

# UN FRUCTÍFERO ENCUENTRO

José Luis HERNÁNDEZ PASQUÍN



## Introducción



E cumplió en el año 2011 el 125 aniversario del primer reconocimiento oficial a la calidad del trabajo artístico del marino y pintor marinista Rafael Monleón. Precisamente, en julio de aquel año 1886, ya en posesión de la Cruz del Mérito Naval concedida por su manifiesta entrega a la pintura náutica y calidad de su obra, Monleón iniciaba un periplo por puertos y arsenales de Francia, Inglaterra y Alemania, comisionado por el entonces director del Museo Naval de Madrid, con el fin de tomar apuntes y elaborar bocetos que después plasmaría en cuadros mostrando los

buques e instalaciones de las modernas marinas europeas. Es, por consiguiente, el feliz encuentro del pintor valenciano con el Museo Naval lo que daría origen a una fructífera y prolongada simbiosis artístico-histórica.

Monleón es un obligado referente para todo aquel que gusta de pintar la mar y los barcos (de los que por cierto existe una abultada nómina en nuestra institución, alumbrada con ejemplar constancia en las páginas de esta REVISTA GENERAL DE MARINA por el marino y excelente pintor Rafael Estrada). En los óleos, acuarelas o aguafuertes de Monleón palpita el profesional de la mar (estudió en la Escuela de Náutica de Valencia y navegó como alumno por el mar del Norte) y el artista. Así se explica la pulcritud de sus cuadros, sea un simple bojeo de la costa, acciones navales, tempestades y naufragios, etc. El pintor y marino, expresaba con su lápiz o pinceles cuanto había visto, vivido o estudiado, muy en particular lo concerniente a la arqueología naval.

## Algo digno de continuar

El bagaje científico-náutico que Monleón ha legado en sus cuadros y dibujos a estudiosos o simples aficionados al tema de la mar y de los barcos es

sencillamente ejemplar. Sin embargo, me temo que la cuestión no está tan clara en nuestra época, quizá porque, a Dios gracias, ya «no se estilan» aquellos hechos de armas navales que hasta el siglo XIX inclusive inspiraron a los pintores marinistas bien conocidas composiciones, entre ellos a nuestro protagonista. Pero el tiempo pasará y siempre habrá mujeres y hombres amantes del arte y de la mar. Para ellos, aun con temas más «domésticos», los marinistas o «barquistas» (A. Landín) del momento podríamos dejar constancia en papel, tablas o lienzo del gran cambio experimentado en nuestros medios navales, desde aquellos destructores tipo *Antequera*, hasta las *F-60*, *F-80* o *F-100*, pasando por los *Fletcher* o aquellos *Dédalo* (1922 y 1966), que luego reaparecerían como *Príncipe de Asturias* o *Juan Carlos I* (como simples ejemplos de la evolución de la «imagen» de nuestra Armada en los siglos XX y XXI); a la vez que del tránsito de los románticos mercantones de la Traslántica a las magníficas plataformas de transporte y cruceros de nuestra Marina Mercante.

Acabo de augurar la perenne presencia de amantes de la mar y la pintura, y lo hago evocando una vivencia personal de hace algunos años. Había clausurado una exposición de marinas con tema del desastre naval del «98», en Cartagena cuando en sus aguas ya estaba a flote el primero de los modernos cazaminas de PVC.

Fue entonces cuando uno de los ingenieros de la antigua E. N. Bazán, que había gestionado la adquisición de algunos de mis cuadros para la Empresa, me sugirió que les pintara una acuarela con aquel nuevo barco ya navegando, «pero que fuera acuarela clásica», me insistía con interés, «aunque no textual, con la transparencia y sencillez característica de esa modalidad, sin excesivo detalle...». Por supuesto que intenté complacerle lo mejor que supe, porque no hay antagonismo alguno en la representación artística de un notable progreso técnico, cualquier barco es «pintoresco».

