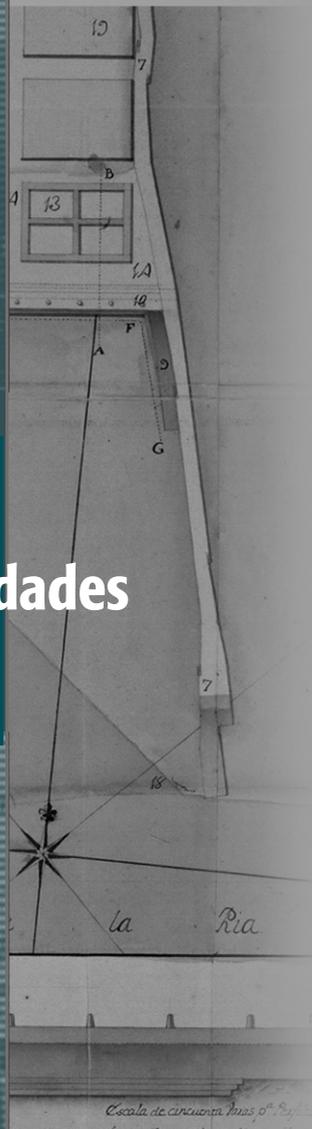
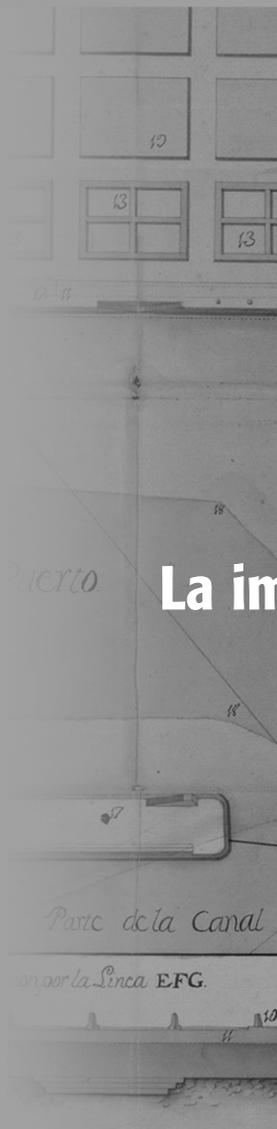


3

**Entre la vela y el vapor.
La imagen artística de las ciudades
portuarias cantábricas**

Luis Sazatornil Ruiz
Universidad de Cantabria



Decía el pintor cubista André Lhote que nada hay más difícil y apasionante que pintar una reunión de barcos. Y no era el único. Muchos han sido los pintores fascinados por la riqueza visual de los puertos, de Brueghel a Kandinsky y de Canaletto a Klee. En cualquier caso, el hecho cierto es que las ciudades portuarias, sus sorprendentes paisajes y las peculiares costumbres de la gente de mar fascinan a los pintores desde épocas remotas. Quizá, esa fascinación responda, en parte, al carácter fronterizo del puerto, como ventana al mar e invisible extremo de la ruta hacia otras realidades. Realidades que son siempre lejanas, extranjeras, pero presentes en la vida cotidiana de los que se mueven en torno al tráfico incesante del espacio portuario.

La ciudad portuaria, como zona fronteriza –no sólo geográfica, sino mental–, participa de las tensiones y estímulos de todo un género: el de la pintura y la descripción de puertos. En realidad, este “género” participa de varias realidades y en él confluyen la fascinación por el barco –ese prodigio–, por la ciudad, por el viaje, por las peculiares costumbres e indumentarias de la gente de mar y, en definitiva, por la lucha permanente que enfrenta al hombre con ese coloso. Así, la imagen artística del puerto oscila constantemente entre el relato de costumbres y el estudio tecnológico, entre la marina y el retrato, cayendo rendida ante la animación de este “paisaje con figuras”. Un paisaje ligado siempre a las viejas pugnas visuales que enfrentan la verticalidad del mástil y la horizontalidad del muelle, la pequeñez del hombre y la grandeza del barco, el hormigueo de la actividad cotidiana y el tenso horizonte de mar y cielo.

El problema principal en el estudio de las imágenes relacionadas con los paisajes portuarios reside en la difícil discriminación entre lo artístico y lo descriptivo. En realidad, el interés por representar una ciudad portuaria o,

más en general, un paisaje concreto, suele responder a dos impulsos: la necesidad de certificar visualmente y con absoluta verosimilitud el aspecto de una ciudad, un edificio, un muelle o todo ello en conjunto; o, por el contrario, el interés por evocar un determinado paisaje regional, unos perfiles urbanos, colores, costumbres o personajes que permiten la identificación, la evocación nostálgica, de un lugar a menudo ausente, perdido en el tiempo o en el espacio. En el primer caso importa ante todo la descripción detallada. Su producto principal es la vista geográfica, lejana y bastante exacta, a menudo idealizada, resumida, para facilitar su comprensión. Su función es instructiva, científica, permite documentar el aspecto de tal o cual ciudad portuaria, su importancia estratégica o sus últimos adelantos. A menudo responden a la curiosidad del viajero extranjero o al encargo de un monarca afanoso por mostrar al mundo la renovación tecnológica o urbana producida por sus amorosas gestiones. En otras ocasiones son meras ilustraciones informativas que acompañan publicaciones de diverso calado e intención. Son las imágenes más frecuentes en los siglos XVI, XVII y XVIII, desde Braun a Luis Paret.

La segunda opción, la evocación más o menos poética de un paisaje local vagamente reconocible, tiene su origen en la mentalidad romántica y en el pujante deseo de la burguesía marítima de ilustrar sus salones con un recuerdo explícito a las fuentes de su enriquecimiento y a su raigambre local. Aunque sigue siendo frecuente la vista descriptiva que certifica, con el creciente auxilio de la fotografía, el aspecto exacto de un determinado paisaje, cada vez más la evocación sentimental de la visión costumbrista, cercana e idealizada, del pintor local, se va haciendo un lugar preferente en el imaginario contemporáneo.

3.1

Civitates Orbis Terrarum

Cuando se trata de representar un puerto y una ciudad en concreto, resulta particularmente interesante estudiar ese tránsito desde la “vista” a la “visión”. En realidad, el proceso de abstracción de la imagen de una ciudad portuaria marcha paralelo a su evolución histórica. La iconografía portuaria cantábrica nace, prácticamente, con la importante actividad cartográfica que desde mediados del siglo XVI comienza a desarrollarse en Flandes, en ese momento bajo autoridad española. La novedad de este impulso residía en su impresión sistemática, que había sido la excepción en el resto de Europa hasta el momento. El primer Atlas de los muchos que seguirían fue el *Theatrum Orbis Terrarum*, obra de Abraham Ortelius (1527-1598), editado en Amberes con privilegio de Felipe II en 1570, del que se hicieron multitud de ediciones (76 hasta 1742)¹. Además, a partir de 1572 y hasta 1618 el alemán Georg Braun (1541-1622) y el flamenco Frans Hogenberg (1535-1590), junto con otros colaboradores, publican en Colonia los seis tomos del *Civitates Orbis Terrarum*, inicialmente concebido como complemento del *Theatrum* de Ortelio. La obra recogía en la época la colección más completa de planos, vistas y descripciones de ciudades conocida hasta el momento. Incluía en sus 313 láminas 550 panorámicas de diferentes ciudades del mundo, acompañadas de un mapa topográfico de la región y de una descripción literaria proporcionada por gentes que conocían las diferentes ciudades (a base de aspectos arquitectónicos, económicos...). Además, una de las grandes novedades de la obra promovida por Braun era incluir en las representaciones escenas de la vida cotidiana, con personajes, indumentarias y elementos característicos de cada lugar. Así, la información aportada por esta ingente obra era la más completa que en la época se podía disfrutar sobre las ciudades más importantes del mundo: desde la topografía a los edificios o las costumbres. En la obra se

1.- Sobre el nacimiento de esta cultura cartográfica, véase MANGANI, G., *Il “mondo” de Abramo Ortelio. Misticismo, geografia e collezionismo nel Rinascimento dei Paesi Bassi*, Módena, 1998.

tado, en el que la civilización humana se transforma en una carta.

