

EL BINOMIO FOTOGRAFÍA-PINTURA EN LOS MARINISTAS DEL SIGLO XIX

José Luis HERNÁNDEZ PASQUÍN



Antecedentes y coincidencias



O es la primera vez que trato en esta REVISTA el tema de la mar y los barcos en la pintura, actividad artística que practico desde mi adolescencia. Y dentro de tan amplio campo, siempre he sentido predilección por la época romántica, que he trabajado con profusión en la modalidad acuarela. Por esta razón, entre mis bártulos para «tiempo libre» suelo conservar papeles, artículos de prensa, catálogos, folletos... a la espera de que «les llegue su momento...». El caso es que entre ese material tenía un catálogo de impecable impresión publicado hace años por Omell Galleries de Londres con motivo de una exposición titulada *Marine paintings (1835-1987)*. El catálogo reproducía la obra de diecisiete conocidos pintores del XIX británicos, holandeses y americanos. Hace meses, cuando leía con verdadero interés sendos artículos de Escrigas Rodríguez en esta REVISTA (noviembre, diciembre de 2013), comprobé que en dos de las ilustraciones del primer trabajo aparecía el trasatlántico norteamericano *New York*, ¡el mismo que protagonizaba uno de los cuadros de la mencionada exposición, según el catálogo!, bajo el título *The Pilot-Boat New York, delivering the Pilot to the American Liner New York off Sandy Hook*. La imagen está acompañada de un breve historial del buque. Ambos artículos, junto al citado catálogo londinense, me han brindado la ocasión de reflexionar sobre la pintura náutica decimonónica.

Marinistas y barquistas románticos

Entre las novedades culturales que, sin duda, influyeron en los pintores y dibujantes del siglo XIX, destaca la irrupción de la fotografía como instrumento para captar con garantizada fidelidad cualquier imagen estática. La pintura habría perdido entonces su exclusividad para ofrecer una «primera impresión» visual del objeto para su posterior divulgación; por eso, la naciente corriente impresionista pictórica intenta no solo incorporar el modo romántico de tratar la luz, las sombras o el realismo, sino que se esmera en el detalle, proporción y movimiento del barco o los barcos de la composición, buscando crear belleza, además de realismo, a fin de mantener su prestigio, y el artista «sus ingresos». Se cuenta que el valorado *ship's portraitist* Sophus Petersen (1834-1916), que pintaba por encargo, vio mermada su actividad artística por la fotografía, hasta el punto de abandonarla hacia 1900.

Sin olvidar a los del grupo de Barbizon, es manifiesto que los impresionistas prestaron atención al tema de la mar y de los barcos, en particular a las pequeñas embarcaciones pesqueras de los puertos de la costa de Normandía o de la desembocadura del Sena: Boudin (*El puerto del Havre* o *Escena de playa*), Monet, Courbert, el holandés J. B Jongkind, etc. Algunos (Pisarro —*Saint-Sever Quay, Rouen*—) alquilaban o compraban destartalados botes para abrirse de costa y ejecutar el cuadro «desde la mar». Manet llegó a salir con la imaginación a «alta mar», quizá evocando sus singladuras como alumno de náutica a bordo del *Le Havre e Guadalupe* en el lejano



Anuncio de la American Line donde se muestra un buque de su compañía, el *New York* (USS *Harvard*), rescatando a las dotaciones españolas en la noche del 3 de julio.

1849, para pintar la estupenda composición *La Batalla entre el USS Kearsarge y el CSS Alabama*, en 1864, quizá de los pocos documentos gráficos existentes de aquel combate naval. La originalidad de pintar «desde la mar» solía ofrecer al artista un perfil de la costa abarcada como horizonte, reconocible por el observador y vinculado a un particular acaecimiento del historial del buque.

Fotografía y pintura se complementan

Pero vuelvo al cuadro de los *New York* antes citado, datado en 1898. Su autor, Antonio Jacobsen (1850-1921), despliega con maestría su vocación marinista en una escena de fuerte sabor marinero, estudiado punto de vista y equilibrio cromático. El trasatlántico *New York* de la Compañía American Line acababa de ser comisionado por la Armada norteamericana —muestra el pabellón de las barras y estrellas y el hasta hace poco antiguo torrotito azul estrellado: la US Naval Jack— y rebautizado con el nombre de USS *Harvard*. Sorprende la fidelidad de los gálibos del ya crucero auxiliar —la curva capuchina del branque y los zunchos blancos en las chimeneas— y el «movimiento» de cabeceo de los barcos parados. El cúter de prácticos aguanta sobre máquina y a sotavento del visitante en espera del bote de transbordo que se aproxima por la aleta de babor, desafiando a la mar tendida que ha sembrado el fresco viento reinante. La escena tendría lugar en el punto de recalada de Sandy Hook para enfilarse al canal de acceso al puerto neoyorquino. En él iban supervivientes de la escuadra de Cervera, recién destruida, para su repatriación a bordo del *City of Rome*. Parece que Jacobsen, buen conocedor del momento histórico, se permitió una licencia al componer la escena, pues en puridad el *Harvard* no llegó a entrar en puerto en aquellas dolorosas circunstancias; y en relación al cuadro, sería este y no el *liner New York* el que pedía práctico. En cuanto a la reproducción del cuadro de la recogida de naufragos que ilustra el artículo de Escrigas Rodríguez, la ausencia de los zunchos blancos de las chimeneas podría aportar un factor de conflicto al investigador naval. No obstante, el cuadro me parece excelente. La vista de amura del buque salvador pudo ser dibujada a partir de una fotografía de época del *Harvard* tomada desde las lumbres por la misma amura.

