

RAFAEL MONLEÓN Y TORRES (1840-1900). PINTOR-RESTAURADOR DEL MUSEO NAVAL

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA
de la Real Academia de la Historia



A galería biográfica de marinos, que con gran acierto acomete la REVISTA GENERAL DE MARINA, no debe en nuestra opinión restringirse a los que desempeñaron sus cometidos profesionales como protagonistas en primera línea de la guerra en el mar, sino ampliarse a todos los que de una manera significativa contribuyeron a su historia y a la historia de la Historia, entre los que se encuentran sus cronistas literarios, como Cesáreo Fernández

Duro, y sus cronistas gráficos, como Rafael Monleón Torres, que no fue un mero pintor de temas navales, sino que se identificó desde dentro con la institución, formando parte de ella y representando de alguna manera a un grupo de sus componentes, y que, sin vestir el uniforme, contribuyó a su gloria y a su conocimiento como artista y como historiador y de quien pasamos a dar un bosquejo biográfico.

Rafael Monleón nació en Valencia en 1840, año turbulento para la nación y para su patria chica, en que las juntas gubernativas regionales obligaron a doña María Cristina, residente en la ciudad, a encargar la formación de un nuevo gabinete ministerial al general progresista Espartero.

Rafael era hijo del joven pero conocido arquitecto Sebastián Monleón que, domiciliado en la calle Calatrava, había construido ya numerosos edificios y acabaría realizando una de las obras más emblemáticas de la Valencia del siglo XIX: la plaza de Toros. Hijo de un artista, valenciano y viviendo en Valencia, no es de extrañar que sus más tempranas aficiones fuesen el arte y el mar, que pronto se convertirán en definitivas, primero independientemente, y más tarde, en perfecta simbiosis cuando se consagre como marinista.

Sus cuadernos y apuntes infantiles, supervisados por su padre, constituyeron su primera creación, conjunto de escenas portuarias del grao y de las luminosas playas levantinas. Una vez iniciado en el arte, comienza sus estudios en



la Escuela de Náutica con el fin de conseguir el título de piloto, compaginando las clases magistrales de pintura, que por esta época empieza a tomar en el estudio-taller del conocido paisajista Rafael Montesinos, con el estudio del manejo del buque y la cartografía. Sus vacaciones las dedica en buena parte a realizar excursiones locales, familiarizándose con la rica tipología de embarcaciones de la región y colaborando con diseños propios en el taller de cerámica montado por su padre. La época de sus prácticas como piloto por los mares del norte viene a coincidir con sus primeros éxitos artísticos que acabarán postergando la navegación en beneficio de una entrega absoluta a la pintura.

A sus veintiún años, dos de sus cuadros, los titulados *La bahía de Jávea antes de la tempestad* y *Nafragio en el cabo de San Anto-*

nio, son muy elogiados por los críticos, aunque no obtienen premio en la Exposición Nacional de 1864. Monleón es ya una firme promesa, y a partir de este momento no perderá ocasión de conocer otros lugares y asesorarse con otros maestros, ya que la fortuna paterna lo permite.

A la corte madrileña ha trasladado el célebre pintor y aguafuertista belga Carlos de Haes su estudio, llevado de su pasión por España. Monleón se convierte en su discípulo, captando la impronta de las cálidas tonalidades de este paisajista, así como de otros artistas, como Beruete, Riancho, Sainz y Regoyos.

En sus viajes por Europa se pone al día de la panorámica artística. En Bretaña conoce la obra del alemán Teodoro Weber, marinista de calmas y tempestades, naufragios y escenas portuarias, que dejará en él notable huella. En Brujas pasa al estudio de Pablo Juan Clays, marino también, y que había adquirido una gran maestría en los tonos, gamas y aspectos del mar, combinados con los cielos y la profundidad de uno y otros. Será en Bélgica donde nuestro autor pierda todo el respeto a acometer obras de gran tamaño, seguro ya en la fuerza de su pintura y en la calidad de su dibujo.

Monleón, que hasta este momento ha pintado al óleo, excepción hecha en algunas experiencias juveniles, se empieza a interesar por el grabado y el

aguafuerte de la mano del belga Alfredo Baes y del francés Luis Allemand. En esta especialidad los motivos serán preferentemente bucólicos, grabando en el cobre trasuntos rurales y paisajes frondosos. La temática naval, para la que reserva otras técnicas, se ve enormemente enriquecida durante sus viajes europeos, en los que amplía su cultura naval cuanto puede consultando en bibliotecas y archivos, tomando apuntes y detalles arqueológicos, enriqueciendo sus cuadernos con datos que posteriormente utilizará en sus cuadros, y es esta época también cuando decide convertirse en tratadista, estudiando a fondo la construcción naval en su devenir histórico y expresando sus conocimientos a través del dibujo y la acuarela.