Como ha señalado Richard L. Kagan⁴, esta cartografía urbana de Braun participa, como es común en los siglos XVI y XVII, del modelo corográfico que pone el acento más en hacer una representación fiel del aspecto físico de la ciudad, la *urbs*, que en resaltar el carácter de la comunidad, la *civitas*, fundamentalmente religioso. No obstante, basta comparar estas vistas del *Civitates* para constatar que su finalidad es retórica; no pretenden ser fieles, sino complacientes. Estas estampas no representan una panorámica natural de las villas de Santander, Bilbao y San Sebastián, pues no existen lugares exactos que se pueda identificar como el del punto de vista del artista, sino que se trata de representaciones aéreas, vistas caballerías, realizadas a partir de varios dibujos tomados del natural. El grabado representa estas villas renacentistas en la plenitud de su desarrollo, con una mirada complaciente, no tan prolija y civilizada como sus vistas de Sevilla, Cádiz o Lisboa, pero extremadamente interesantes para la reconstrucción cabal del incipiente urbanismo de estas villas nacientes y de la disposición de sus puertos.

A este respecto conviene recordar la mirada cenital que todos ellas adoptan, interesándose por la distribución de cada población, por su posición e interrelaciones espaciales, una mirada dominadora con la voluntad de todo ver para todo saber y todo poder. El encuadramiento panóptico permite la visibilidad universal y su interiorización. San Sebastián se contempla desde el cerro de San Bartolomé y Bilbao desde los altos de San Adrián. En el segundo caso esto permite, falseando la perspectiva, trazar una amplia panorámica que abarca desde el convento de la Encarnación en la carretera de Bermeo, a la derecha, hasta la desembocadura de la Ría en Portugalete, a la izquierda. En la imagen de Santander se representa la villa renacentista vista desde el Este —a la altura del cerro de San Martín— y dividida por la ría de Becedo: a la izquierda la parte antigua con la abadía y el castillo de la villa, a la derecha la Puebla Nueva, ambas unidas por el puente de sillería tras el cual se observan las antiguas atarazanas de galeras abandonadas. Destaca, asimismo, el puerto con la torre del Boquerón y la de la Bastida, así como el muelle de las naos y el muelle largo en plena construcción.

En cualquier caso, la importancia y proliferación que los libros de vistas de ciudades y los atlas geográficos adqui-

4.- KAGAN, R. L., "Urbis and Civitas in Sixteenth- and Seventeenth-Century Spain", en BUISSET, D. (ed.) *Envisioning the City. Six Studies in Urban Cartography*. Chicago, 1998, pp.75-108. También KAGAN, R. L., *Imágenes urbanas del mundo hispánico: 1493-1780*, Madrid, 1998.

5.- Sobre la iconografía urbana en Europa en época moderna véase SETA, C. DI, *Città d'Europa. Iconografia e vedutismo dal XV al XIX secolo*, Nápoles, 1996; también SETA, C. DI y STROFFOLINO, D., *L'Europa moderna. Cartografia urbana e vedutismo*, Nápoles, 2001.

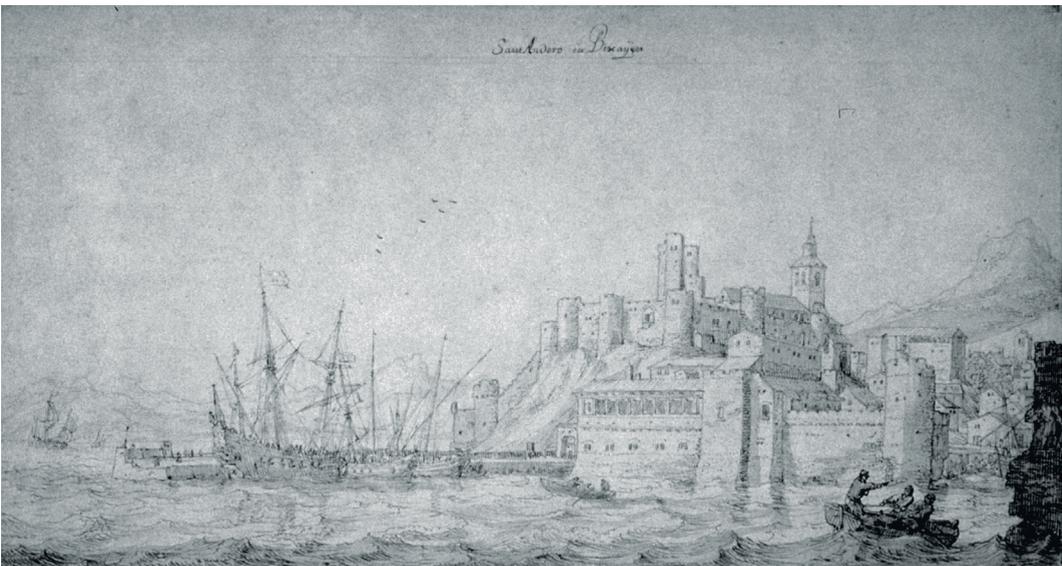
6.- VORSTMAN, R. M. "Schilderijen, prenten en tekeningen: De haven van Santander", *Jaarverslag: Vreeniging Nederlandsch Historisch Scheevaart Museum*, Ámsterdam, 1983, pp. 8-9. CASADO SOTO, J. L., *Santander. Una villa marinera en el siglo XVI*, Santander, 1990.

7.- KAGAN, R. L., "Urbs and Civitas...", pp. 87-88.

rieron a partir del siglo XVI está en estrecha relación con los descubrimientos geográficos que marcan el comienzo de la Edad Moderna⁵. En este contexto se enmarca el esfuerzo de Felipe II por documentar todos sus dominios, tanto peninsulares como ultramarinos. Para este esfuerzo científico contaba con el apoyo de la cartografía flamenca, la mejor de la época y cuyo principal exponente fue Ortelius, realizador del primer atlas conocido. Pero, además, en 1561 Felipe II envió a buscar a Anton van den Wyngaerde a quien encargó pintar una descripción de las ciudades españolas. Aunque este esfuerzo no culminó nunca en una publicación, sí influyó en la obra de George Braun. Así, al éxito editorial de la obra de Ortelius se debe que George Braun decidiera continuarla con el espíritu de las vistas de Van den Wyngaerde.

No obstante, hay otra vista de Santander, posiblemente anterior a la publicada por Braun, que podría relacionarse con este momento. Conservada en el museo de la Marina holandesa ha sido dada a conocer por R. M. Vorstman y J. L. Casado Soto⁶, quien la atribuye a Joris Hoefnagel (1542-1600), el dibujante flamenco que trabaja para Braun en las vistas preparatorias del *Civitates*. Posteriormente Richard Kagan la ha relacionado con Bonaventura Peeters⁷, cuyas fechas tardías (Amberes, 1614-Hoboken, 1652) hacen dudar. Por la técnica de representación gráfica y el trazo no

Fig. 2. *Sant Andero in Biscajen*, c. 1565. Scheepsvaart Museum, Ámsterdam



parece tener relación con la obra de Hoefnagel sino que se asemeja más a las *Vistas de ciudades españolas* realizadas por Anton van den Wyngaerde, conocido en España como Antonio de las Viñas, en su época el mejor dibujante de vistas de ciudades⁸. Aunque no se ha documentado la presencia de este artista en la costa cantábrica, es probable que pasara por el puerto de Santander procedente de Inglaterra (en este sentido, el dibujo podría estar tomado desde el propio barco) y de camino a Valsaín (Segovia) en 1562, o bien, que lo hiciera en 1565, fecha en la que está documentada su presencia en Burgos realizando varios dibujos de la ciudad; si fuera así se trataría de uno de los primeros dibujos de Wyngaerde en España y posiblemente la más antigua representación de un puerto cantábrico. Estas fechas coinciden con la datación del dibujo, anterior sin duda a 1572 ya que el castillo de Santander aún aparece sin reconstruir, y parecen estar más en consonancia con la cronología de Wyngaerde.

Bajo este punto de vista el dibujo sería uno más de la serie de *Vistas* realizadas por Wyngaerde por encargo de Felipe II. Por tanto, podría tratarse, en realidad, de una vista preparatoria del propio Wyngaerde, que tenía por costumbre tomar varios apuntes de distintas zonas de la villa para posteriormente realizar una vista de conjunto; por ello aún no tiene color y no aparece la firma. Representa una parte muy limitada de la villa, la más antigua, la Puebla Vieja, la del castillo, la abadía y la bastida, sin que se recoja apenas información de la Puebla Nueva, a la que quizá se dedicaría otro dibujo similar, hoy desaparecido. Sea la obra o no de Wyngaerde, el hecho cierto es que se encuentra muy cercana a los métodos de representación gráfica del mundo flamenco.

