume toda la grandeza de la batalla. A la izquierda, se proyecta majestuosa la proa de un buque desmantelado. Sólo vemos parte de la banda de estribor y, de aquí, surge la humareda de un cañonazo, destinado éste a la dotación de una barca que se aproxima con intención de abordarlo. No existen personajes, salvo dicha dotación impersonal, sino, tan sólo, siete cadáveres esparcidos por la cubierta del buque: pintura de historia sin protagonistas, una hermosa lección para quienes cul-

tivaban la crónica gesticulante o el culto a la personalidad (...). No aparece un sentido absolutamente documental, sino la crónica global de un hecho. La exaltación nacional, si acaso aparece, tan sólo se veía en el cañonazo. Prescinde, pues, Ruiz Luna de la heroización personal con que se abordó el tema: Nelson, Churruca, Gravina, etc., no interesan. ‘Trafalgar’, el vocablo, sólo es más que suficiente para un español, para un inglés”. Creemos que estas palabras de Pérez Mulet acerca de la obra son de lo más ilustrativas.

Pero aún volvió sobre este asunto el pintor gaditano en un encargo que se le hizo para exornar el acorazado *Carlos V*, destacando entre las marinas realizadas un nuevo *Trafalgar*, obra de la que dijo Santiago Casanova que “el *Trafalgar* de Ruiz Luna como obra pictórica puede compararse al *Trafalgar* de Pérez Galdós como obra literaria”.

En esta misma concepción abordó también el tema del descubrimiento de América en su *12 de octubre de 1492*, donde la visión paisajística envuelve en el anonimato a las figuras que representa, despersonalizando la acción.

Dentro de esta misma concepción, pero en otra faceta de la pintura naval (ya que ésta es una rama específica de la pintura de marinas), está la muy característica y tradicional representación de un buque determinado sin estar involucrado en ningún tipo de acción. Es lo que vendría a equivaler al retrato en la pintura de figuras. Es decir, este tipo de representaciones son retratos de buques, enmarcados casi siempre en un entorno determinado; al igual que muchos de los retratos humanos se hallan situados en un ambiente, ya sea interior o exterior, que les proporcionan toques de personalidad. Con ello, dichos retratos de buques se insertan también dentro de visiones panorámicas (o se hallan enmarcados por ellas) de costas, puertos, bahías, ensenadas, etc., o se nos muestran navegando generalmente en un mar algo picada para darnos mayor movimiento y amenidad a una representación solitaria que no tendría mayor referencia visual que las nubes y el horizonte.

Aunque este tipo de pintura de marinas es muy antiguo, tiene sus variantes en la épica de que nos ocupamos, ya que en la etapa romántica priva más la visión de conjunto y la anécdota que la fidelidad a la representación del navío que se pretende retratar, como vimos en las tres versiones que Brugada realiza del *Isabel II*. Sin embargo, en esta segunda mitad del siglo, y en torno al período de la Restauración, la situación varía sustancialmente, destacándose siempre netamente el buque efigiado, por alguna de sus bandas o ligeramente amurado, del entorno paisajístico en que se halla enmarcado, acentuándose esta propensión mediante su tamaño sobresaliente, que le proporciona no sólo protagonismo, sino posibilidades de fidelidad a su representación.

