

# EL RETRATO DE BARCOS EN EL SIGLO XIX

(Una faceta poco conocida de la pintura marinista)

Mario ARMENGOU I SCHUPPISSER  
Historiador del Arte

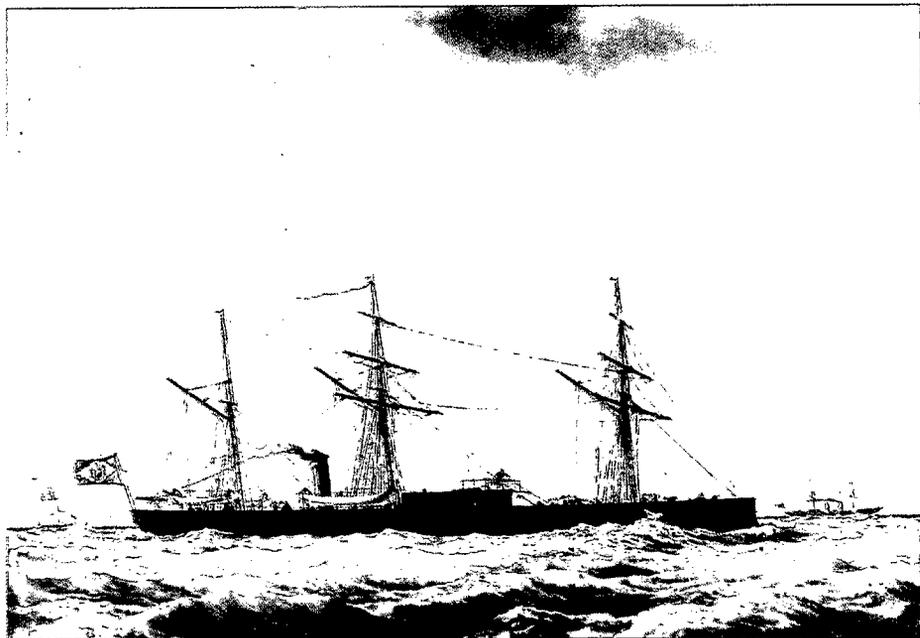
La insistencia un tanto agobiante en el estudio de movimientos o figuras muy concretas de la historia del arte, el estímulo editorial o determinados prejuicios culturalistas han impedido a menudo disponer de noticias que, a buen seguro, ayudarían a completar gradualmente el conocimiento de las artes plásticas de un periodo concreto. Y que no por el mero hecho de ser catalogadas menos trascendentes pierden interés. En nuestros estudios personales por las parcelas más minoritarias del arte vinculado a temas marineros (ex votos, miniaturismo naval, grabados, advocaciones, etc.) ocupaba un puesto preferente el retrato de barcos. Género olvidado en nuestro país, pero muy apreciado en otros de tradición marítima, fue objeto de una reducida a la vez que seleccionada exposición, celebrada en el Museo de la Marina de Vilassar de Mar (Barcelona) en otoño de 1996. Los trabajos previos a la muestra nos aportaron datos que fueron de gran utilidad a la hora de establecer unas primeras aproximaciones a lo que representó en España el tema en cuestión.

Inicialmente, nos permitió plantear las diferencias básicas entre lo que podemos entender como «retrato de barco» en sentido estricto y la «marina con barco(s)». En el primero se hace evidente que la embarcación representada es el elemento que condiciona la obra siendo objeto de una gran precisión en la descripción formal de sus componentes, mientras el mar es el elemento de soporte. En la «marina con barco», éste no es más que un elemento adicional que el autor añade sobre una vista de mar que aparece como tema central. Con connotaciones específicas, la «marina documental» y la «escena de puerto» serían apartados con morfologías diferenciales.

Quizá será porque el retrato, por definición, se ha asimilado comúnmente a la representación de una persona o un animal, cuando se trata del de un barco la clasificación se ha establecido siempre desde una óptica puramente de arquitectura naval. Y no debería ser así exclusivamente porque, al margen de la fidelidad en su reproducción, hay que tener en cuenta el entorno de información adicional que su lectura ofrece y que cabe conocer mínimamente.