En cualquier caso, el hecho fundamental en el nacimiento de una iconografía portuaria cantábrica es la publicación de las vistas de Santander, Bilbao y San Sebastián en el compendio de Braun, dando lugar a las imágenes tópicas de estas ciudades, que perduran durante dos siglos. El éxito obtenido por las ediciones de Braun se prolonga en las numerosas versiones —de variada calidad— editadas a lo largo de los siglos XVII y XVIII, apoyándose en las planchas de Hogenberg y divulgando estas imágenes por toda Europa. Entre la larga secuencia de reediciones y reinventiones de las láminas de la obra de Braun, con mayor o menor fortuna y calidad, destacan ediciones italianas, francesas, alemanas y, por supuesto, flamencas. Co-

8.- El propio KAGAN ha realizado un amplio trabajo sobre la obra de VAN DEN WYNGAERDE, traducido al castellano como *Ciudades del siglo de oro: las vistas españolas de Anton Van den Wyngaerde*. Madrid, 1986. Sobre el mismo autor existe un excelente trabajo de catalogación: GALERA I MONEGAL, M. *Antoon van den Wyngaerde, pintor de ciudades y de hechos de armas en la Europa del Quinientos: cartobibliografía razonada de los dibujos y grabados y ensayo de reconstrucción documental de la obra pictórica*. Barcelona-Madrid, 1998.

Fig. 3. Juan Álvarez de Colmenares (editor), *Santander. Les delices de L'Espagne & du Portugal*, c. 1707. Biblioteca Nacional



9.- VALLEGIO, F., *Racolta di le piu illustri citti di tutto il mondo*. Venecia, 1572 (20 edic. 1579). Fue reeditada en 1592. Publicada en 1646 bajo el título *Recueils des villes les plus renommées du monde* y en 1713 como *Universus terrarum Orbis*.

10.- PIETER VAN DER AA publica hacia 1707 su *Galerie agreable du monde*, con el segundo tomo dedicado a España. Se reedita como P. VAN DER AA, *Beschryving von Spanjen en Portugal*. Leide, 1707 y como ÁLVAREZ DE COLMENARES, J.: *Les delices de L'Espagne & du Portugal*. Leide, 1707.

11.- Sobre la concreta evolución de las vistas de Santander ya hemos tratado en SAZATORNIL, L.; ALONSO, B. Y MARTÍN, A.: *Vistas y visiones. Imagen artística de Santander y su puerto, 1575-1950*. Santander, Autoridad Portuaria, 1995. Sobre Bilbao véase ZUGAZA MIRANDA, M., *La Ría: Imagen y visión de un paisaje mercantil*, Cat. Exp. Bilbao, Museo de Bellas Artes, 1993; OLEAGA, R. de, "Estampas de Bilbao", en *Bilbao. Estampas 1575-1860*, Cat. Exp. Bilbao, Museo Arqueológico, Etnográfico e Histórico, 2000, pp. 19-22.

mienzan en 1579 con la *Racolta di le piu illustri citti di tutto il mondo*⁹ del italiano Francesco Vallegio y continúan con la edición de D. Meisher y E. Kiesser de *Politisches Schatzkastlein* (Frankfurt, 1625-1631), con las vistas grabadas del cartógrafo holandés Petrus Montanus (Pieter van der Berg, 1606-¿?), las láminas dedicadas a los puertos cantábricos en *La Espagna* del padre Vincenzo María Coronelli (1698) y la edición de Juan Alvarez de Colmenares de los grabados del flamenco Pieter van der Aa (1659-1733) en *Les delices de l'Espagne & du Portugal*, obra reeditada varias veces a lo largo del siglo XVIII¹⁰.

La constante repetición y vulgarización de los diseños originales de Hogenberg provocarán una exageración de sus errores e imprecisiones. En general son versiones con inferior calidad artística y las modificaciones compositivas que constantemente se introducen parecen contradecir el espíritu de fidelidad al original que perseguían estas vistas cartográficas. Los espacios se simplifican, se introducen modificaciones en el perfil de los edificios y en el tipo de embarcaciones (en las vistas de Bilbao desaparece la iglesia de San Antonio Abad), las figuras se invierten (en Vallegio), desaparecen o se sustituyen (Meisher y Kiesser introducen textos piadosos sobre vidas de santos; en Santander aparece un ermitaño), se incluyen leyendas nuevas, etc.¹¹.

3.2

El Atlas del Rey Planeta

Por tanto, desde el siglo XVI y hasta bien entrado el siglo XIX, la extraordinaria pervivencia de las estampas de Braun promueve una visión estática de las villas cantábricas y sus puertos, quedando fijadas estas imágenes ancladas en un pasado sin cambios ni crecimiento. Hay, sin embargo, algunas notables excepciones a esta regla que nos introducen ya en el resto de puertos cantábricos.

El caso más llamativo es *La descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos*, de 1634, la mayor obra cartográfica conocida acometida en el siglo XVII en España. La descripción fue dirigida por Pedro Texeira (1595-1662), célebre especialmente por la realización de la *Topografía de Madrid* en 1656. La categoría de esta extraordinaria obra reside –aparte de su gran importancia estética, cartográfica y heráldica– en ser encargo de la monarquía real austriaca, en este caso de Felipe IV, el *Rey Planeta*, para quien, junto a Felipe III, Texeira trabajó durante más de cuarenta años.

La idea inicial del rey fue encargar la tarea de la descripción de las costas españolas a Joao-Baptista Lavanha (1555-1624) que había trabajado como cosmógrafo en Portugal para Felipe III y posteriormente, en 1613, había sido nombrado maestro de matemáticas del príncipe, futuro Felipe IV. Pero, por una serie de circunstancias, el encargo pasó a manos de uno de sus discípulos, Pedro Texeira, con quien Lavanha había trabajado en varios proyectos cartográficos y que, finalmente, fue el que firmó el trabajo concluido. El encargo regio de Felipe IV a Pedro Texeira tenía un fin muy claro: elaborar una descripción precisa y completa de las costas de España, de sus puertos y ciudades más importantes, incluso de sus antigüedades e historia. El itinerario tuvo como punto de partida Fuenterrabía (Gipúzcoa), desde donde, en 1622, un grupo de cosmógrafos recorrió las costas españolas, girando en sentido contrario

20

Castro Urdiales

18

24

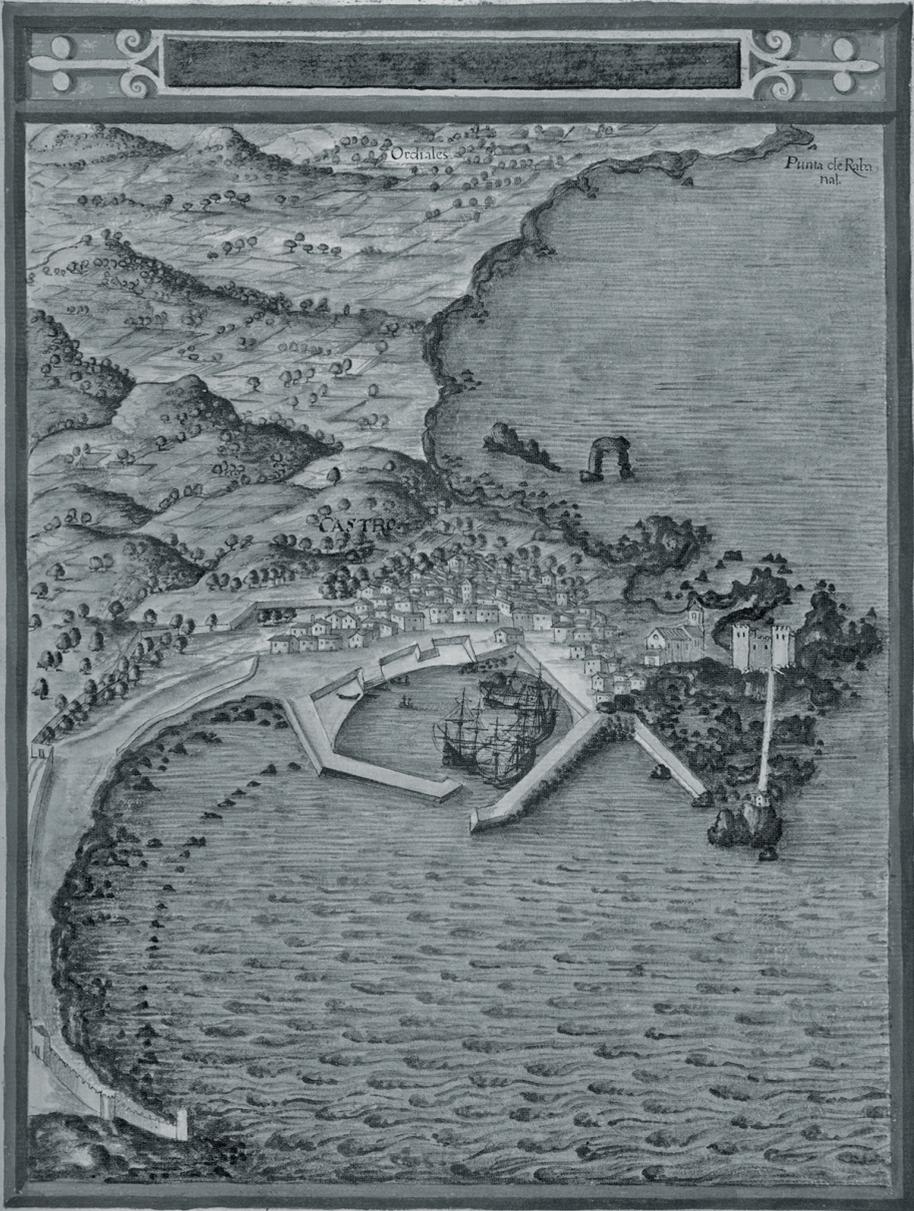


Fig. 4. Pedro Texeira, Puerto de Castro Urdiales. Hofbibliothek, Viena

a las agujas del reloj, hasta llegar a la frontera con Francia. La relación reuniría dos descripciones complementarias: por un lado, una composición literaria con información sobre la geografía, historia y población y, por otro, un conjunto de mapas generales y parciales de las costas españolas.

