

COLORES DE ORO MONTAÑESES PARA ILUSTRAR LA EDAD DE PLATA DE LA ARMADA

Manuel VILA GONZÁLEZ
Ingeniero industrial



Introducción: exposición de pintura en el Museo Marítimo del Cantábrico



N julio de 2015 tuvo lugar en el Museo Marítimo del Cantábrico (MMC) una exposición pictórica muy especial en homenaje a la Marina Real de la Ilustración, cuyo ánimo era destacar la vinculación de la Armada con Santander y Cantabria durante el siglo XVIII. Se trataba de una selección de lienzos del pintor Carlos Parrilla Penagos (quien firma como P. Penagos), para la que el museo habilitó su sala de exposiciones temporales, aderezándola con varias piezas de sus fondos, como un cañón de hierro de la época rescatado del fondo de la bahía de Santander, un par de maquetas de navíos construidos en el astillero de Guarnizo o diversos planos constructivos del siglo XVIII, entre los que destacaba algún original de Gaztañeta.

Santander, el alma naval de Castilla

Santander nació, abierta al mar, cuando los romanos la fundaron como *Portus Victoriae* una vez finalizadas las guerras cántabras, y en consecuencia ocupaban toda Hispania.

Su protagonismo marítimo surgió en el siglo XIII, cuando las naves de las Cuatro Villas, hasta entonces dedicadas a la pesca, comenzaron a comerciar con las ciudades del norte de Europa exportando lana de la meseta e importando paños y otros productos.

TEMAS GENERALES

El empleo ocasional de estas naves por parte de los reyes castellanos para apoyar desde el mar la conquista de varias plazas costeras musulmanas tuvo sus estampas más emblemáticas con la toma de Cartagena en 1245, con la ayuda de una flota montañesa a cargo de Roy García de Santander, o con la conquista de Sevilla en 1248 gracias a la intervención de la flota bajo el mando de Ramón Bonifaz, que derrotó al enemigo cuando pretendía impedirle remontar el Guadalquivir y que rompió el Puente de Barcas, por cadenas aferrado entre Triana y la ciudad, permitiendo abrir una brecha en el dispositivo defensivo, que facilitó a Fernando III conseguir una de sus más grandes victorias y dio a Santander, y a alguna otra villa costera como Avilés, el motivo de su escudo.

Sin embargo, fue en el siglo XIV cuando la fuerza de lo que se había convertido ya en la Hermandad de las Marismas, al extender la unión marítima montañesa a los puertos vascos más importantes en 1296, empezó a levantar ampollas en pretendidos rivales europeos, muy particularmente en Inglaterra, que tras algún que otro encontronazo y al mando del mismísimo rey Eduardo III acabó por masacrar a la flota comercial castellana de Carlos de la Cerda en Winchelsea, en 1350.

Acabada la tregua a la que aquella batalla dio lugar, el rey de Castilla, Enrique II, se valió de la Hermandad para apoyar con sus escuadras la causa



francesa y mandó a Ambrosio Bocanegra armar en Santander una armada que destrozó a la flota inglesa del conde de Pembroke que bloqueaba por mar la ciudad de La Rochelle en 1372, en lo que seguramente fue el primer combate en que se empleó de forma rudimentaria, pero generalizada, la artillería naval a bordo únicamente de los buques españoles.

El acoso al inglés por mar fue permanente mientras duró la Guerra de los Cien Años, a cargo primero de Ruy Díaz de Rojas, lugarteniente de Bocanegra, y tiempo después de su sucesor en el Almirantazgo de Castilla, el gran Sánchez de Tovar, quien, junto con el marino aliado Jean de Vienne, mantuvo la presión hasta que acabara tomando el relevo a su manera Pero Niño, más como inquieto corsario que como otra cosa, al alba del siglo xv.