En los retratos de barcos, los elementos representados no están dispuestos al azar. Es evidente que las cláusulas contractuales (o, en su defecto, las consideraciones del encargo) asignaban una importancia nada despreciable a detalles secundarios, que adquirirían un considerable peso específico a la hora de efectuar una lectura detenida del cuadro; y que, añadidos a los aspectos puramente formales, enriquecían un conjunto muy notable de obras que se debaten actualmente entre la consideración simplista de los estudiosos, la obsesión acumuladora de coleccionistas y el mercantilismo aséptico de los comerciantes de arte.

En la España de la segunda mitad del XIX, la modalidad del retrato de barcos se desarrolló en dos focos claramente diferenciados: en Cataluña, como consecuencia del fuerte empuje que adquirió la marina de vela y de vapor en su intenso comercio marítimo; en Madrid, incentivada por la faceta documentalista a instancias de la industria editorial. En el resto del país, el retrato se desarrolló esporádicamente, de la mano de pintores de género, de funcionarios de la Armada, de profesores de dibujo en escuelas navales y, ocasionalmente, de capitanes o pilotos de barcos.



La familia Roux representa la consolidación del retrato seriado que, a través de la escuela marsellesa, tendrá en el alicantino Josep Pineda el seguidor más aventajado en España.

La coincidencia formal de estos retratos en toda Europa dificulta un poco el rastreo de sus orígenes. No obstante, existe cierta unanimidad en considerar a la familia marsellesa de los Roux como la pionera del género, aislando los barcos de la escena naval de raíz clásica y dotando a la obra de personalidad propia. Seguidores de esta escuela como Corne o Napier se establecieron muy pronto en Boston y en Glasgow, respectivamente, con lo cual dieron continuidad a la temática en el mundo anglosajón.

En un período de tiempo relativamente breve, el planteamiento formal del retrato de barcos gozó de una evidente simultaneidad no sólo en el continente europeo. Así, Domenico Gavarrone y Angelo Arpe en la costa ligur, Pellegrin en Marsella, Ivankovic en la costa croata, Schultz en Estonia, los Sorvig en Noruega o Teupken en los Países Bajos, mantienen una coincidencia esti-

lística con Holm y la familia Truelsen en Alemania, Weyts en Bélgica o Sjoström en Suecia. El caso de la Gran Bretaña tiene connotaciones particulares. Por razones obvias el número de retratistas de barcos es abundante, destacando las figuras de Hudson, Yorke, Mohrmann o Pearn. Al otro lado del océano, y sobradamente conocidos de nuestros navegantes, actuaron Edward Arnold en La Habana, James Evans en Nueva Orleans y el danés Jacobsen en Nueva York.

En Cataluña, dos figuras polarizaron el tema en cuestión, si bien una de ellas, la del alicantino, establecido en Barcelona, Josep Pineda i Guerra (1837-1907), llegó a eclipsar por su copiosa producción la del cambrilense Josep Mongay i Torné (1826-1902). Y a partir del estudio comparativo de las obras de ambos, hemos podido ordenar ciertos aspectos que consideramos elementales en la tipología retratística y que, en general, pueden hacerse extensivos a las obras de otros retratistas.

En primer lugar la técnica, que determina de por sí la expresividad de un lenguaje característico. Pineda escogió, como la mayoría, preferentemente la acuarela, aunque con tan poca transparencia que le hace adquirir el aspecto de guache. Ello le permitía ser muy detallista, fiel en la reproducción y aplicar tintas muy compactas. Formalmente es una obra plana, cerrada, dibujística y algo estática. Unas características que la técnica del óleo, usada preferentemente por Mongay, intenta proporcionar una pincelada fluida a la vez que establece un campo visual formalmente más abierto y dota al elemento retratado de un cierto movimiento en el cuadro.