Los resultados de la primera parte del proyecto se conocían a través de tres manuscritos conservados en la Biblioteca Nacional de Madrid, en la British Library y en Viena. El atlas iluminado de las costas de España, elaborado a lo largo de nueve años y una verdadera joya cartográfica española del siglo XVII, se había dado por perdido pero ha sido recientemente descubierto en Viena en perfecto estado de conservación¹². En él se suceden las vistas de la costa española, desde Fuenterrabía (Guipúzcoa) hasta Rosas (Gerona), incluyendo en el recorrido la costa portuguesa que, en tiempos de Felipe IV, estaba unida a la corona española. En la costa cantábrica se reproducen puertos asturianos (Llanes, Ribadesella, Villaviciosa, Gijón, Avilés, Candás, Cudillero y Luarca), montañeses (San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales), vizcaínos (Ondárroa, Lekeitio, Bermeo y Bilbao-Portugalete) y guipuzcoanos (Bidasoa, Pasajes, San Sebastián, Guetaria, Zumaya, Deba, Orio, Motrico y Fuenterrabía), además de 17 puertos gallegos.

Cabe citar algunas excepciones más. En 1635, por las mismas fechas de la publicación de Teixeira, Fernando de Valdés realiza un dibujo en perspectiva de la villa y puerto de Gijón en el que se representa el puerto propiamente dicho –el Muelle del Mar y el Muelle de Tierra– y una amplia ensenada –el Surgidero de Torres– que permitía fondear a las embarcaciones. La visión desde tierra se completa en Gijón con la visión desde el mar de un croquis inglés de 1781, con similares detalles y una clara concepción técnica. En otros casos, los productos se sitúan entre el recuerdo y el sueño, como en el curioso caso de un óleo desaparecido, realizado de la primera mitad del siglo XVIII, en el que se representa Santander como una ciudad plagada de casas coloniales, tal y como era recordada por la colonia montañesa en México, patrona de la obra, y como la representó, entre la ensoñación y la utopía india, el anónimo artista.

No obstante, durante el siglo XVII y casi todo el XVIII apenas se elaboran nuevas imágenes que sustituyan a los manidos grabados de Braun. En cierto modo estas vistas

12.- Se trata de un manuscrito en vitela de considerable tamaño (35,2 x 44,4 cm) e iluminado al temple con vivos colores. Ha sido descubierto y publicado por PEREDA, F. y MARÍAS, F. (eds.): *El Atlas del Rey Planeta. La descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos de Pedro Teixeira (1634)*. Hondarribia, 2002. Sobre el sector correspondiente a Guipúzcoa puede consultarse el estudio de ORELLA UNZUÉ, J. L., "Geografías Guipuzcoanas de la Modernidad (VII): Pedro Teixeira (1595-1662)", en *Lurralde: Investigación y espacio*, 26 (2003), pp. 123-142. Poco después, Teixeira dirige una segunda expedición al País Vasco, con objeto de estudiar las fortificaciones para su defensa, de la que han quedado unos extraordinarios planos en la diputación de Vizcaya. PEREDA, F. y MARÍAS, F., "De la cartografía a la corografía: Pedro Teixeira en la España del Seiscientos", en *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, 64-65 (2004), pp. 129-157.

siguen siendo válidas, pues el perfil de las villas apenas cambia. Son los años de las mejoras interiores pues la ciudad barroca aún no rebasa el círculo de murallas y todavía se reconoce en la imagen renacentista de los grabados de Braun.

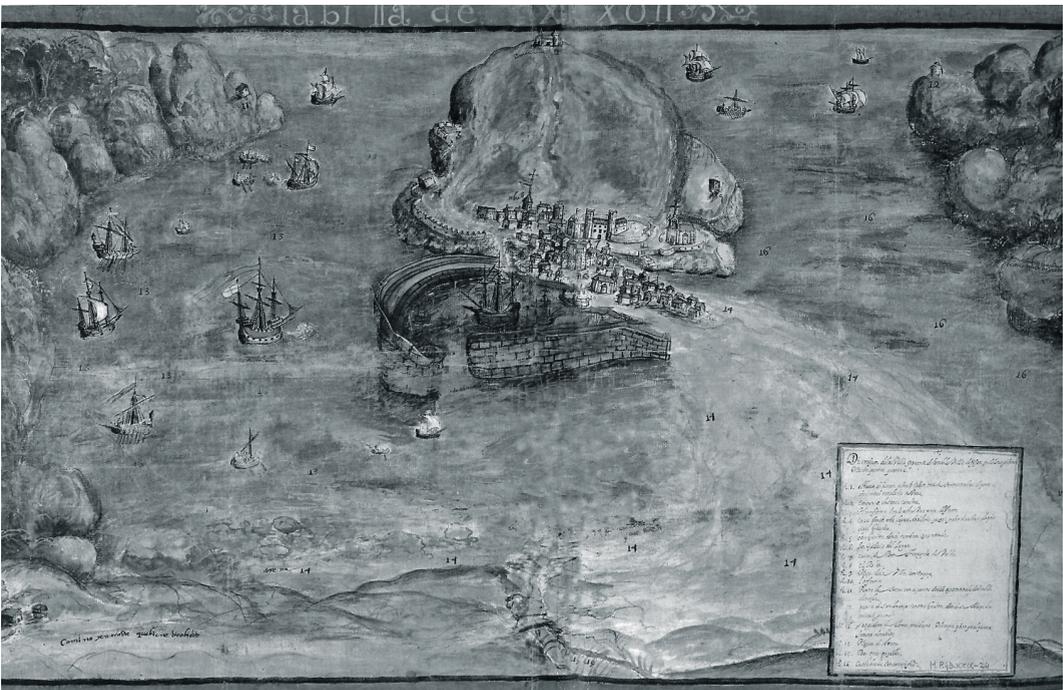


Fig. 5. Fernando de Valdés, *La villa de Gijón y su puerto*, 1635. Archivo General de Simancas

3.3 Los puertos cantábricos en tiempos de la Ilustración: Paret y Sánchez

Las nuevas vistas de estas ciudades llegarán a finales del siglo XVIII, coincidiendo con un nuevo periodo de esplendor para los puertos cantábricos. Comienza entonces a abandonarse la anticuada imagen. Así lo exigen los cambios que conocen las ciudades, con sus nuevas poblaciones y muelles. El Estado ilustrado, orgulloso de sus logros, deja testimonio visual de todos estos cambios en las *vedutas* de puertos cantábricos encargadas por Carlos III, quien en 1786 comisionó a Luis Paret y Alcázar para que “pasando a los puertos del océano pintase vistas de ellos”, ofreciéndole 15.000 reales a cambio de dos obras anuales.

Luis Paret y Alcazar (1746-1799) es un exquisito pintor de lienzos, normalmente de formato pequeño, chispeantes de gracia, de observación y de refinadísima técnica. Sus obras son documentos de primer orden sobre la vida española de su tiempo, pues cultiva sobre todo el paisaje con figuras y las escenas de género¹³. Había recibido una excelente educación ilustrada y desde 1756 había estudiado en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando con Antonio González Velázquez, alumno a su vez de Corrado Giaquinto (1703-1766) pintor rococó del que había tomado el cromatismo rico, cálido y luminoso. En 1763 marchó a Roma, pensionado por el infante don Luis, hermano del rey Carlos III, para pasar después a París donde es discípulo de François de la Traverse. Esto podría explicar cierta manera que recuerda más a la pintura veneciana que a la parisiense. En 1775, a consecuencia de un desagradable incidente que tuvo lugar en casa de su mecenas, el infante don Luis, Paret fue sentenciado al destierro a Puerto Rico, aunque en 1778 el Consejo de Castilla le conmutó la pena por un alejamiento de la corte de cuarenta leguas (223 km), lo que le permitió vivir en Bilbao desde 1778 a 1789.

