

LA PINTURA COMO HERRAMIENTA DE DENUNCIA HISTÓRICA: *LA Balsa de la Medusa*

Carmen B. RODRÍGUEZ DE VIGURI
Consuelo PORTOLÉS GARCÍA
Licenciadas en Historia del Arte

En muchas ocasiones, la importancia que, desde un punto de vista puramente histórico, encierran las imágenes mostradas en determinadas representaciones artísticas queda difuminada en el trasfondo del trabajo. De esta forma, las verdaderas causas que motivaron al autor en el momento de la ejecución de su obra pueden quedar en el olvido, bien por instigación de alguna institución interesada, cuando no, incluso, por la presión de la opinión pública del momento. En la pintura encontramos numerosas muestras de ello. Mientras que el color, la composición o los efectos de la luz determinan los aspectos estilísticos de una obra, los aspectos históricos quedan supeditados a la libertad interpretativa del espectador, lo que a veces nos lleva a desconocer el verdadero significado o el motivo de inspiración de algunas obras consideradas trascendentales en la pintura universal. Esto ocurre con el famoso óleo del pintor francés Théodore Géricault (Ruán, 1791-París, 1824) *La balsa de la Medusa*, realizado en 1819 y que en la actualidad se expone en el Museo del Louvre de París como principal exponente del romanticismo (1).

A través de la figuración de un acontecimiento que conmovió y estremeció a la sociedad europea del siglo XIX, Géricault obtuvo una repercusión tal en la opinión pública que perturbó y removió los estratos más profundos del alma colectiva francesa. La fuerza plástica que el autor logró plasmar en esta su obra cumbre hizo temblar las estructuras político-jurídicas de todo un país, hasta el punto de desatar una situación de efervescencia social inusitada desde la Revolución francesa.

Génesis de la obra

El pintor dedicó muchos esfuerzos para reconstruir el fatal accidente de la fragata de la Marina francesa *Medusa* frente a las costas de Senegal, así como

(1) Movimiento artístico que surge a principios del siglo XIX y que supuso un cambio radical en la concepción del arte de la época. Su temática se fundamentaba en dos pilares básicos: la denuncia social y el compromiso histórico, mediante la elección de temas contemporáneos.



La balsa de la *Medusa* (1819), de T. Géricault. (Óleo sobre lienzo, 491 x 716 cm, Museo del Louvre.)

para recrear la larga odisea que sufrió parte de su tripulación, la cual, abandonada a su suerte, trató de sobrevivir en una enorme, improvisada y precaria balsa. Este desgraciado acontecimiento, del que se hizo eco la prensa en 1816, atrajo su atención durante mucho tiempo, como una visionaria o quimérica inspiración. Para su ejecución, fiel a su riguroso método de trabajo, se vio obligado a realizar una ardua tarea de investigación. No sólo entrevistó a las víctimas supervivientes del naufragio, sino que solicitó a muchas de ellas que posaran como modelos junto a moribundos y cadáveres de ahogados, todo ello con el propósito de reflejarlos con el mayor naturalismo posible en su obra.

El resultado fue una combinación de figuras poseídas por la agonía, que comparten su situación extrema con los cuerpos sin vida de sus compañeros de viaje. Los personajes abarcan toda la galería de expresiones posibles, desde la desesperación más absoluta hasta los primeros atisbos de esperanza y el entusiasmo desbordado de los hombres que agitan sus camisas al horizonte.

El lienzo, de enormes dimensiones (491 x 716 cm), muestra a las figuras en una actitud de azarosa inquietud, a la vez que recoge el momento crucial del episodio, cuando los náufragos avistan en la lejanía un barco. La obra recrea un hecho histórico sin tintes de grandeza: el heroísmo y la gloria dejan paso a la desesperación y la muerte. En definitiva, el autor pretende resaltar que los mudos protagonistas no encarnan la heroicidad clásica, sino que componen un grupo de pobres desdichados, retratados en el momento en el que creen haber advertido, en la lejanía, una señal de esperanza y socorro cuando muchos de sus compañeros de odisea han perdido ya la vida.