A su regreso a España, y como consecuencia de su visita a la cornisa cantábrica, añade estas borrascosas costas que se fijan en su recuerdo a sus acostumbrados temas valencianos y europeos, y que son muy bien acogidos, adquiriendo el Museo de Arte Moderno en Madrid diversas obras: *La rada de Alicante*, *Naufragio en la costa de Asturias*, *Una calma en el puerto de Valencia* y *El puerto de Laredo*, lo que supone su completa consagración como pintor. Pero una vez que Rafael Monleón ha probado que es capaz de triunfar en un amplio repertorio, se va volviendo cada vez más restrictivo y temático. El paisajismo marítimo lo va sustituyendo por los buques, que de meros integrantes de sus marinas pasan a convertirse en el asunto principal: barcos y batallas, para cuya composición se asesora e investiga en la escasa documentación histórica disponible en este asunto tan escasamente tratado en España en cantidad y en calidad.

Puede decirse que a partir de 1868 se aplica preferentemente en la arqueología naval, y en un momento en que es prácticamente considerado como el primer marinista español, relega este género de pintura para dedicarse a otro, considerado por algunos de menor importancia, pero en el que lograría un raro perfeccionismo: la representación detallista de buques y su construcción.

Su nueva dedicación le obliga a acudir al Museo Naval, donde se familiariza con las colecciones reales representadas sobre todo por modelos y pinturas. Basándose en la acuarela que pintara Halcón, realiza su *La batalla de Trafal-*



Fragata de hélice *Gerona*. Óleo de Ángel Cortellini pintado en 1881. (Museo Naval, Madrid).

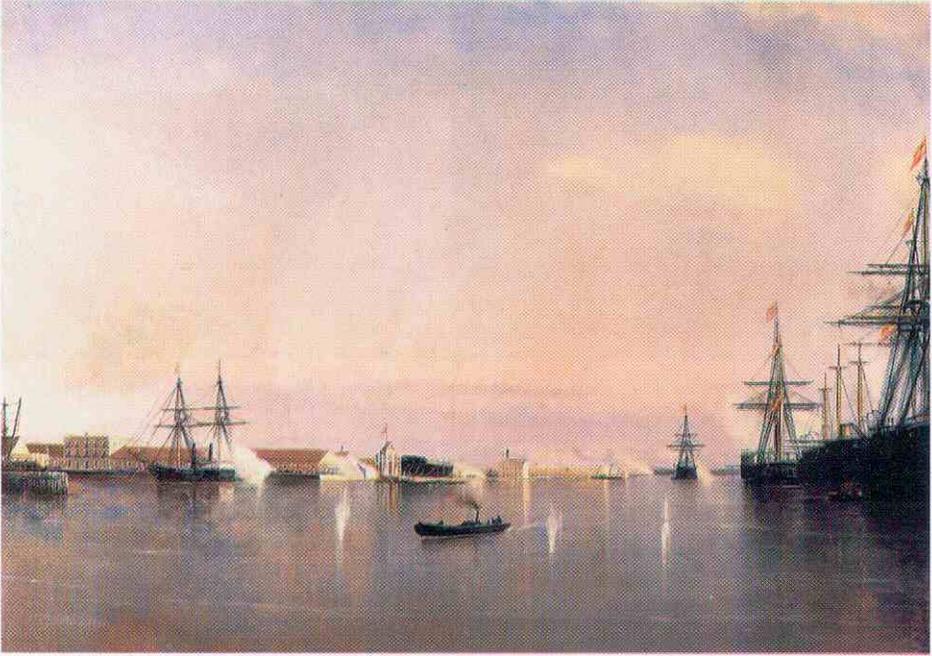
gar, que sería adquirida por el propio Museo. Esta obra, junto con la titulada *Combate de El Callao*, motivan su nombramiento como «pintor honorario» del Museo Naval y del Almirantazgo, sin mayor compromiso que el de trabajar para encargos concretos y con la credencial ilustre que le permite anteponer a la firma de sus obras el ancla que usara, entre otros, el gran Cortellini Sánchez.