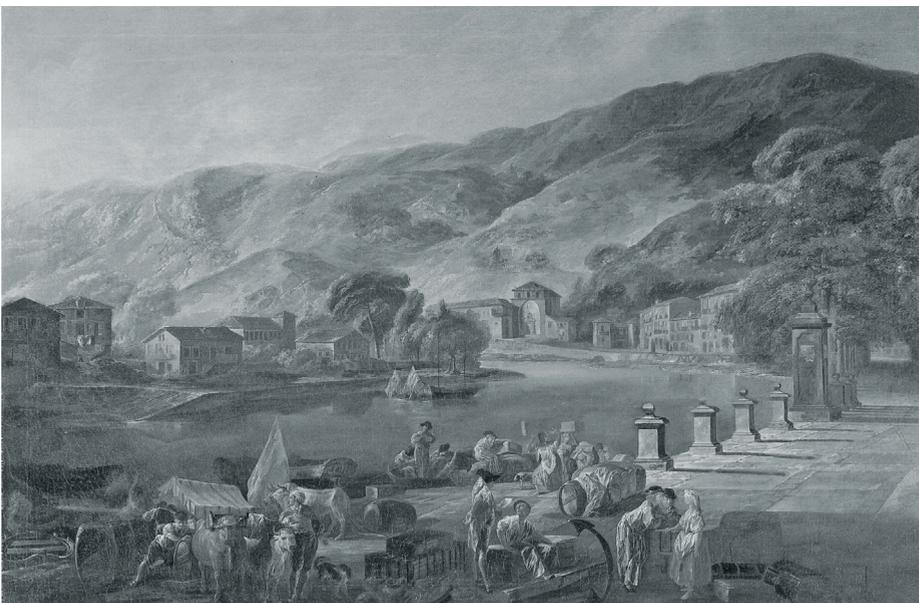
En sus obras vascas (el Arenal de Bilbao, Bermeo, el Astillero de Olaveaga, San Sebastián, Pasajes, Fuenterra-

13.- Luis Paret y Alcázar, 1746-1799, Cat. Exp. Gobierno Vasco, Vitoria, 1991.



Fig. 6. Luis Paret y Alcázar, *Vista de Bermø*, 1783. Colección particular

Fig. 7. Luis Paret y Alcázar, *Vista del Arenal de Bilbao*, 1783. Colección particular, Barcelona



bía)¹⁴ Luis Paret se abandona a la gracia galante del Rococó, con su confort, elegancia y refinamiento. Su visión de los renovados puertos vascos y sus infraestructuras combinan bien con la renuncia a los grandes temas en la pintura y el renovado interés por una intrascendencia que anuncia ya la pintura del siglo XIX. Los lienzos pequeños, la cuidada factura que busca el efecto decorativo y huye de la grandiosidad, la relajación galante de los personajes, facilita el acercamiento a una naturaleza aseada, confortable, buscando la naturalidad, la intimidad, la ausencia de artificiosidad. Las *vedutas* de Paret responden a la concepción tradicional del paisaje compuesto, con esas figuras en primer plano que centran la composición y justifican la existencia del paisaje de fondo. A pesar de mantener referencias veristas, sus vistas contienen numerosos elementos idealizantes, especialmente en la puesta en escena de las figuras. Son escenas vagamente costumbristas que destilan relajación y gentileza; ni siquiera los trabajadores transmiten esfuerzo en un paisaje tranquilo en el que destaca la pureza del dibujo y los suaves matices del color. Todo recuerda el paisaje a la manera de Claudio de Lorena (especialmente los celajes), posiblemente por influencia del pintor francés Claude Joseph Vernet, un paisajista de corte clásico, que brilló con luz propia en el Barroco francés popularizando un tipo de paisaje luminoso e idealizado, que gozó de gran éxito entre el público. Especializado en la factura de marinas y vistas portuarias, Luis XV le encargó en 1753 dieciséis lienzos con los principales puertos franceses: la serie *Ports de France*, en la que sin duda se inspiró Paret pues algunas de sus estampas figuran en el inventario de bienes realizado con motivo de su viaje a Madrid en 1787.

Cabe destacar una obra en concreto, su *Vista del Arenal de Bilbao* (1783, colección particular, Barcelona) que homenajea la ciudad surgida del desarrollo portuario que le acoge tras el destierro. La ciudad que Paret encuentra en la época en la que realiza sus vistas portuarias es un Bilbao en continuo crecimiento. Su buena disposición estratégica y su ría navegable permitían ofrecer al comercio vizcaíno y castellano una segura salida al mar y una conexión privilegiada con las rutas internacionales. Era el centro más dinámico del Señorío de Vizcaya, y con sus naves, ferrerías, astilleros y mercaderías conformaba un mundo en ebullición centrado por la actividad del Consulado de Comer-

14.- *Vista del Arenal de Bilbao*, 1783 O/L (colección particular, Barcelona); *El Astillero de Olaveaga*, 1784-86, O/L (The National Trust, Upton House, Londres); *Vista de Bermeo*, 1783, O/Cobre (colección particular); *La Concha de San Sebastián*, 1786, O/L (Patrimonio Nacional. Palacio de la Zarzuela, Madrid); *Puerto de Pasajes*, 1786, O/L (Patrimonio Nacional. Palacio de la Zarzuela, Madrid); *Vista de Fuenterrabía*, c. 1784-89, O/L (Museo de Bellas Artes, Bilbao); *Vista de Fuenterrabía*, 1786, O/L (Museo de Bellas Artes, Caen). El conjunto de estas obras, cuyo número exacto se desconoce, sirvió para decorar una de las salas de la Casita del Príncipe en El Escorial, hasta que con la invasión francesa se dispersaron.

15.- La serie de lienzos de puertos cantábricos firmados por Mariano Sánchez no se ha dispersado. A los lienzos titulados *Muelle de Santander*, *Vista de la villa de Gijón*, *Villa de Muros*, *Bahía de La Coruña*, *Vista de La Coruña*, *Dársena del Ferrol* y *El dique del Ferrol* (conservados por Patrimonio Nacional) hay que sumar una *Vista de San Lorenzo* y *Campo Valdés de Gijón*, 1793 (conservado en el Museo Casa Natal de Jovellanos en Gijón) y *El Arsenal del Ferrol* (Museo Naval). Han sido parcialmente reproducidas en Palacio Atard, V. (ed.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1989; y en *Gijón, puerto ilustrado*, Cat. Exp. Autoridad Portuaria de Gijón, 2003.

16.- Este conjunto de pinturas se analiza en BARRENO SEVILLANO, M. L. "Vistas de puertos. Cuadros de Mariano Sánchez pintor al servicio de Carlos IV", *Reales Sitios*, 51 (1977), pp. 37-44; ESPINÓS DÍAZ, A., "Mariano Sánchez (1740-1822). Paisajista al servicio de la corte", *El Arte en tiempos de Carlos III*, Madrid, 1988, pp. 321-328; MORALES Y MARÍN, J. L., *Pintura en España 1750-1808*, Madrid, 1994, pp. 245-246; el estudio más completo sobre esta operación de mecenazgo en JUNQUERA MATO, J. J., *La decoración y el mobiliario de los palacios de Carlos IV*, Madrid, 1979; el repertorio documental en MANO, J. M. de la: *Mariano Sánchez y las colecciones de "Vistas de puertos" en la España de finales del siglo XVIII* [<http://www.josedelamano.com/pages/vistaspuertos2.htm>].

17.- CUMBERLAND, G.: *Views in Spain and Portugal*. Londres, 1823.

18.- ZUGAZA, M., *La Ría...* pp. 21-23.

19.- SAZATORNIL, L.; ALONSO, B. y MARTÍN, A.: *Vistas y visiones...* p. 62.

20.- Colección litográfica impresa en los talleres de Deroy Turgis (París) en 1850 con ilustraciones de Jourdan y Courein.

cio y la Casa de Contratación. Desde sus orígenes como villa hasta el siglo XVIII había crecido mucho y desde el siglo XVII había comenzado a extenderse hacia el Arenal, haciendo nuevas calles, como Bidebarrieta y su gemela la calle del Correo, el paseo del Arenal y la iglesia de San Nicolás. Esta es probablemente la imagen que Paret quiere mostrar de la ciudad eligiendo el paseo del Arenal, de reciente construcción, que permite exhibir la navegabilidad de la ría y la floreciente actividad comercial.