La estremecedora escena es empleada como eficaz vehículo para denunciar un hecho que sobrecogió a la Europa de aquella época. El objetivo del lienzo no fue otro que el de criticar con dureza a la sociedad francesa del momento.

Prolegómenos de la tragedia

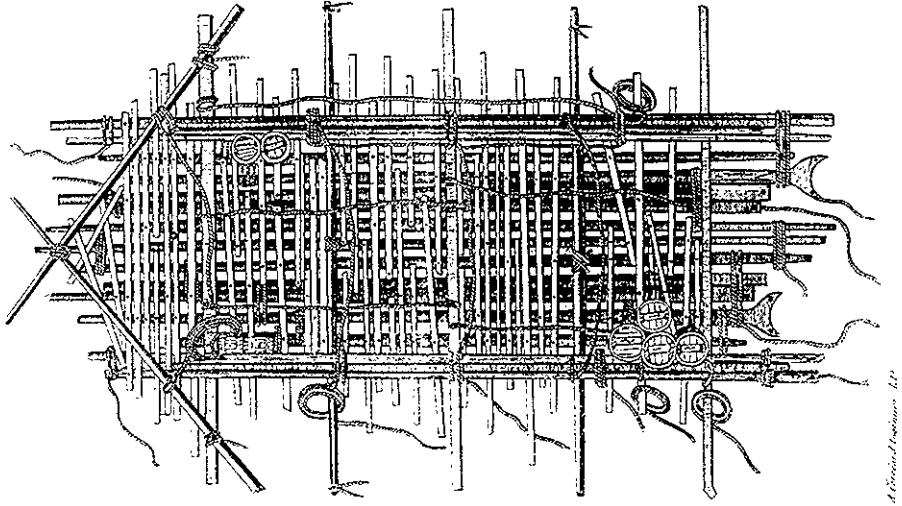
La fragata *Medusa* zarpó el 17 de junio de 1816 del puerto de Rochefort (acompañada por la corbeta *Echo*, la gabarra *Loire* y el bergantín *Argus*) con la misión de recuperar los puertos comerciales de Senegal, que años atrás habían sido tomados por los británicos durante la guerra de los Siete Años (2). El conde de Artois, futuro Carlos X (3), envió al capitán de fragata Hugues Duroy, vizconde de Chaumareix y hombre de confianza del ministro de Marina, Dubouchage (4), a capitanear la expedición naval que debía tomar posesión de las tierras ya recuperadas, enarbolando su insignia a bordo de la *Medusa*. La elección de este hombre de avanzada edad, tildado por muchos de sus compañeros de profesión de déspota, incompetente y soberbio, fue uno de los principales errores cometidos por el gobierno francés, pues a todo lo dicho hay que sumar la importante y definitiva circunstancia del alejamiento del inepto marino de los asuntos de la mar, ya que hacía veinticinco años que no pisaba la cubierta de un barco. Todo hace pensar que en su nombramiento pesaron más las influencias políticas y su linaje aristocrático que sus facultades marineras.

Aunque las primeras singladuras de la fuerza naval discurrieron con buen cariz, excelentes presagios y buena mar, la *Medusa* navegaba a excesiva velocidad, de forma que se distanciaba de las demás unidades de la flota sin que el mando ordenase reducir el paño en ningún momento. En las órdenes recibidas por sus superiores se especificaba la necesidad e importancia del reconocimiento del cabo Blanco y del retorno de la flotilla al puerto de Saint Louis, lo que llevaron a cabo el resto de las unidades sin inconveniente alguno. Pero el decrepito y obtuso vizconde de Chaumareix, por motivos inexplicables, ajeno a la cercanía de los múltiples peligros de la zona, decidió barajar la costa. Con soberbia acritud despreció la opinión de algunos pasajeros, familiarizados con el accidentado perfil geográfico del lugar, que conocían el riesgo cierto que supone para la navegación el banco de Arguin. Éste, por su abundante pesca y el color transparente de sus aguas, presagiaba sin lugar a dudas una sonda muy escasa. Cuando por fin fue consciente del peligro, Chaumareix ordenó cargar las alas y rastreras de babor para aumentar la ceñida y ganar