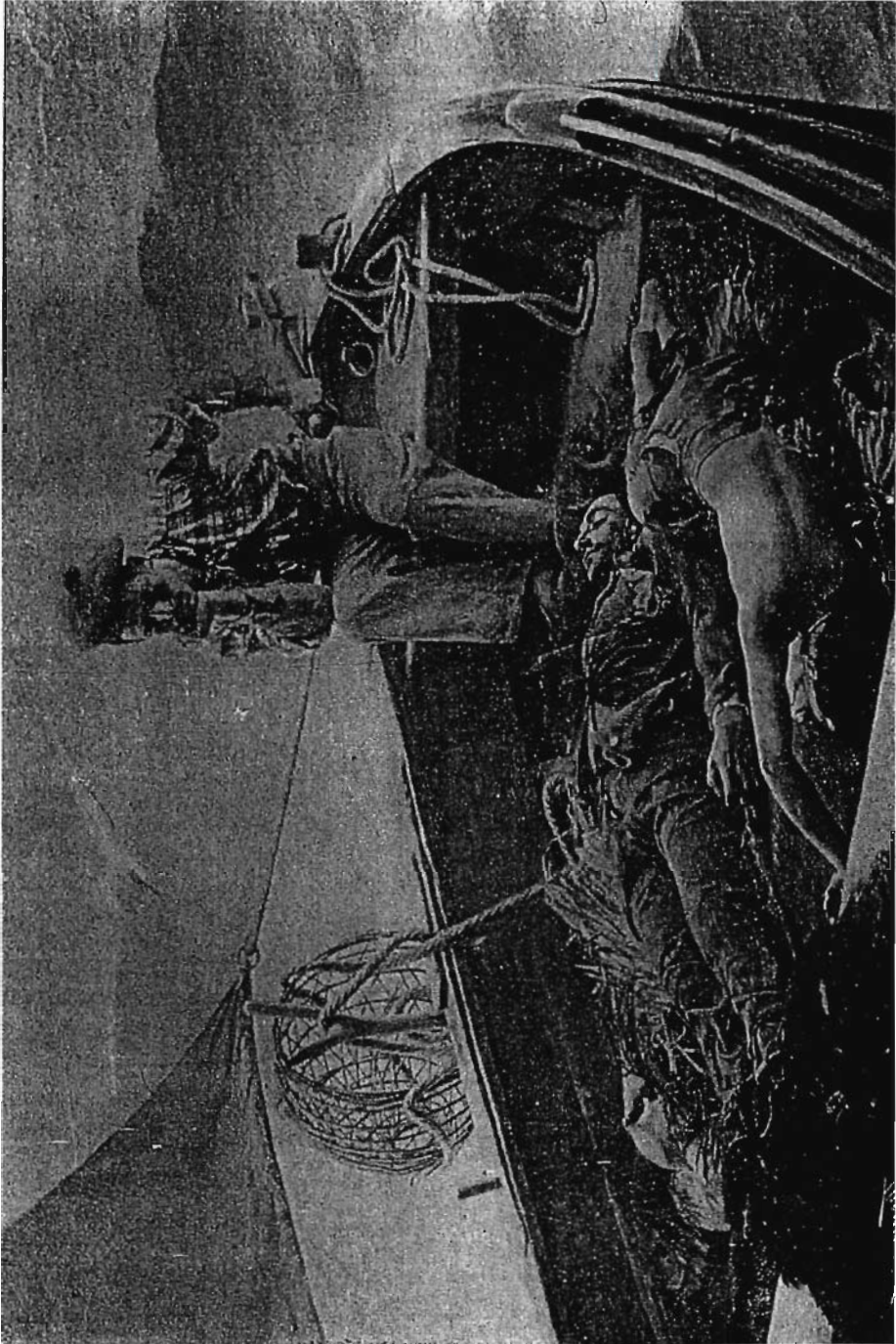
Para ejemplificar lo dicho, tenemos al *Navío “Asia”*, pintado por Angel Cortellini, con unas características no muy diferentes al navío de Blas de Lezo de su cuadro anteriormente citado, y que vendría a ser buen ejemplo de retrato de un buque navegando a que hemos aludido, sin puntos referenciales, para la visión panorámica más que el cielo y las olas. Muy similares

en su concepción y representativos de su inserción en un entorno panorámico, destacando su protagonismo, serían la *Fragata "Berenguela"*, acuarela de Alejandro, y el *Princesa de Asturias*, óleo de Antonio de Caula, ambos del Museo Naval, con fecha de 1869 y 1878, respectivamente, que vienen a mostrarnos otra típica faceta de retrato del buque, tanto por su posición como por la importante concesión al elemento paisajístico con vista de la costa, otros barcos en las proximidades y el acento colorista que implican las banderas que ondean en los buques.