Las vistas de puertos vascos se completan con la serie que Mariano Ramón Sánchez hace de los puertos de Santander, Gijón, La Coruña y Ferrol¹⁵. En julio de 1792 el valenciano recibe comunicación de haber "resuelto el Rey que D. Mariano Sanchez Pintor pase á las Costas de Galicia y Asturias á pintar sus vistas y Puertos baxo mis ordenes"¹⁶. Tímido émulo de Paret nos dejó, sin embargo, una interesantísima serie de lienzos que recogen con detalle los adelantos conocidos por las pujantes villas portuarias cantábricas, favorecidas en obras e infraestructuras por las generosas iniciativas estratégicas del Estado carolino, comprometido con la dotación de arsenales, muelles y nuevas poblaciones, documentados con estos lienzos que, a menudo, dan la espalda a las viejas poblaciones para centrarse exclusivamente en el esfuerzo constructivo del Estado y su cuerpo de ingenieros militares.

Tantos cambios acabarán por atraer también la atención de los viajeros –los "curiosos impertinentes"– que, según avance el siglo XIX, se interesarán por los nuevos espacios portuarios y urbanos y comenzarán, además, a ensayar nuevos puntos de vista. Unos reharán las perspectivas asentadas por Braun, como George Cumberland en sus *Views in Spain and Portugal* (Londres, 1823)¹⁷, las litografías de Bilbao de G. Vivien en *Spanish scenery* (Londres, 1838) o las del Capitán Le Hardy para *Six years in Biscay* (Londres, 1838) de John Francis Bacon¹⁸. Otros como el francés Paul Ratier, acusado en su momento de falsificar las pinturas de Altamira, indagarán sobre un tema que pronto, con el realismo y sobre todo con el impresionismo, alcanzará una fascinante actualidad, la representación nocturna de la ciudad, en este caso del puerto de Santander (1864)¹⁹. Otros, por fin, actualizarán las series de Vernet y Paret con la edición litográfica de los *Ports de mer d'Europe* (El Ferrol, Santander...) ²⁰. En estas últimas se aprecia ya el creciente interés por la visión activa del puerto y sus elementos, especialmente por los barcos, que va trasladando

hacia éstos el protagonismo gráfico. Los barcos centran la imagen mientras la referencia urbana, entrecortada, sirve sólo para situar la acción, como marco de referencia. El interés por los barcos recrea todo el repertorio de embarcaciones, de la barca de remos al patache y de la fragata al vapor de ruedas.

Paralelamente, se desarrolla otro punto de vista, el del reportero gráfico, que completa el *tesaurus* iconográfico de los puertos cántabros con el relato de actualidad, con todos los hechos extraordinarios que rompen la rutina de lo cotidiano –naufragios, visitas regias, catástrofes, movimiento de tropas, etc.– y que, en segundo plano, completan la visión con la detallada descripción del espacio portuario, aportándonos abundante documentación gráfica sobre la evolución formal del puerto, con sus nuevos edificios, relleños, servicios, muelles y dársenas. Una revisión que podría llegar incluso al humorismo gráfico y su ácido repaso de los personajes diversos que pueblan la ciudad portuaria, desde los viejos lobos de mar a los nuevos bañistas.

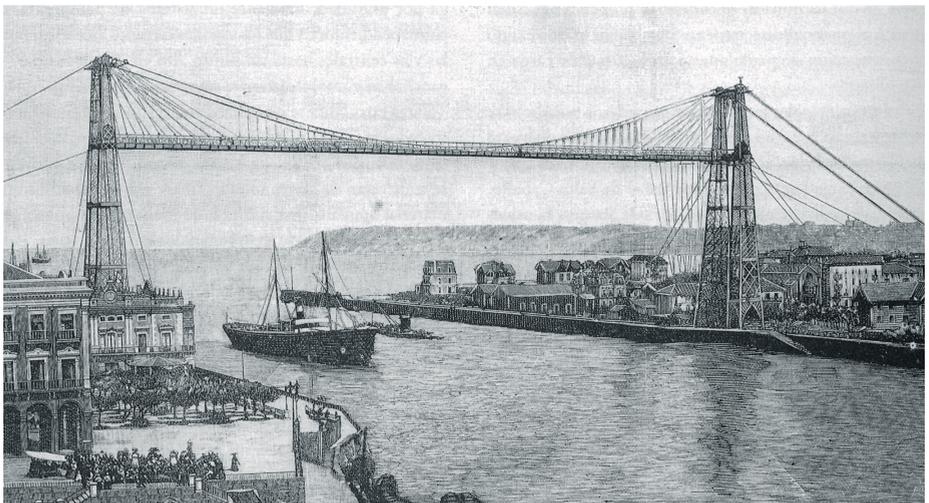


Fig. 8. Mariano R. Sánchez, *Vista de la villa de Gijón*, c. 1793. Patrimonio Nacional



Fig. 9. El Ferrol. Ports de mer d'Europe, Lit. de Courein, 1850

Fig. 10. El puente transbordador de Portugalete, *La Ilustración Española y Americana*, 1893



3.4 Ciudad burguesa y paisajes portuarios en el Realismo

Legado el fin de siglo, los pintores locales tomarán, salvo excepciones, el relevo de los viajeros y, paralelamente, las imágenes comenzarán a ser más “visiones” costumbristas que descriptivas “vistas” geográficas, para aportar la curiosidad por el detalle humano, por el relato de costumbres, por la reunión de barcos y el “bosque de velas”.

A pesar de la creación de una cátedra de Paisaje en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando de Madrid en 1844, y de las aportaciones románticas, la valoración del género de paisaje, en general, y de la marina, en particular, seguía siendo escasa. Algunos críticos y teóricos de mediados del XIX (José Caveda, Francisco Tubino o José García) habían lanzado algunas advertencias sobre las dificultades de la práctica de la marina “pura”; género que, prendido todavía del gusto romántico, no había conectado aún con las nuevas corrientes realistas europeas. Tal conexión no se produce hasta que Carlos de Haes se hace cargo de la cátedra de paisaje de la Academia de Madrid. Tanto en la docencia como en su práctica pictórica, Haes extiende el gusto por el género de paisaje en la España de la Restauración, liberándolo del idealismo y subjetividad del paisaje romántico para introducir una nueva sensibilidad ante la naturaleza, basada en la observación directa y el *plenairismo*.

A esas alturas del siglo los sosegados puertos cantábricos habían crecido y cambiado mucho. A lo largo del siglo XIX –desde 1787 a 1900 aproximadamente– Santander había multiplicado su población por diez, hasta alcanzar unos 47.000 habitantes; Gijón y San Sebastián la habían cuadruplicado y contaban unos 28.000 y 29.000 habitantes respectivamente; La Coruña triplicaba su población de 1800 y alcanzaba los 43.000; y, por fin, Bilbao la había sextuplicado y rozaba ya, a lo largo de la ría, la nada despreciable cifra de 80.000 habitantes²¹.

21.- Este crecimiento no es homogéneo. Mientras que San Sebastián, Bilbao y Gijón concentran sus mayores tasas de crecimiento en la segunda mitad del siglo y La Coruña las reparte (duplica su población en la primera mitad y la triplica en la segunda); en Santander el mayor crecimiento se produce en la primera mitad del siglo (quintuplica las cifras de 1800) y se sostiene en la segunda mitad (duplica la cifra de 1857). Sobre las ciudades y puertos españoles en el siglo XIX el profesor Germán Rueda Hernanz dirige actualmente en la Universidad de Cantabria un proyecto de investigación titulado “Tipos y características históricas, artísticas y geográficas de las ciudades y pueblos en la España del siglo XIX” (Plan Nacional de I+D+i 2004-2007. Ref. HUM2005-06164/HIST), del que este capítulo es producto. Véase también ALEMANY LLOVERA, J., *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid: CEHOPU, 1991; QUIRÓS LINARES, F., *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, Barcelona, 1991.

Tal era la transformación operada en el marco urbano cantábrico que Ricardo Macías Picavea, en su pesimista retrato regeneracionista de la España finisecular, se detiene especialmente en estos puertos²². En el desolador panorama urbano pintado por Macías Picavea destacan, a su juicio, sólo ciertos puertos nuevos y elegantes (como San Sebastián y Gijón) y, sobre todo, Barcelona y Bilbao “las dos grandes urbes que posee España consagradas a la gran industria y al alto comercio”. Aparte Bilbao y Barcelona, otros puertos también alcanzan un peso determinante en la vida urbana: trece capitales de provincia que son a la vez ciudades portuarias se cuentan entre las 22 ciudades españolas mayores de 25.000 habitantes, destacando los puertos de carga general que además son puertos trasatlánticos como Cádiz, La Coruña o Santander. Observamos pues que la práctica totalidad de las ciudades finiseculares españolas más pujantes son puertos y, en su mayoría, puertos cantábricos, desde La Coruña a San Sebastián. Lugares modernizados por su propia vocación industrial y portuaria, pero también por la consolidación de una nueva estructura social y demográfica basada en la burguesía comercial. Su aspecto urbano contrasta con los “lugares atrasados y sin vida”, que Macías Picavea localiza en el interior peninsular, y también con su entorno provincial, a menudo empobrecido y rural.