(2) La guerra de los Siete Años, que comenzó en 1756, fue un conflicto entre Gran Bretaña y Francia por el dominio de los mares, de las colonias norteamericanas no españolas y de la India. En 1763 Gran Bretaña había conquistado la hegemonía sobre estos territorios.

(3) Carlos X (1757-1836), rey de Francia (1824-1830), nieto de Luis XV y hermano menor de Luis XVI y Luis XVIII. Se le conocía como Carlos Felipe, conde de Artois, hasta que fue proclamado rey.

(4) Anciano ministro de Luis XVI.



La balsa de la *Medusa* en el momento del abandono del buque. (Tomada del *Naufragio de la Medusa*, de J. B. Henri Savigny, París, 1817.)

barlovento, aunque los esfuerzos para ejecutar esta tardía orden de nada sirvieron y no se pudo enmendar el error en la derrota establecida.

En el nebuloso amanecer del 4 de julio, el codaste de la fragata golpeó una y otra vez contra el casco del fondo, hasta que la nave quedó varada a cinco metros de profundidad en la pleamar. Durante los dos días siguientes se acometieron todo tipo de maniobras para librar la varada, desde el alijo del material pesado hasta el remolque por las lanchas de a bordo. Mas todo fue en vano. Los esfuerzos, que parecían ofrecer alguna esperanza, se vieron truncados cuando el estado de la mar se tornó grueso y un arrebataador viento provocó en la nave terribles daños en la estructura.

A bordo, los botes de salvamento eran insuficientes para las 400 personas (incluida una mujer) que, entre dotación y pasajeros, se encontraban embarcadas en la *Medusa*. En el momento de abandonar el buque se otorgó prioridad a los altos cargos, como sucedió con el que llegaría a ser gobernador de Senegal, Schmaltz, quien de forma innoble se reservó un bote de 50 plazas para su familia y servicio. De la misma indecorosa manera actuaron el capitán y sus oficiales, incumpliendo así las más elementales normas de decencia y caballerosidad que rigen en la mar.

El resto de la tripulación, presa de la impotencia más absoluta mientras observaba cómo en el horizonte unos pocos privilegiados se alejaban del buque siniestrado, comprobó angustiada que sus vidas quedaban al albur de un destino incierto. En la madrugada del 4 de julio, la pertinaz tormenta que golpeaba el casco sin miramiento parecía desgazar poco a poco la nave. La situación empeoraba por momentos. Entre los aterrados náufragos se intentó una solución de fortuna. Con las tablas que los golpes de mar habían desclavado de la cubierta, se confeccionó una balsa salvavidas de gran tamaño (20 x 7 m), como

único medio para albergar a las cerca de 200 personas esperanzadas en salir con vida de aquella pesadilla. Bajo la dirección del ingeniero Corread se procedió al ensamblaje de maderas y perchas, atochadas con cabos y telas arrambladas aquí y allá. Aunque parecía misión imposible, el milagro podía llegar a obrarse.

Por fin, fueron 149 los naufragos que embarcaron en los restos despedazados de lo que había sido una hermosa fragata. Durante trece interminables y agónicos días se mantuvieron a la deriva, sometidos al capricho de los elementos. Aquellos desgraciados sufrieron calamidades sin cuento, las que la mar suele llevar aparejadas en tan terribles circunstancias. Azotados por el hambre, la sed, la insolación, e invadidos por el miedo en su estado más puro, las esperanzas de conseguir la anhelada supervivencia se desvanecían sin remisión, a la vez que las actitudes incontroladas, la inseguridad y la desconfianza aumentaban. Sin embargo, un rayo de esperanza iluminó sus corazones al décimo día de su odisea, cuando distinguieron un buque en la lejanía que continuó su travesía sin llegar a avistarlos. La desesperanza y el derrotismo hicieron presa de los naufragos.