La perspectiva es, a su vez, determinante en las obras. De manera diferente al retrato humano, que ofrece diversos planos, el del barco es contundente. El contorno del perfil debe ser evidente, a la vez que lo han de ser sus rasgos específicos. En los retratos de Pineda y de los que optan por un estilo detallista «a la manera marsellesa», no existen concesiones a la representación claramente bidimensional. Excepcionalmente se lo permiten tan sólo en alguno de los barcos que aparecen en segundo término. En los óleos de Mongay y, evidentemente, de los que como él acuden a esta técnica, se pueden observar tímidos escorzos ya en la figura principal, con lo cual se dota a la obra de una tímida profundidad.

En el tratamiento formal de los cielos y de las aguas es donde el artista intenta aplicar su buen oficio. No olvidemos que tras una sistemática reiteración del escenario, la solución más simple era la de adoptar un estereotipo que permitiera resaltar de forma nítida los elementos estructurales del barco y, por otra parte, dar un aire de credibilidad a la escena.

Uno de los aspectos que caracterizan al retrato es la precisión de sus detalles. Una precisión casi fotográfica. Tengamos presente que hacia el último cuarto de siglo la cámara ya se usaba no sólo para captar una instantánea, sino también como modelo del cuadro que posteriormente se pintaría en el taller. Un recurso que utilizaron tanto Flandrin, al hacer el retrato de Napoleón III, como Gerome, cuando tuvo que representar la recepción que el mismo emperador dio a los embajadores de Siam. En Cataluña, Joaquim Vayreda ya la usó

hacia 1870 para captar modelos de paisaje. Y por aquellos años, el norteamericano Bradford se valía de una fotografía previa del barco, que después pasaba a la tela. Nuestros retratistas tenían sistemas alternativos al uso de la cámara: disponían de retratos a medio terminar, a los que había que añadir tan sólo los detalles específicos del barco en cuestión y rellenar la orla inferior. Las cortas estadias de los barcos en puerto no permitían demoras en los encargos.

Los elementos secundarios que aparecen en los retratos y sus referencias topográficas eran informaciones complementarias que, a la larga, han llegado a constituir signos autógrafos que han permitido la identificación de una obra en el supuesto que su autor hubiera obviado la firma. Así, encontramos diferentes y personales tratamientos del perfil de la montaña de Montjuich en Barcelona con la silueta de su castillo; un núcleo de gaviotas formado por un número específico de ellas salpicando el mar en zonas muy concretas; El «Morro de La Habana, la silueta del Vesubio o la disposición y el tipo de embarcaciones secundarias que aparecen en segundo término.

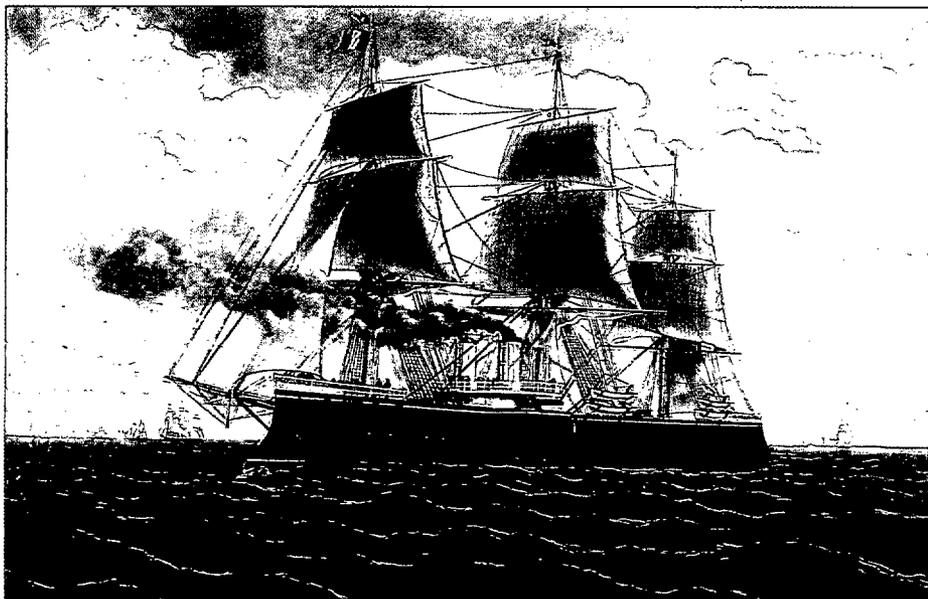
Finalmente el retrato de barco, como cualquier obra pictórica, contiene implícitos una serie de elementos sociológicos que explicitan las condiciones para favorecer un diálogo con el espectador. Por ello es necesario que nos situemos mentalmente en el momento de su realización. Entonces la obra alcanza una validez objetiva y sobrepasa la categoría de mera reproducción naval. Hay unos detalles concluyentes que otorgan a estas obras una plusvalía intrínseca:

- a) La certificación de propiedad (o de capitanía) del barco retratado, que viene avalada por la orla inferior, en la que constan los registros de filiación con detalles muy concretos.
- b) La modernización de los barcos en la copiosa pero no siempre renovada flota comercial catalana y, por extensión, española. La aparición del vapor fue una innovación tecnológica que llegó a adquirir un valor simbólico: el dominio del hombre sobre la embarcación y sobre el medio. La rivalidad entre propietarios y capitanes de ambos tipos se vio reflejada en muchas ocasiones por la situación que veleros y vapores tenían asignados en la comparsa de los retratos, siempre en función del barco protagonista.
- c) La procedencia de los barcos, que si bien no aparecía por lo general en las orlas, era perfectamente detectada por el observador atento. Era tenido como un elevado grado de reputación ser armador o capitán de una embarcación construida en Glasgow, Sunderland, Quebec o Sestri-Ponente, por citar algunos ejemplos, a pesar de la calidad y robustez de los veleros construidos en las costas españolas.
- d) La identificación de un retratista consagrado, que establecía de inmediato un diferencial artístico con el pintor local o el amateurismo de muchos capitanes.

En la misma generación que Pineda y Mongay cabe situar, a cierta distancia, por lo que se refiere a número de retratos identificados y cualidades pictóricas, las figuras de Joan Monjo i Pons (1816-1884) —que fue el fundador de la Escuela Náutica de Vilassar de Mar e íntimo colaborador de Narcís Monturiol en sus prácticas pioneras de navegación submarina—; el hijo de aquél, Rafael Monjo i Segura, Cristino Riera, Giralt, Estapé, Ayné y otros, circunscritos todos en un ámbito operativo más local.

En la industria editorial radicada en Madrid, el tema del retrato de barcos se desarrolló en una faceta eminentemente documentalista. En realidad, la reproducción de buques, escenas navales o naufragios interesó muy pronto al consumidor de publicaciones ilustradas. La composición formal de la mayoría de estos grabados nos evoca a menudo las escenas de muchos ex votos pintados. Y es que en muchas ocasiones habían servido de modelo. Así pues, es lógico que los ilustradores de revistas fueran retratistas de barcos (o *barquistas*, como se les suele llamar también) cuyas obras eran reclamadas por una clientela interesada por las marinas en general, «género de tanta predilección para los madrileños, quizá por la privación, que lamentan de no poderlas contemplar en el natural, viviendo en el centro de una nación antigua reina de los mares».

En este ámbito destaca el valenciano Rafael Monleón y Torres (1819-1900), al que se ha querido considerar el creador de la escuela marinista valenciana del XIX. Su actividad, desarrollada fundamentalmente en Madrid, fue habitual en *La Ilustración Española y Americana*, *Nuevo Mundo* y *El Mundo*



Crucero francés *Devastation* por A. Cortellini Sánchez, 1884. Óleo sobre lienzo, 60 x 90 cm. Número de inventario 4143. Museo Naval, Madrid.