Tal crecimiento lleva aparejado múltiples transformaciones físicas y sociales. La presión demográfica y la reestructuración social de estas poblaciones hacen imprescindible la elaboración de planes de ensanche para ordenar el acelerado crecimiento. Estas nuevas áreas de residencia muestran una clara voluntad esquemática, adaptándose a los modos de vida burgueses y a las exigencias que el nuevo sistema industrial y social impone, especialmente la zonificación social y productiva de la ciudad. En todos estos ensanches se impone una concepción abiertamente especulativa de la ciudad, contemplada por la burguesía como una mercancía más. Pronto los lujosos inmuebles de vecindad se abigarran en los nuevos barrios, clasificados como los vagones del ferrocarril: con viviendas de primera, de segunda o de tercera clase, en función de precios, lujo, situación urbana, etc. Naturalmente, para la decoración del ámbito doméstico burgués se rechaza la pintura de historia de grandes dimensiones o las temáticas sociales. La clientela privada burguesa prefiere obras de pequeño tamaño de asuntos generalmente intrascendentes. Apa-

22.- MACÍAS PICAVEA, R., *El problema nacional*, Madrid, 1899 (Reed. Madrid, 1996, pp. 86-90).

rece así la pintura de gabinete –esa *high class painting*, a la que con cierto desprecio se llegó a denominar “pintura de comercio”– que incluye figuras y bodegones pero que es, ante todo, pintura de paisaje y muy a menudo pintura portuaria. Todo ello actualizado con recursos compositivos y formales de carácter realista que les otorgan un aire definitivamente nuevo.²³

El magisterio de Carlos de Haes desde la cátedra de paisaje de la Academia de Bellas Artes de Madrid es determinante en la consolidación definitiva del prestigio alcanzado por el género y en la aceptación de la concepción realista del paisaje, dentro siempre del respeto a los ideales conciliadores del academicismo ecléctico. Haes predica la fidelidad al natural pues ya no se trata de sugerir emociones subjetivas, como en el paisaje romántico, sino de desvelar “la naturaleza en su hermosura y variedad infinitas”²⁴.

De hecho, el carácter científico del paisaje realista se reforzará con la irrupción en España del pensamiento positivista. Con el auxilio científico proporcionado por los progresos de la geología y la geografía, la pintura de paisaje es, cada vez más, pintura de “país”, exploración de los componentes originales del espacio geográfico local²⁵. Así, la sencilla búsqueda de autenticidad que caracteriza inicialmente el paisaje realista, deja paso lentamente a una intencionada indagación acerca de la identidad local. Las escuelas regionales de pintura de paisaje se identifican de inmediato con el espacio geográfico al que aluden en sus obras, de tal forma que cualquier evocación del paisaje rural o de las costumbres populares inspira, cuando menos, un mensaje regionalista. En España, esta especialización de la pintura de paisaje se va a centrar en la definición de tres ámbitos geográficos: el paisaje cantábrico, el paisaje castellano y el paisaje mediterráneo. El propio Giner de los Ríos ya establece la oposición entre el paisaje castellano (masculino y activo) y el septentrional (femenino y pasivo). Después el regeneracionismo finisecular, los pintores vascos y el *Noucentisme* catalán continuarán con la espionosa polémica sobre el carácter propio de cada uno de estos ámbitos geográficos, que es fiel reflejo de otras polémicas europeas²⁶.

De cualquier modo, y al margen de la importancia de la pintura de paisaje en la difusión de la modernidad artística, lo cierto es que la valoración de la naturaleza y del paisaje local se enmarca en un contexto más amplio. La aceptación del realismo coincide en el tiempo con la pola-

23.- Sobre el Realismo y la pintura de gabinete en España véase REVERO, C. y FREIXA, M., *Pintura y Escultura en España, 1800-1910*, Madrid, 1995, pp.275-290; MIGUEL, P. de, “La pintura española”, *España fin de siglo, 1898*, Barcelona, 1997, pp. 208-220.

24.- CARLOS DE HAES, *Discursos leídos ante la Real Academia de Nobles Artes de San Fernando en la recepción pública de Don...*, Madrid, 1860, p.6.

25.- Véase PENA, C., *Pintura de paisaje e ideología. La generación del 98*, Madrid, 1982.

26.- Entre una abundante bibliografía véase LITVAK, L., *Latinos y anglosajones. Orígenes de una polémica*, Barcelona, 1980. Para el caso español CAPARRÓS MASEGOSA, L., “Una polémica en la pintura española fin de siglo: Lo blanco, naturalista, luminoso, sensual, Mediterráneo; Versus negro, idealista, brumoso, espiritual, nordicista”, en *El Mediterráneo y el Arte español. Actas del XI Congreso del CEHA*, Valencia, 1996. También el catálogo de la Exposición Sorolla-Zuloaga. *Dos visiones para un cambio de siglo*, Madrid, 1998.

rización del conflicto ciudad-naturaleza, pues el colapso higiénico, social y laboral de la sociedad industrial y de la ciudad burguesa, denunciado en parte por la pintura social, contrasta, de manera bien triste por cierto, con la visión “arcádica” de “la vida sencilla del campo” presentada por el discurso del realismo español²⁷. De hecho, a finales de siglo es ya evidente la crisis del modelo de ciudad urdido por la burguesía, en parte por la creciente marginación de ciertas clases sociales. Millares de campesinos siguen llegando a las grandes capitales, donde viven en las condiciones precarias descritas por Baroja en su trilogía *La Lucha por la Vida* o por Blasco Ibáñez en *La Horda* (1905).

La realidad es que con los ensanches y la creciente presión demográfica se incrementa el valor del suelo, excluyendo a las clases sin suficiente capacidad adquisitiva. Así, una vez desplazadas las preferencias domésticas de las elites sociales hacia los ensanches, con sus casas amplias y confortables, las clases más bajas invaden las viejas pueblas. Los barrios históricos de San Sebastián, Bilbao, Bermeo, Castro Urdiales, Laredo, Santander, Gijón o Avilés se transforman en refugio de pescadores y de pequeñas actividades industriales “sucias”, en casas y calles oscuras y mal ventiladas, sufriendo –como decía Pereda– “*las angosturas del barrio fósil*” y la ausencia de las mínimas condiciones de salubridad exigidas por el siglo del higienismo. Existen denuncias constantes sobre las condiciones de vida, literalmente miserables, de los pescadores, con alusiones frecuentes a la “inmundicia” en la que viven, a la pobreza de sus chozas, el poco aseo de sus ropas y aposentos, el amontonamiento de las familias, etc.

Antes de finalizar el siglo la crisis de la ciudad burguesa producirá resultados explícitos. Pronto, las mismas corrientes migratorias y las crecientes preocupaciones higiénicas que estaban transformando el paisaje urbano provocan la reacción contraria: la idealización de las sociedades tradicionales (campesinas o marineras), la nostalgia de la naturaleza y, en general, la búsqueda cada vez más activa de una identidad “pintoresca” que se oponga al progreso de la civilización industrial. Algunos se encerrarán en la reivindicación nostálgica de un pasado perdido, idealizado por la distancia, que encierra un mensaje de rechazo, más o menos explícito al progreso que todo lo ha cambiado. El mundo marinero, como seña de identidad cantábrica, encuentra en *Las inquietudes de Shanti Andía* (1911) de Pío Baroja, *Sotileza* (1885) de Pereda o la novela

27.- LITVAK, L., *El tiempo de los trenes. El paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849-1918)*, Barcelona, 1991.

José (1885) del asturiano Armando Palacio Valdés, el reflejo literario de las duras condiciones de vida de marineros y pescadores. En esta última, Palacio Valdés sólo ve en la sencilla vida de los hombres del mar aspectos positivos; resaltando la paz armónica, la comunidad de oficio existente entre todos los pescadores cantábricos. Se pretende redescubrir la arcádica autenticidad de las sociedades tradicionales, en toda su sencillez y permanencia. Todas las obras citadas, pese al tono de denuncia social, otorgan una trascendencia épica a sus protagonistas, convirtiendo estos relatos en éxitos inmediatos. Ello demuestra que existe un público fiel a estos contenidos; un público burgués, sin duda, el mismo que colgaba marinas en sus salones.