## Los barcos en su entorno

Creo no errar demasiado si distingo dos líneas en el quehacer de Monleón. Una, eminentemente didáctica; otra, predominantemente artística. En la primera entrarían los deliciosos y detallados despieces de las carabelas colombinas o de los praos filipinos, acompañados de dibujos de sus gálibos y aparejos; también podría incluirse aquí su conocida acuarela mostrando las baterías flotantes y monitores acorazados del siglo XVII. Pertenece al segundo grupo temas como *Buques de ruedas o de hélice* o *Fragatas de vela y vapor* (ambos en el Museo Naval).

En una y otra serie se aprecian los detalles constructivos de los procedimientos empleados allá por los siglos XIII y XIV, para deleitarnos luego, en la era romántica, con las alteraciones de las líneas que en la obra muerta generaban los tambores y las esbeltas chimeneas (tiro natural en calderas) o más

anchas y bajas en las de hélice (elemental tiro forzado) como señal de «modernidad». Es sugerente, en el cuadro de las *Fragatas de vela y vapor*, su composición: la velera acorta aparejo para cruzar la T en son pacífico a la de vapor que aguanta en facha con los foques acuartelados. Monleón acierta en el entorno escogido. Es lo que en nuestra época ha tratado con asombroso acierto Guillermo González de Aledo.

A veces, el entorno escogido es tan específico que precisa una explicación. Un ejemplo: en el ya lejano año de 1992, un conocido de rancia tradición marinera familiar me hizo un encargo algo sorprendente: quería una acuarela que mostrara, cruzando el Atlántico, a la *Santa María* del IV Centenario (Comisión Española de 1892), escoltada por el crucero *Reina Regente*. Se la pinté (y la verdad es que quedé bastante satisfecho del resultado), aunque no pude evitar que, antes de entregárselo, lo viera un tercer personaje, completamente ajeno al encargo, quien no pudo contener su asombro: «Oye, me encanta, pero es un puro anacronismo, ¿no?» Por fortuna, para esos casos está la virtud de la paciencia. A mi entender, el entorno escogido revaloriza la dimensión histórica del cuadro.



*Fin de aprovisionamiento.*

## A modo de ejemplo

Hace unos años (2002), tras recibir la comunicación de la convocatoria, decidí pintar un cuadro para participar en el Premio Armada de Pintura. Repasé mentalmente posibilidades para concebir un tema que mostrara el rejuvenecimiento y actualización de nuestra Armada, buscando buques conocidos al menos por una discreta porción de la opinión pública debido a su presencia gráfica en los medios. Así nació el cuadro (acuarela) que acompaño, titulado *Fin de aprovisionamiento*. Luz y colores del cielo y la mar mediterránea, testigos naturales de la presencia de dos barcos de guerra españoles en unas maniobras OTAN. El LST *Hernán Cortés* —protagonista de la escena—, de procedencia norteamericana tipo USS *Newport* de 8.342 toneladas, abre del buque aprovisionador *Marqués de la Ensenada* una vez finalizado el relleno de combustible. El señalero arría la bandera *B* y los conos previstos en el código de señales, mientras el barco muestra al observador su peculiar estampa, con las portas de proa cerradas y trincadas a son de mar bajo los conocidos «cuernos», verdaderas plumas que soportarán con el aparejo la rampa de desembarco para los vehículos de combate, firmemente trincados en el hangar interior. El *Cortés* causó baja en la Lista Oficial de Buques el año 2009. Por su parte, el *Ensenada*, que causó baja a principios de 2012, muestra la modernidad de su diseño como petrolero de flota. La ola de proa es característica de su marcha, especialmente cuando va cargado al disco.

## Conclusión

Está claro que en cada época serán los pintores marinos quienes mejor acometan la temática marítima. Corresponderá entonces a los museos navales o marítimos estimular a los artistas mediante exposiciones colectivas, certámenes, reproducción de cuadros en revistas, folletos, etc., además de propiciar con sus propias actividades el acercamiento y divulgación del fascinante mundo de la mar y la navegación que impresionó a los autores de las obras. Esto es, una «Historia Marítima y Naval de España a través de la Pintura», algo muy acorde con esa verdad incuestionable de que fue un español, Martín Cortés, aquel «en cuyos libros aprendió a navegar Europa».