Detalles que perfilan el historial de un buque

La llegada del vapor a la navegación, con el paulatino abandono de la vela, habría de influir poderosamente en la stampa y modo de vida en los buques del XIX. La primera nota es la que nos interesa. Las formas del casco seguían los cánones de la era vélica, muy especialmente en los buques trasatlánticos,

donde el romanticismo reclamaba la belleza que tanto gustaba al pasaje evocando tiempos pasados. Las nuevas construcciones, ya equipadas con renqueantes máquinas alternativas, conservaban el aparejo tradicional y entraban a menudo en grandes carenas de las que salían con notables cambios en la arboladura, chimeneas, rompeolas en la obra muerta e, incluso a veces, hasta en el nombre, por lo que no era infrecuente que la fotografía y el cuadro del más escrupuloso *ship's portraitist* difirieran en la estampa del mismo barco según se hubieran tomado antes o después de las reformas. Así, el *New York* tomó el nombre de *City of New York*. Y aunque se enramó en 1888 con tres palos cruzando el trinquete —así lo pintaron algunos, a toda vela—, hay fotografías y cuadros (entre ellos, el que comentamos) que lo muestran ya con aparejo de goleta. También cuidaban los pintores las banderas, indicando el puerto de destino (trinquete), la compañía bajo la que navegaba (mayor) y el puerto de procedencia (mesana), además del pabellón nacional. Quizá sea este el momento de advertir que las banderas, portando al viento con sus pliegues, colorido y sombras, aportan calidad y movimiento a la pintura de un barco en la mar. Además, no hay duda de que la identificación de las banderas y gallardetes izados o la interpretación de una señal se aprecia mejor en el cuadro porque no suele quedar claro en la fotografía.

Elemento estructural importante del buque decimonónico es el bauprés, con marcada incidencia en su «personalidad» e imagen. La tradición venía exigiendo a los grandes veleros largos botalones de pronunciado lanzamiento siguiendo la traza del arrufo, que los hacía verdaderamente airosos. Pero cuando la vela perdió el protagonismo de la propulsión, se redujeron el aparejo y la superficie vélica y, como consecuencia, se acortó el botalón de bauprés, llegando incluso a desaparecer. A este cambio se podría añadir en los barcos de guerra, de más discreto arrufo, su menor inclinación para mantener claro el campo de tiro de la artillería del castillo. Tampoco favorecía a la estampa la quebrada y brusca intersección del bauprés con la roda de espolón. Era necesario para el artista escoger la adecuada perspectiva para, con sus pinceles y sentimientos, demostrar que aquellas naves eran «pintorescas», aunque menos «fotogénicas». Por su parte, la fotografía descubre la belleza del escorzo con tomas de aleta o de amura para que se vean los escudos y arabescos que habían desplazado al artístico mascarón de proa.

Artistas españoles de la época y el desastre ultramarino del 98

Sorolla, Pinazo, J. Mir, Muñoz Degrain, J. Llaverias, J. Salís, entre otros, hicieron gala de su paleta impresionista en su tratamiento de la mar, los barcos, playas arenosas o bravos acantilados, con deslumbrante luz y escogidos reflejos que siempre extasían al espectador. Ellos nunca compitieron con la fotografía artística o pictorialismo: lo suyo era, sencillamente, pintura al

aire libre, al natural. Otro grupo de autores, el formado por R. Monleón, Siles Badía, J. Bárbara, Caula, Arias Salgado, Brugada, traían en sus cuadros, además de la belleza, las «cosas» y, como cantaba el coro de marineros de la *Gran Vía*, «esa vida que adoramos, que es la vida de la mar». Era la versión que Eugène Boudin (1824-1898), de arraigada saga marinera, había abierto años antes cuando buscaba en su pintura no un objeto concreto, sino la atmósfera particular de un determinado espacio.