Otros ejemplos al respecto podríamos citar el Museo Naval, como el *Crucero Castilla*, de José Morillo, pintado en Cádiz en 1886, o el *Crucero Alfonso XII*, de Emilio Ocón, pintado en 1894. Sin olvidar otras representaciones de barcos determinados que, sin formar parte de visiones de combates navales, se les representa como retratados en una circunstancia curiosa o destacada de su vida, como *La fragata "Berenguela" a su paso por el Canal de Suez en su inauguración, en 1869*, de Ramón Padró y Pedret, retrato al fin y al cabo de buque, pero en una circunstancia determinada, como decimos. Si los otros citados vendrían a ser como retratos oficiales, este último equivaldría al del turista que se lo hace a su paso por la torre de Pisa, por ejemplo.

Pero si en este caso la circunstancia determina el retrato, existe otro en que lo verdaderamente excepcional es el propio buque, como ocurre con el bonito paste de *El buque submarino Isaac Peral*, de Justo Ruiz Luna, fecha en Cádiz en 1890, del Museo Naval, pintado no en solitario, sino en el entorno del puerto con un ambiente de misterio muy próximo a una ilustración de Julio Verne.

Aún nos queda por ejemplificar lo que (parangonando la pintura de figuras, como decimos) podríamos calificar como retratos colectivos. Es decir, las vistas panorámicas que recogen a varios navíos o a una escuadra reunidos con motivo de algún acto oficial o efemérides, de los que son paradigmáticos algunos cuadros de Antonio de Caula y Concejo. Este artista pasó de los estudios de Náutica a la pintura llegando a ser gentilhomme del rey Alfonso XII y condecorado con la Cruz del Mérito Naval. Ya en su *Regreso a España de Alfonso XII en la fragata "Las Navas de Tolosa" en el puerto de Barcelona en 1875*, del Museo Naval, pintado en 1884, se nos muestran algunas características de este tipo de marina histórico-contemporánea; pero es en cuadros como *La escuadra real saliendo del puerto de Rosas*, que presentó a la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1878, o en la *Revista pasada por S. M. la Reina Regente doña María Cristina a las escuadras nacional y extranjeras, reunidas en el puerto de Barcelona con motivo de celebrarse la Exposición Universal en mayo de 1888*, del Senado, en los que se reúnen y resumen todas las características de este tipo de marinas multitudinarias, ordenadas y festivas. También es modelo iconográfico que se remonta casi al siglo XVI, pero que alcanza su máximo desarrollo y perfección en estos años de la pasada centuria. Como se comprenderá fácilmente, ya desde los mismos inicios del motivo iconográfico, el punto de vista de este tipo de marinas



*Joaquín Barba: Naufragos.*



*Juan Martínez Abades: Triste hallazgo.*



ha de ser forzosamente desde un supuesto lugar alto (hoy día diríamos que aéreo) para poder ofrecernos esa difícil panorámica que de otro modo impediría tal cantidad de navíos, es decir, que los árboles no nos dejarían ver el bosque.

Analizada hasta aquí la pintura naval dentro de la tradicional modalidad de las marinas, es decir, como concepción paisajística de la mar, hemos, sin embargo, de hacer alusión a otros géneros pictóricos, como el gran cuadro de historia o el de costumbres, en los que los temas de la mar entran a formar parte de su repertorio, centrándose en la anécdota histórica y costumbrista a gran formato, en la que la mar y la acción representada se sobrentienden y concretizan en un detalle. Así, por ejemplo, bajo el título de “Trafalgar” se nos mostraría la cubierta del “Santísima Trinidad” durante el combate. O de una forma todavía más anecdótica se llegaría a una representación del hecho tan localizada como el *Episodio de la batalla de Trafalgar*, de Francisco Sans y Cabot, del Senado, en que es significativo el que el mismo autor tenga que introducir la palabra “episodio” en el título de su cuadro, y más aún, recurrir a un largo texto explicativo del momento que nos ha querido representar, en que forzosamente hace más alusión a la batalla en sí, que al momento de los naufragos plasmado, ya que éstos son consecuencia de aquélla. Veamos el texto que acompaña al cuadro:

“Cansado el comandante del navío *Neptuno* de la inacción en que se encontraba la batalla, y viendo en peligro al *Trinidad* y al *Buc centauro*, abandona de improviso la línea de combate y se arroja en medio de cuatro navíos ingleses, con los que sostiene sangrienta y desesperada lucha. Después de la refriega, en la que encontró honrosa muerte la mayor parte de los que le montaban, víctima el *Neptuno* de la deshecha tempestad que sobrevino, se estrella contra las rocas del castillo de Santa Catalina en el puerto de Santa María, donde el resto de la tripulación que se libró de las balas halló salvación momentánea”.