En 1873, el Gobierno de la primera República le propone la realización de un cuadro de grandes dimensiones que represente la defensa del Arsenal de La Carraca frente a los insurrectos cantonales, gesta acaecida en el verano anterior. Monleón se traslada a Cádiz para llevar a cabo un minucioso estudio del paisaje, con las modificaciones sufridas, y para situar con toda corrección la posición de los buques y de las baterías y, tras varios meses de trabajo, entrega el lienzo de dos metros y medio de largo por uno de alto, que se conceptúa como uno de sus mejores cuadros de combates.

Como un reconocimiento tardío a una etapa ya superada, en la Exposición Nacional de 1876 es premiado su cuadro *La rada de Vlissinguen*, concebido durante su estancia en Holanda y que figura también en el Concurso Internacional de París; en la Exposición de Viena de 1878 su composición *Entrada al puerto de Ostende* es también galardonada, alcanzando al fin su autor relevancia internacional. Entre una y otra, la Armada le reconoce como ilustre miembro de su corporación, y el 27 de enero de 1877 Alfonso XII le concede la Cruz de segunda clase de la Orden del Mérito Naval con el uso del distintivo blanco, otorgada como recompensa de servicios distinguidos en tiempo de paz.

Hacia 1880, instalado definitivamente en Madrid, decora su nueva casa-chalé de la calle Don Ramón de la Cruz con muebles de su invención, decorados con aplicaciones de cerámica, a la que tanta afición había tomado en su tierra natal. Con ocasión del viaje real a Ferrol de 1881, Monleón es comisionado como reportero pictórico, facilitándosele con este motivo el acceso al arsenal y buques de la escuadra. Para entonces está plenamente comprometido con el Museo Naval, mucho más de lo habitual en un pintor ocasional. Su nombramiento oficial como pintor-restaurador el 7 de diciembre de 1881 no es más que la ratificación burocrática de una situación de hecho y el reconocimiento a una labor continuada.

Su acceso a la condición de personal contratado con carácter permanente en la Armada le asegura el porvenir, pero supone también graves restricciones, tanto a su decisión artística como a su producción. El Monleón de su madurez es hombre diferente, que no se permite ya otras veleidades que le distraigan de su nuevo empleo de dedicación exclusiva que, en realidad, supone para él una merma no sólo en su consideración artística, sino también en sus ingresos, ya que percibe un sueldo anual equivalente al precio de una o dos de sus obras, y no existe posibilidad de promoción alguna al no poder equipararse a los individuos pertenecientes a los cuerpos de profesionales de la Armada o al servi-



La defensa de La Carraca contra los cantonales (22 de julio de 1873). Fragmento del óleo de Rafael Monleón, pintado en 1874. (Museo Naval, Madrid).

cio de la misma, ni siquiera a los delineantes del Depósito Hidrográfico, a los que la estrechez económica que le sobrevendrá en 1892 impulsará, sin resultados, a pretender asimilarse. Ni sus veintidós años de servicio ni los favorables informes de sus jefes llegarían a conmover a la Administración. Un artista excepcional no podría gozar de los derechos del más moderno aprendiz de delineación, y en un mundo de antigüedades y graduaciones un gran artista se ve estancado, e incluso amargamente postergado y poco considerado, decidiendo los sucesivos directores del Museo la temática, el tratamiento y el ritmo de producción de su obligado asalariado, pese a que, mientras que contó con fuerzas, su entrega, dedicación y capacidad de trabajo fueron extraordinarias. Buena muestra es la actividad desarrollada en los años 1885-1886, en los que, como él mismo relata, llevó a cabo por encargo de la dirección no sólo el gran cuadro para la biblioteca del ministerio del *Combate de Abtao* en gran formato, sino también un retrato del alférez de navío Ordóñez; un medallón decorativo de grandes dimensiones representando la Astronomía; cuatro acuarelas de los buques *Legazpi*, *Méndez Núñez*, *Antonio López* y del hundimiento del *Gravina*; diecinueve láminas de tipos históricos de buques; otras seis referentes a naufragios célebres, dos correspondientes a los nuevos modelos de



Bombardeo de los fuertes de El Callao (2 de mayo de 1866). Óleo de Rafael Monleón pintado en 1869. (Museo Naval, Madrid).

insignias y distintivos establecidos para la Armada; otra de los planos, dibujo y medidas del crucero *Reina Regente*; un modelo para las nuevas patentes de navegación, y otras veintisiete acuarelas sobre tipos antiguos, en las que se aprovecha muy originalmente el marco del paspartú que rodea el tema y representación principal para agrandar detalles relevantes. Por si todo esto no fuese suficiente, se le encargó también la restauración de sendas representaciones bélicas, la del bombardeo de Cádiz por los franceses y la del simulacro de un combate naval en Alicante.