De Cantabria emergió a finales de esa centuria la figura de Juan de la Cosa, armador de la *Santa María*, heredera de las naves que traficaban con Flandes, quien acompañó a Cristóbal Colón en su aventura y trazó el primer mapa en el que el Nuevo Mundo quedaba reflejado, ahora expuesto en el Museo Naval.

La vinculación de Cantabria con las armadas de la Monarquía Hispánica

La bahía de Santander, y por extensión toda la región, fue protagonista durante el siglo xvi de los avatares atlánticos de las armadas de los Austrias mayores.

En Laredo, de donde partió Juana de Castilla para casarse en Flandes, o donde desembarcó Carlos I en su último viaje por mar, completó Álvaro de Bazán el Viejo la armada que derrotó en Muros a la flota francesa de Jean de Clamorgan en 1543, liberando para siempre del corso francés lo que acabaría por convertirse en la Carrera de Indias, gracias al genio estratégico de Menéndez de Avilés, quien falleció precisamente en Santander cuando organizaba en 1574 la gran armada que debería haber acabado de raíz con el levantamiento holandés iniciado por «los mendigos del mar».

Mediante el asiento, nutrieron de naos la tierra castellana las escuadras de Cantabria, de Vizcaya o de Guipúzcoa, que acabaron formando parte esencial de la Armada del Mar Océano que concibió el marqués de Santa Cruz tras la anexión de Portugal, en cuya flota se inspiraron los nuevos galeones que en los astilleros del Cantábrico se construyeron, incorporando las lecciones tanto de la Jornada de Inglaterra —los restos de cuya armada recalaron en Santander a la vuelta de su malhadada empresa— como de la cada vez mayor experiencia trasatlántica.

Felipe III quiso que el Poder Naval de España se reforzara con los cañones de hierro de Liérganes, y de aquellos astilleros cantábricos salieron, a lo largo del siglo xvii, muchos de los mayores galeones e incipientes bajeles que defendieron tanto el vínculo debilitado pero ininterrumpido con América

como los intereses europeos que Felipe IV había logrado mantener a flote pese a haber luchado solo contra todos.

Santander fue una pieza esencial en el entramado «imperial» que le permitió a España convertirse, primero en el siglo XVI y mantenerse durante los siglos XVII y XVIII, en la mayor talasocracia que la Historia había contemplado hasta la fecha, con la que únicamente Portugal pudo pretender rivalizar en el siglo XVI y a la que solamente Inglaterra pudo llegar a igualar con dos siglos de retraso.

Pintar el siglo XVIII como colofón de una historia naval irrepetible

Esa historia marítima sobrecogedora que empezó con los Reyes Católicos, el descubrimiento de América por Colón, la conquista de Nápoles por el Gran Capitán, la toma de las plazas norteafricanas por Pedro Navarro a iniciativa del cardenal Cisneros..., plagada de gestas en forma de navegaciones imposibles, de conquistas increíbles, de adelantos técnicos y científicos sin precedente o de batallas victoriosas, acabó por converger con la hasta entonces paralela epopeya lusitana, dando lugar a la Época de los Galeones (1580-1640), sin duda el cénit de la Edad de Oro de la Armada, en la que la nómina de grandes marinos es tan extensa y está tan olvidada que no cabe sino esperar que el genio de P. Penagos se apiade de su memoria y acabe por pintar aquellos galeones triunfantes con su habitual maestría, hasta ahora fundamentalmente enfocada en los navíos de línea y en las fragatas de la Ilustración, de ese siglo XVIII que podemos calificar, por tanto, como la Edad de Plata de la Armada.

La importancia de los puertos y tradicionales astilleros cantábricos (Colindres, Zorroza, Orío y Usúrbil) decayó con la llegada de la nueva dinastía, de forma que solamente Guarnizo resistió a la pujanza de La Habana y de los modernos arsenales de la Marina hasta finales de siglo, mientras que las fábricas de artillería de La Cavada y Liérganes producían a pleno rendimiento para dotar de piezas adecuadas y en suficiente número a los navíos de línea que poblaban nuestras escuadras y a las fortalezas que protegían los puertos peninsulares y de allende los mares de los ataques fundamentalmente británicos.