Así, el momento representado por el pintor viene a ser anecdótico en extremo muchas veces, como en el caso que tratamos, y lo prueba el texto alusivo al hecho, que se centra más en los preámbulos (que por otra parte son más importantes) que en la acción presentada, recogida en la última línea del escrito.

Este vendría a ser un caso extremo, difícil de interpretar, si no se acompañase del texto aludido; y que, por otro lado, más parece un pretexto para una representación literaria y dramática, tan del gusto de la época, que una pintura naval. Aquí, difícilmente se puede hablar de una marina.

Otro ejemplo, también bastante característico, nos lo proporciona el *Combate Naval de Lepanto*, de Juan Luna y Novicio, igualmente del Senado, que se acompaña de otro extenso texto de la *Historia General de España* de Lafuente, donde se nos muestra un inconcreto momento del combate en torno a la galera real de don Juan de Austria, que parece querer responder a las palabras del historiador que dicen “Hizóse general del combate y revolviéronse entre sí las galeras enemigas. Blanqueaba el mar con la espuma

que formaba el hervor de las olas, el humo que brotaba de los cañones y arcabuces oscureció el horizonte (...). Cruzábanse en el aire las balas y las flechas. Tragábase el mar los leños, cayendo envueltos turcos y cristianos, abrazados como hermanos con el odio de enemigos. Al lado de una nave que engullían las olas, devoraba otra el veroz incendio ... todo era estrago y muerte; la sangre llegó a enrojecer el mar...”.

Vemos también aquí al mar como pretexto. No interesa tanto la mar, o la acción naval en general, como la anécdota histórica personalizada que permita la heroización, consciente el pintor de historia de que el sentido épico lo proporcionan los hombres, no las vistas generales, y por tanto hay que acercarse a ellos y resumir la acción general en un plano corto, individualizado, anecdótico.

Explicación esta todavía mejor ejemplificable en el cuadro que representa a *Méndez Núñez herido en la fragata “Numancia”*, en la batalla del Callao, de Antonio Núñez Degrain, que se conserva en el Museo Naval, donde nada de la mar aparece, resumiéndose la idea del combate en la vista del puente de la *Numancia*, donde Méndez Núñez, herido, es sostenido por sus oficiales.

Muchos más ejemplos se podrían poner de este tipo de pintura de historia naval en que la mar es visible en mínimo grado o se sobrentiende por el hilo de la acción, e incluso podríamos comparar al detalle temas iguales tratados por diferentes pintores en la diversa manera de la panorámica paisajística despersonalizada o de la anécdota histórica personificada, cosa que implícitamente ya venimos haciendo de forma general; pero no es éste el fin de este estudio. De todas formas resulta, al hilo de lo dicho, evidente la diferencia entre los *Trafalgar* de Brugada o Ruiz Luna y el de Sans y Cabot, por ejemplo; o entre el *Lepanto* del mismo Ruiz Luna y el de Luna Novicio que, además, curiosamente, fueron objeto de polémica política, ya que la postura del filipino Luna Novicio en la lucha por la independencia de las islas, determinó que se sugiriese al Senado que sustituyera la obra de éste por la de Luna Novicio, porque “si se nos va un Luna, queda otro Luna, para inmortalizar las obras de nuestra Marina”, cosa que no se llegó a hacer, exhibiendo hoy el Senado el cuadro del filipino.

Pasemos ahora a exponer y ejemplificar esa otra faceta de la pintura de marinas que centra su atención ya en una anécdota costumbrista, ya en una dramática muy personalizada, al estilo del cuadro de historia según hemos visto. No es que este tipo de marinas, incidiendo en lo costumbrista, no se diese anteriormente, pues ya hemos visto que las marinas paisajísticas románticas introducen en su visión panorámica pequeñas anécdotas de sabor popular, pero como elemento secundario, al igual que ocurría cuando abordaban el tema histórico.