Poco a poco, la mar se fue cobrando víctimas. La fe languidecía y la angustia se cebaba en sus espíritus, hasta el extremo de que, desquiciados por el hambre, tuvieron que recurrir a la antropofagia. En la mañana del 17 de julio, el bergantín *Argus*, al mando del capitán de corbeta Parnajon, avistó un bulto en el horizonte que llamó su atención y atrajo su curiosidad. Conforme se acercaba no daba crédito al dantesco cuadro que iba cobrando nitidez ante sus ojos: una balsa deshecha, a merced de las olas, arrastraba penosamente su siniestra carga, compuesta de cadáveres, cuerpos mutilados, y moribundos de rostro famélico. Solamente 15 personas fueron rescatadas con vida de la mar, aunque cinco fallecieron nada más llegar a tierra.

Epílogo de la tragedia

Dos de los supervivientes rescatados por el *Argus*, el cirujano Savigny y el ingeniero Corread, fueron internados en el hospital de Saint Louis, de Senegal, en situación límite. Durante su lenta recuperación, los principales responsables de la catástrofe ordenaron su aislamiento, para impedir que saliera a la luz la terrible realidad de lo sucedido. Sin embargo, a pesar del esfuerzo llevado a cabo por miembros del gobierno, Savigny consiguió abandonar Senegal y regresar a París. Una vez en la capital francesa, pidió audiencia al ministro de Marina, a quien exigió la apertura de una rigurosa investigación y el pago de una pensión a las familias de las víctimas.

El 13 de septiembre, *Le Journal des Débats*, diario de la burguesía ilustrada muy respetado y conservador, publicó el suceso en primera página. Fue la espoleta que hizo estallar la bomba del escándalo, lo cual contribuyó al levantamiento de un movimiento cívico que propició la reforma de algunas leyes francesas.



La balsa de la *Medusa* (boceto núm. 1), de T. Géricault. (Óleo sobre lienzo, Museo del Louvre.)

El diario *Mercure de France*, en noviembre de 1817, relató el drama una vez más de forma detallada, lo que obligó al régimen de Richelieu —nieto del cardenal del mismo nombre— a emprender acciones contra el vizconde de Chaumareix, auténtico responsable de la tragedia. El comandante de la *Medusa* fue procesado por diversos motivos, entre los que se enumeraron los errores náuticos en que incurrió, su absoluta imprudencia, el descuido en sus obligaciones y su falta de conocimientos marineros, aunque no fue responsabilizado del abandono de la balsa, el verdadero crimen, hecho que fue atribuido a las difíciles condiciones meteorológicas y a la necesidad de salvar a parte de la tripulación. Finalmente, el tribunal le condenó a cumplir una pena de tres años de prisión, además de ser degradado con la pérdida de la patente y medallas militares. Sin embargo, y para sorpresa de muchos, una vez cumplida la condena de forma poco rigurosa, se le concedió un cargo administrativo en Bellac.

Con su pintura, llevada a cabo en 1819, Géricault sacó de nuevo a la luz pública el trágico acontecimiento. Procedió como periodista de su época, empujado por sus propias convicciones a apoyar campañas de prensa que denunciaran ciertas conductas públicas degradantes. De esta forma ejecutó su obra con énfasis y patentes alusiones, para que los responsables del suceso rindieran cuentas a todo un país.