Así, los dos navíos que toma la exposición como excusa para desarrollar su discurso, el *Real Felipe* —primer navío de tres puentes de la Marina Real del XVIII, héroe en cabo Sicié bajo el mando de Juan José Navarro— y el *San Juan Nepomuceno* —el clásico 74 en cuyo puente se inmortalizó Cosme Damián Churruca en Trafalgar— son los mejores ejemplos de una larga lista de grandes buques que parecieron tener ánima propia, enraizada en esos montes tapizados de densos bosques cantábricos que les proveyeron de esqueleto y de forro, de carbón vegetal para fundir el hierro de sus propias minas, de agua para mover las herramientas que dieron forma a sus cañones...



Precediéndoles y recordándonos la sempiterna existencia de dicha alma, bajeles de transición, «galeones» aún, cuyas advocaciones aún recordamos, como la enorme capitana real de 90 cañones *Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas*, construido entre 1682 y 1690 en Colindres bajo la atenta mirada del mismísimo Antonio de Gaztañeta, que allí escribió el *Arte de fabricar Reales* (1688), y que clama por merecer algún día la atención de la mano maestra del pintor para poder reivindicar desde su tumba el orgullo de haber gobernado las armadas de Carlos II, menguadas pero prestas a multiplicarse en todo tipo de escenarios para mantener intacta la soberanía de su señor en las muchas tierras hispanas dispersas a lo largo y ancho del planeta.

La pintura de P. Penagos

Ha querido el destino que sea un pintor natural de Santander quien mejor haya sabido plasmar en imágenes, hoy en día, ese espíritu aventurero, combativo, resistente y orgulloso que siempre caracterizó a los barcos que formaron parte de las armadas de España y a los marinos que los llenaron de vida.

TEMAS GENERALES

Para ello utiliza los buques que representan la cumbre evolutiva de la construcción naval velera: los navíos de línea del siglo XVIII. P. Penagos presta especial atención a los inigualables tres puentes, todos los cuales ha representado al menos una vez en diversas acciones históricas o situaciones comunes. Pero la nómina de barcos de dos puentes es tan extensa como su obra, y muchos de los más conocidos han protagonizado algunas de sus composiciones. Completan la panoplia de sus hermosas marinas diversas fragatas, corbetas o incluso balandras, trabando combate con sus homólogas británicas; hasta las lanchas cañoneras adquieren protagonismo en alguna de las escenas que ha plasmado.

Los cuadros representan determinados momentos de batallas, como las de Tolón, San Vicente o Trafalgar; muestran la lucha de un *Glorioso* ya parcialmente desarbolado, la captura del convoy inglés a América por Luis de Córdoba en 1780 o la caza cerca de Dragonera de la fragata *Iphigénie* por el tres puentes *Reina Luisa* al mando de Juan de Lángara, así como multitud de combates singulares entre unidades españolas y británicas.

Una exposición como esta es una invitación a indagar con denuedo y con orgullo en la historia de nuestra Armada, tanto como un canto a la belleza: todas las obras de P. Penagos son hermosas, equilibradas y ligeras, pero transmiten una extraña fuerza propia de los gigantes de madera o del dramatismo de los momentos que muchas representan.

Lecciones amables de arquitectura naval

Lo más sorprendente para quien conoce un poco la evolución de la construcción naval hasta la llegada del vapor es el absoluto dominio de las características constructivas de estos buques por parte del pintor.

Cada cuadro es una pequeña lección de arqueología naval. El detalle se marca hasta la extenuación. Que nadie espere ver en un «Gautier» las mesas de guarnición a distinto nivel, o cintas (y no cintón) a partir de las innovaciones introducidas por Jorge Juan.

No habrá portones en las troneras de la batería superior, ni velas en la verga seca del palo de mesana. Además, los navíos de 70 cañones tendrán... 70 cañones, y no 74, es decir, carecerán de artillería en el castillo.