Nos referimos aquí a un tipo de pintura de la mar que se desarrolla más a fines de siglo y en la que la anécdota pasa a primer plano, adquiriendo rango de protagonismo. Ejemplo de ello serían *En alta mar*, de Salvador Abril, del Museo de Valencia, en que se centra la visión en una barca de pes-

cadores luchando con la marejada; *Salvamento de un naufrago*, de Pedro Ferrer, anécdota marinera en la orilla con la mar al fondo; *Por Pescado*, del mismo autor, en el que unas mujeres esperan en la playa la llegada de la barcas con sus canastas; *La playa de Valencia*, de Sorolla; *Vuelta de la pesca*, de Enrique Martínez-Cubelles o *Pescadores de sardinas*, de Primitivo Armesto, en que la anécdota adquiere tal protagonismo, se nos impone tan en primer plano, que más parece un cuadro de costumbres que una marina, aunque sea un cuadro de costumbres de la mar.

Si estas obras tipifican la conjunción del costumbrismo y la pintura de marinas, existen también en este final de siglo otro tipo de pinturas de la mar que, como hemos dicho, exaltan la anécdota dramática, muy propicia a desarrollar en este ambiente.

Ya vimos como los románticos cultivaron este tipo de representaciones, muy del gusto de su exaltada mentalidad y propicios a expresar su posición ante el universo. Pero lo hicieron siempre desde visiones de conjunto, panorámicas, en que la naturaleza desbocada es el principal protagonista, reduciendo al hombre a un papel diminuto, como de un juguete roto en manos de un iracundo gigante. De esta forma se podía representar la tragedia sin personalizaciones y devenía con ello lo grandioso y terrible del espectáculo. Pero ahora, a fines del siglo, se produce el resurgir de un neorromanticismo "snobista" y sensiblero que pierde el carácter grandioso de la tragedia universal del hombre ante la naturaleza, para fijarse e incidir en los detalles particulares que apelan a las fibras melodramáticas del espectador, que pretenden despertar la fácil y lacrimosa sensibilidad del público. Se olvidan los artistas de que la expresión de la tragedia exige una distanciación razonable, y no se dan cuenta (o quizá lo pretendían) de que un aproximamiento excesivo puede hacer caer en el melodrama. Así lo vemos en obras como *En peligro*, de Enrique Saborit; *Naufragos*, de Joaquín Bárbara (que no admite comparación en este sentido con los *Naufragos haciendo señales*, de Brugada); *Nuevo peligro*, de José Fernández Alvarado, o *Triste hallazgo*, de Juan Martínez Abades y *¡Sólo Dios...!*, de Justo Ruiz Luna, que vienen a representar el punto extremo de esta melodramática sensibilidad, y que nos conducen hasta el maniqueísmo social y lacrimoso del *¡Aún dirán que el pescado es caro...!*, de Sorolla.

Con esto hemos pretendido exponer el desarrollo de la pintura de marinas (incidiendo más en su aspecto naval) desde el romanticismo hasta los inicios del siglo XX, cosa que creemos es la primera vez que se hace, destacando sus diferentes aspectos y etapas de su devenir. Por supuesto, que no están todos los pintores que cultivaron las marinas en este período, cosa que sería imposible en un trabajo de este tipo, ni tampoco era nuestro objetivo, pero sí está expulsada una evolución comparativa suficientemente ejemplificada cuyo análisis creemos sienta las bases para un más amplio y profundo estudio en el futuro.

Comenzábamos diciendo la poca afición a este tipo de pinturas que hubo en España a lo largo de su historia, y creemos por tanto bastante

arriesgada y hasta heroica la dedicación de los artistas que se especializaron en ella. Si Brugada no se hizo rico cultivando esta pintura en la época romántica, a fines del siglo tampoco el panorama era muy alentador, según opinión del pintor Salvador Viniegra, quien en 1833 afirmaba que “las marinas no van al mercado”. Si, pese a esto, tuviéramos bastantes marinistas en este período o eran masoquistas o no nos los merecíamos.