*Naval Ilustrado*. Sus retratos demuestran un perfecto dominio del oficio, si bien sus dibujos son un tanto desiguales. En este mismo círculo, el gallego Antonio de Caula Concejo (1842-1909) fue, básicamente, un documentalista con alguna incursión afortunada en el retrato. Su paisano Antonio Antón y Ángel Cortellini Sánchez fueron, asimismo, autores de notables retratos.

En el resto de España, el retrato de barcos de este periodo fue más bien una actividad complementaria para los pintores de género. En el núcleo andaluz, el malagueño Emilio Ocón y Rivas (1845-1904) dejó algún estudio de interés, aunque su prestigio lo adquirió por ser el verdadero renovador de la pintura de marinas a la par que fue el creador de una escuela del género. Su discípulo más aventajado fue José Gärtner de la Peña (1866-1918), que fue un excelente pintor de marinas. Adolfo Giráldez y Justo Ruiz Luna fueron retratistas ocasionales.

En la Comunidad Valenciana, aparte de los ya citados Josep Pineda y Rafael Monleón, aparece Fernando Blasco Hueso (segunda mitad del siglo XIX), que residió principalmente en Barcelona y pintó retratos de barcos con un gran oficio. En Cartagena destacó, a caballo de los siglos XVIII y XIX, una familia de artistas de origen genovés, que al servicio de la Marina desarrolló una importante tarea en el dibujo aplicado a la arquitectura naval. Son los Berlinguero de la Marca. De todos ellos, sobresalieron Alejo Berlinguero y Gallegos (1750-1810), autor de las seis acuarelas del Museo Naval de Madrid, y su hermano Agustín, que ejerció de profesor de dibujo en la Academia de Pilotos y fue autor de algún retrato.

En las Baleares existió un grupo heterogéneo y poco divulgado de pintores que, además, quedó circunscrito al ámbito isleño. J. Riudavets, delineante de cartas náuticas, destacó en la ilustración y pintó algún retrato por encargo. El mahonés Joan Font i Vidal (1811-1885), notable retratista, fue un apasionado por los barcos «y plasma reportajes gráficos magníficos de los que estuvieron en la isla». Ramon Pou y Francesc Vidal, capitanes de la Marina mercante, desarrollaron la faceta de retratista ocasional, mientras el menorquín Josep Hernández Monjo se convertiría en el revulsivo de la pintura marinista en general, a la par que pintaría excelentes retratos en los que se apreciaban los tratamientos formales propios de las nuevas tendencias pictóricas del cambio de siglo.

Conviene resaltar que, en general, las referencias escritas de los retratistas de barcos españoles de que disponemos son bien escasas y un tanto vagas. Las entradas del *Diccionario biográfico Millá* (Barcelona, 1953), y del *Diccionario de artistas de Cataluña, Valencia y Baleares* (Barcelona, 1980), dirigido por J. F. Ráfols, son ciertamente difusas. Las del *Dictionary of Marine Artists* de Dorothy Brewington (Salem, 1982) son aparentemente una transcripción de datos proporcionados por organismos españoles sin un posterior contraste. La obra *Cien años de pintura en España y Portugal 1830-1930* (Madrid, 1988) se limita a copiar las entradas del Ráfols alterando gratuitamente algún término. Finalmente, en la segunda edición del *Dictionary of Sea Painters* de E. H. Archibald (Londres, 1989), la cita de retratistas de barcos españoles es ciertamente anecdótica.

En definitiva, pues, la intención de esta breve aproximación ha tenido dos objetivos bien definidos: en primer lugar, establecer un punto de partida en el conocimiento de un tipo de pintura muy poco considerado en los estudios de paisajismo y marinismo; en segundo, determinar unos elementos de base que permitan nuevas incursiones encaminadas a planificar una futura exposición del retrato de barcos en España, y, por extensión, de la de pintura de marinas, que aún sigue siendo, paradójicamente, el gran tema pendiente.