Pero esta extensa y cautivadora criatura, la mar, trajo también a la sazón un irresponsable ardor guerrero, seguido de amargura y desencanto, e incluso aversión a la mar y a la Armada en nuestra España finisecular por las noticias e informaciones gráficas (fotografías, pinturas dibujos, grabados, etc.) que llegaban desde la España ultramarina. Aquellas hoy amarillentas fotografías de los puertos donde, al son de *La Marcha de Cádiz* o del *Himno al Baler*, las enfervorizadas muchedumbres despedían a nuestros marinos y soldados que partían hacia el Caribe o las Filipinas, se complementaban con pinturas o dibujos de nuestros maltrechos y anticuados buques, que lucharían contra la más poderosa escuadra del mundo.

Es justo aquí mencionar a los extraordinarios dibujantes, pintores e ilustradores marinistas que plasmaron grandes o pequeñas acciones de mar y guerra en *La Ilustración Española y Americana*.

A modo de resumen... con anónimos

Del peso que la fotografía había adquirido en las postrimerías del siglo XIX da fe aquella inoportuna solicitud del periodista norteamericano W. Hearst a sus informadores gráficos en las colonias: «ustedes pongan las imágenes, que yo pondré la guerra...». Ciertamente, no debía estar «el horno para rollos» entre la población hispana colonial como para andar tomando fotografías; quizá por ello la información fotográfica que ha llegado a nosotros es discreta. No obstante, no faltaron entonces artistas que «contaban la historia» con su arte. Reflexiono sobre algunas obras anónimas.

Existe un pequeño óleo de 22 x 15,5 cm (con firma ilegible) del crucero *Don Juan de Austria* pintado al natural, fondeado en Zamboang, en 1896. El verde esmeralda de la mar llana, junto al más claro azul verdoso del cielo y los farallones coralinos, sitúan al espectador en la belleza y quietud del Pacífico filipino en una rápida impresión monocolor solo alterada discretamente por el casco blanco de la corbeta de tres palos (por cierto, mucho más airoso que como quedó después de la rehabilitación norteamericana, con un palo menos y sin bauprés). Apagado de máquinas (había que ahorrar carbón). ¿Un descanso entre descubiertas?, ¿una reparación de fortuna? Pero el ancla fondeada no trabaja bien y, tal vez, mientras el autor pintaba, la gente acudiría al castillo para enmendar la maniobra.

Nuestros barcos en aquellas latitudes nunca gozaban de pleno descanso.

«Dos barcos de guerra, lo demás, basura...». Así de ruda fue la respuesta de Port Said a la pregunta del consulado norteamericano en El Cairo sobre la entidad de la fuerza española que se dirigía a las Filipinas. Hace años llegó a mis manos una fotografía en blanco y negro de un cuadro de aquella humillante escena. En primer plano, el *Pelayo*, y más allá, el *Carlos V*, ambos vistos de popa, fondeados proa al mar Rojo, apagados y con el toldo del alcázar dado (sin duda tenían claro que la «crisis del carbón» iba para largo). El autor consigue plasmar la atmósfera y el ambiente desértico del paraje y la triste soledad en que se hallaban los mandos de aquella pomposamente llamada Escuadra de Reserva. La pintura (dos óleos anónimos hiperrealistas, pintados hacia 1860, según catálogo de la Colección Banco Hispano Americano, 1991) también nos ha permitido «ver» en el siglo XXI los combates de nuestras heroicas fuerzas sutiles coloniales con los piratas joloanos y niponangos en sus ágiles praos. Me ha chocado el color negro de los buques en lugar del blanco colonial.

Es una verdadera pena que ni pintores ni fotógrafos del momento se prodigarán más en dejarnos instantáneas de sabor cotidiano o festivo, que también las hubo en aquellos años, como la presencia de los cruceros *Infanta M.^a Teresa* y *Marqués de la Ensenada*, engalanados en la inauguración del canal de Kiel en 1895, o la entrada en Nueva York de los cruceros *Vizcaya* y *Oquendo*, ya en enero de 1898.

Espero que el perfeccionamiento de la fotografía en la era digital, unido a la presencia de nuestras mujeres, hombres y barcos de las tres marinas en aguas del mundo entero, no desplace a la pintura de sus *fechos de mar*.

BIBLIOGRAFÍA

LANDSTRÖM, Björn: *The Ship*. Stocholm, 1961.

El buque en la Armada española. Ed. Silex, 1981.

Manet en el Prado. Edición a cargo de Manuela B. Mena Marqués. Museo Nacional del Prado, 2003-2004.

El Impresionismo. Edición 2003; Random House Mondadori, S. L.

El Impresionismo. Edición española; Tandem Verlag Becker, 2009.