La balsa de la Medusa es la ilustración de un hecho real, plasmado en estilo documentalista, que conmueve al espectador por su vibrante y arrojado dramatismo humano. Al contemplar el lienzo nos encontramos con una estampa desahogada que destila pesimismo, presidida por el carácter mórbido y caótico de los naufragos, de la gran masa de cuerpos entrecruzados que contrastan entre sí por la inmovilidad de unos y la agónica agitación de otros. El tremendismo de la escena, con su tráfago de rostros gesticulantes, llagas teñidas en sangre, moribundos y cadáveres, sirve al autor para construir una plataforma de crítica y denuncia.

El lienzo se presentó en el Salón Oficial de la Academia de Arte de Francia correspondiente al año 1819, bajo el título de *Escena de naufragio*. Los críticos, antes que juzgarla por su genialidad artística y cualidades pictóricas, la condenaron por su supuesto significado político, algo que, tras los sofocos revolucionarios, resultaba un intolerable atrevimiento por parte del pintor, al erigirse en cronista de una vergüenza colectiva. La obra de Géricault desató un amplio debate y una gran controversia, por simbolizar con meridiana claridad una Francia derrotada que naufragaba tristemente tras las gestas napoleónicas. El tremendo escándalo provocado y los inquietantes efectos que produjo sobre un público burgués levantaron una airada polémica, por lo que el cuadro fue censurado y su exhibición pública prohibida durante dos años.

En Gran Bretaña, sin embargo, la obra obtuvo el reconocimiento que merecía. Con la libertad necesaria, la crítica especializada comprendió el esfuerzo y la capacidad del autor para expresar estados de ánimo llevados hasta el límite, así como la sabiduría genial de retratar a escala heroica el sufrimiento de la humanidad. De regreso a Francia, la pintura se ofreció al Salón Oficial de los Independientes, donde obtuvo la medalla de oro y, de esta forma, su justa y merecida recompensa.

El cuadro se ha convertido en el primer manifiesto del romanticismo, como principal precursor de compromisos históricos de temas contemporáneos. De esta forma, Géricault rompió con casi todas las reglas clásicas, tan del gusto de la conservadora sociedad francesa del momento.

La balsa de la Medusa no es más que una de las numerosas manifestaciones pictóricas que no sólo producen placer al espectador que las contempla, sino que se utilizan como denuncia de realidades históricas ocultas y, a menudo, vergonzosas. Se demuestra así que por medio del arte es posible sacar a la luz determinadas conductas que en ocasiones, y de forma incomprensible, los gobiernos distorsionan por tratarse de hechos perjudiciales para sus propias administraciones.

La fuerza que brota de algunas representaciones artísticas puede tener profundas repercusiones político-sociales. La innegable influencia que transmite la exposición y exhibición de un hecho histórico, la hemos querido materializar en esta gran obra de Géricault, como vivo ejemplo de las injusticias cometidas y que, es posible, se cometen periódicamente en nuestra historia. La pintura, al igual que la música o la escultura, es un vehículo de denuncia tan apropiado como cualquier método oral o escrito de los utilizados por los medios de comunicación.

Bibliografía

- ARNALDO, Javier: «El movimiento romántico». Tomo XXXIX de *Historia del arte*. Historia 16, 1989.
- BARJOT, Almirante: *Historia mundial de la Marina*. Editorial Continente, 1965.
- CLARK, Kenneth: *La rebelión romántica*. Alianza Editorial, 1990.
- *Encyclopédie nationale Française*, tomo VI.
- HONOUR, Hugh: *El Romanticismo*. Alianza Editorial, 1986.
- KEYSER, Eugénie de: *El Occidente romántico*. Editorial Skira Carroggio, 1965.
- ROSEN, Charles, y ZERNER, Henri: *Romanticismo y realismo. Los mitos del arte del siglo XIX*. Hermann Blume, 1988.
- VAUGHAN, William: *Romanticismo y arte*. Ediciones Destino, 1995.
- VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, y RIETH, Eric: *La France maritime au temps de Louis XIV*. Editions du Layeur.