Cuando uno admire un cuadro de P. Penagos, sabrá que está observando un barco tal como era en la época en la que surcaba los mares, sin lanchas fuera del combés o colgadas en el espejo de popa, ni botavaras en las fragatas de principio de siglo, o banderas de comienzos del XIX en naves de centurias anteriores.

En estos cuadros no hay rastro de esa miríada de errores, incluso menores, que hacen las delicias de los más polillas al observar la gran mayoría de maquetas y de pinturas que pueblan nuestros museos.

Pero sin duda lo que más llama la atención de estas pinturas es su luz. Acostumbrados a la tenebrosidad que acompaña a gran parte de los cuadros que reflejan batallas navales en la época de la vela, contemplar la luminosidad y el brillo de estas escenas, propias sin duda de los cielos españoles o americanos en los que estas se enmarcan, parece *a priori* casi un sacrilegio, un desafío a Turner y a la prolífica escuela holandesa que nos deleita con sus bajeles del XVII en el museo marítimo de Ámsterdam. Utilizar pintura acrílica en vez de óleo lo facilita. El resultado es impactante por inusual y demuestra que el dramatismo puede estar tanto en la claridad reveladora de un combate bajo el sol como en la niebla, la tormenta y las nubes de pólvora quemada que juegan a introducir al espectador en la incertidumbre que envuelve la suerte de quienes protagonizan la acción.

Y es que el realismo es la marca de la casa, realismo en las proporciones, en la pintura de los cascos, en los pabellones, en todos los detalles de los buques no deliberadamente alterados, que alguno hay, y el autor lo confiesa divertido, en el cielo casi siempre azul pero trufado de nubes, en la mar algo encrespada, en las arboladuras también, que parece que vayan a empujar a los navíos fuera del plano de la propia tela.

Una exposición así es una lección de historia, un subidón de orgullo y un canto al esfuerzo y al trabajo bien hecho, y uno se percata de la enorme cantidad de horas que hay que robarle al tiempo libre para poder completar cada una de las obras.

Epílogo

Dado que la publicación de esta reseña se producirá después que haya acabado la magnífica muestra, solamente queda invitar al lector de la REVISTA GENERAL DE MARINA a indagar en la obra de P. Penagos en la red, o a merodear por su librería de cabecera, buscando un libro que recoja su obra y que se está elaborando.

Quien recale en Santander, que no dude en visitar el MMC, dirigido en la actualidad por Gerardo Castrillo, que aun ya sin esta exposición es una visita que merece la pena hacer, la perfecta guinda al final de un delicioso paseo que puede comenzar en el centro de la capital, desde la Plaza de las Atarazanas, donde en la Baja Edad Media se construían las galeras, deslizarse a lo largo del Paseo de Pereda, pasando por Puertochico y fondear junto al recientemente rehabilitado dique de Gamazo, huérfano de barcos ahora, una vez que los representantes públicos locales declinaron varar allí la fragata *Extremadura*, pese a los esfuerzos de la Asociación de Veteranos de la Armada, al estudio de viabilidad técnica y económica favorable del entonces director de la Escuela de Náutica de la Universidad de Cantabria, Carlos Pérez, y al entusiasmo de otras asociaciones, como la de los capitanes de yate.

TEMAS GENERALES



Fragata *Extremadura*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

Ese dique seco centenario vacío, rodeado de modernos jardines que se abren a la bahía junto al Museo, es un gran ejemplo de aquello en lo que nos hemos convertido y la mejor demostración de la necesidad de experiencias como las que P. Penagos nos propone en cada una de sus exposiciones: quizá enfrentarnos a la realidad más honrosa de nuestra propia historia, para poder creérsola, sea la única manera de dejar de escondernos en la ignorancia o de refugiarnos en el complejo para no tener que alzar la voz frente al olvido de quienes con su sacrificio hicieron de nuestro pueblo uno de los más marineros e insignes de la Historia.