En julio de 1886, es enviado por el museo a diversos puertos y arsenales de Francia, Inglaterra y Alemania, a fin de recoger apuntes que posteriormente habrían de ser utilizados en la última serie de acuarelas de construcción naval correspondiente a las marinas modernas.

Entre 1886 y 1892 Rafael Monleón llevó acabo una obra en la que venía pensando desde mucho antes, para la que de una manera más o menos consciente se había preparado y la que consiguió interesar a sus superiores. Se trataba del sueño de todo documentalista: la realización de un diccionario ilustrado e histórico de la tipología naval, para la que sólo un profundo conocedor del mundo marítimo y de su devenir a lo largo del tiempo, y a la vez un gran dibujante, podía servir.

El buque como ingenio humano aplicado a la navegación y al combate en el medio marítimo, así como su evolución, serán el objeto de largos años de trabajo, que se ofrecerá en forma de diccionario alfabético, en el que cada texto descriptivo vendrá acompañado de la correspondiente ilustración en movimiento. La técnica de la acuarela, que domina, rápida y especialmente idónea para una obra de estas características, facilitará un trabajo en el que otros hubiesen tenido que emplear mucho más tiempo.

En realidad se trata del complemento de otra de sus obras, más artística, pero menos literaria y explícita: la colección histórica de láminas en las que

diversos tipos contemporáneos de buques, pero de diferentes naciones, comparten un mismo escenario. Aunque buena parte de los términos del diccionario están ilustrados, la colección se convierte de esta forma en un apéndice en el que se amplía la información y se compara, mientras que, respecto a la colección, el diccionario aclara lo que no se deduce del propio dibujo. Como no quiere reducirlo a un mero glosario náutico con ilustraciones, añadirá, en muchos casos y siempre en los tipos principales, todo tipo de datos sobre porte, formas, medidas, aparejo, dotación, estructura y forma de pilotarlo. Lo que hoy en día conocemos como *Diccionario de Monleón* se tituló oficialmente *Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestros días, colocados por orden alfabético y que sirve de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval*. La obra quedó estructurada en cuatro tomos, de los que los tres primeros constituyen un verdadero diccionario, dividido éstos desde la letra A a la G; de la H a la P; y de la Q a la Z. El último, dedicado a la «Marina Contemporánea», incluye un «Apendice General» de denominaciones que se han querido incluir a última hora o que se pasaron por alto en su momento.

Ordenado también alfabéticamente este último apartado, está sin embargo inconcluso, figurando únicamente los términos correspondientes a las



Paleta con la que Monleón realizó buena parte de sus trabajos. Tras haberla decorado con la hermosa escena de un navío campeando un temporal, la donó al Museo Naval.

letras A y B. A finales de 1890 se encontraban ya finalizados los dos primeros tomos, el tercero lo fue al año siguiente, y en 1892 se terminaba el resto.

En 1892, con motivo del IV Centenario del Descubrimiento, se construía en el arsenal de La Carraca la primera reproducción de la *Santa María* de Colón, la cual habría de cruzar el Atlántico por sus propios medios al mando del capitán de fragata Víctor María Concas; para la dirección de la reconstitución arqueológica de la nave se había acudido a las dos grandes figuras de la historia y de la arqueología naval del momento: Fernández Duro y Monleón, que determinaron características y dimensiones, distribución y armamento.

La valía del pintor del museo fue una vez más reconocida, otorgándosele su segunda Cruz del Mérito Naval, que le fue concedida en nombre de Alfonso XIII, menor de edad, por la Reina Regente, el 5 de septiembre de ese mismo año.

En 1894 publica el *Catálogo del Museo Naval*, que será modelo de los sucesivos, porque no es simplemente un pintor-restaurador, sino quien más sabe en la institución sobre su contenido y las circunstancias de las piezas.

Poco antes de su muerte, acaecida en 1900, donaba Monleón al museo la paleta con la que había realizado buena parte de sus trabajos, tras haberla decorado con la hermosa escena de un navío capeando un temporal, a fuer de despedida. En su recuerdo ha permanecido desde entonces en el despacho de los sucesivos directores.