Finalmente, en la segunda mitad del siglo, un abundante grupo de discípulos de Haes, plural y diverso, se extiende por todas las regiones españolas indagando sobre las características plásticas del paisaje local²⁸. Muchos de ellos son norteños que, ante la ausencia de estudios artísticos en sus ciudades de origen, habían acudido a la Academia de San Fernando de Madrid, retornando después para pintar los paisajes cantábricos según los nuevos principios del realismo. La consecuencia directa será el establecimiento de relaciones profundas entre la pintura cantábrica y el mundo artístico madrileño (con Carlos de Haes a la cabeza). Además, muchos compañeros y profesores de esta generación tomarán así contacto con el norte español como tema para su pintura (el propio Haes, Aureliano de Beruete...).

La experiencia internacional de algunos de estos pintores, junto a las idas y venidas de todos por la cornisa, activan y diversifican notablemente la pintura cantábrica, expandiendo los focos de interés y liberándola del, en ocasiones, asfixiante ambiente artístico local. No hay, desde luego, escuela ni grupo artístico homogéneo alguno, sino algo quizá más interesante: pequeños reflejos locales de la dispar pintura española del momento y una cierta comunidad de intereses a la hora de representar un patrimonio común: el paisaje cantábrico. El punto de vista, cada vez más cercano, de Campuzano, Martínez Abades, Riancho, Salís, Guiard, Solana o Regoyos siente predilección por la vida cotidiana de los puertos. Se define así una visión no estática del marco portuario en la que se da entrada a todos aquellos elementos que conforman la vida del puerto: hombres (pescadores, marineros, armadores, visitantes, etc.), lugares (muelles, dársenas, edificios, playas,

28.- AA. VV.: *Centro y periferia en la modernización de la pintura española, 1880-1918*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1993.

29.- Véase BARÓN, J., "La pintura de marinas en Galicia, Asturias y Cantabria (1850-1950)", en *Imágenes de un coloso. El mar en la pintura española*, Cat. Exp. Madrid: Ministerio de Cultura, 1993, pp.43-60.

30.- BARÓN, J., *Juan Martínez Abades, pintor de marinas*, Gijón, 1987; *Tomás Campuzano y Aguirre (1857-1934)*, Cat. Exp. Santander, Fundación M. Botín, Calcografía Nacional, 2000.

31.- El crítico Francisco Alcántara saluda a Martínez Abades como "el marinista por excelencia del norte". Por su parte Vicenti, en la exposición del Círculo de Bellas Artes de Madrid de 1882, también coronó a Campuzano como "el pintor de marinas del norte".

Fig. 11. Juan Martínez Abades, *Los muelles de Santander*, 1895. Colección particular, Santander

etc.), barcos, faros y señales marítimas, grúas, astilleros, baños, etc.

Los gallegos Francisco Llorens, Antonio Fernández, Dionisio Fierros y Germán Taibo; los asturianos Luis Menéndez Pidal y, sobre todo, el fundamental Juan Martínez Abades; los montañeses Donato Avendaño, Fernando Pérez del Camino, Agustín Riancho y Luis Cuervas Mons; los bilbaínos Juan de Barroeta y Anselmo Guinea, el donostiarra Eugenio Arruti, el irunés José Salís Camino, el alavés Fernando de América o el joven Adolfo Guiard, entre muchos otros, recorren la geografía cantábrica hasta establecer un repertorio iconográfico en el que abundan los naufragios, los golpes de mar, las tormentas y las galernas, las playas (con barcas o sin ellas), las vistas portuarias, los barcos (veleros o vapores) y, de manera general, las marinas²⁹.

Dos de estos pintores, sin embargo, destacan sobre el resto como marinistas: el gijonés Juan Martínez Abades (1862-1920) y el santanderino Tomás Campuzano y Aguirre (1857-1934)³⁰. Casi estrictamente coetáneos, ambos van a recibir en diversos momentos de su carrera el título absolutamente tópico de "pintor de marinas del norte"³¹. Tal reconocimiento demuestra que la "marina del norte", la marina cantábrica, existe como tema especializado reconocido por la crítica. Ambos basarán su fama en la especialización en las escenas portuarias y el paisaje costero. Martínez Abades, que inicia su carrera con vistas del puerto de Gijón, pintará las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Canarias, y los puertos de Santander, Bar-



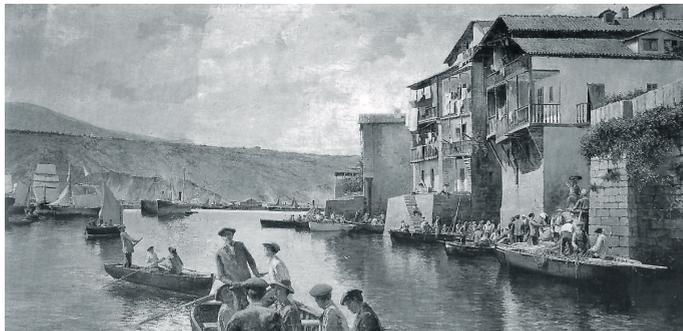
celona, Málaga, Nápoles, Civitavecchia o Venecia. Campuzano también recorrerá, apuntará, pintará y grabará escenas costeras y portuarias cantábricas, lisboetas y gaditanas. En sus cuadernos de apuntes, acuarelas, estampas y óleos se reconocen detalles de Vigo y las playas de Galicia; la costa asturiana y, especialmente, la ribera de Cudillero; los puertos cántabros de Castro Urdiales, Suances (donde veraneó en alguna ocasión en la casa del también grabador Eugenio Lemus Olmo), San Vicente de la Barquera o Santander; la costa vasca, desde San Sebastián y el puerto de Pasajes, hasta Bilbao, deteniéndose en Lequeitio, o la ribera de Deusto; a los que habría que añadir sus espectaculares vistas del Tajo en Lisboa y del puerto de Cádiz.

Ambos además trabajan, con alguna frecuencia, para la prensa ilustrada: Martínez Abades principalmente para *Blanco y Negro* y Campuzano para *La Ilustración Española y Americana* (para la que, por ejemplo, visitó como corresponsal las obras del Canal de Panamá). También comparten sistema de trabajo (por otra parte habitual por estas fechas): toman apuntes del natural en prolongados viajes y estancias, generalmente estivales, y componen después los cuadros en su estudio de Madrid. En el caso de Campuzano no son infrecuentes las acuarelas y algunos pequeños óleos sobre tabla (eso que los franceses llaman *pochades*) posiblemente trazados directamente del natural.

A pesar de todo esto los resultados difieren levemente. En Martínez Abades es apreciable una mayor fidelidad topográfica; sus grandes óleos son versiones más o menos exactas de escenas reales. Además, su versatilidad técnica le permite acometer una mayor diversidad de temas y puntos de vista, desde la cercana escena costumbrista a la compleja vista portuaria. Por el contrario, Campuzano maneja un repertorio más corto, en ocasiones repetitivo. En el grueso de su obra —el dedicado a las escenas portuarias— parece perseguir un único cuadro, el del “bosque de velas”. Algunas escenas puntuales se repiten constantemente: el detalle de las casas de pescadores del puerto de Pasajes, el patache visto desde popa, la barca en escorzo cruzando en primer plano, la boya levemente escorada, el vapor-correo en el extremo del muelle o la reunión de pataches “secando velas”. El rastro de muchas de esas escenas independientes puede seguirse desde su cuaderno de apuntes hasta sus grandes óleos, pasando por interpretaciones parciales en sus aguafuertes de la serie *Del Cantábrico* o en sus ilustraciones periodísticas.³²

32.- SAZATORNIL RUIZ, L., “Del Cantábrico”, en *Tomás Campuzano y Aguirre...* pp.13-36.

Fig. 12. Tomás Campuzano, *Puerto de Pasajes, San Sebastián*. Colección particular, Madrid



La mayor parte de sus obras no son reproducciones exactas de ningún paisaje real, sino escenas indudablemente cantábricas, compuestas con detalles tomados aquí y allá. Esto da como resultado que el aspecto de sus obras sea absolutamente verosímil, pero improbable, con aspecto de paisaje “compuesto” en el estudio a partir de apuntes diversos. Quizá, como decía Darío de Regoyos en su texto titulado “Por la costa cantábrica” publicado en *España Negra*: “(...) por encima de todo se piensa en algo que no se ha pintado nunca; en el cuadro que cada uno lleva grabado en sí, original y fatal, que persigue a cada paso y del que se van fragmentos en ciertos sitios, sea en aldeas, valles o costas”³³.

Además, como estaba ocurriendo en ciertas corrientes literarias y artísticas, existe en la obra portuaria de Campuzano una idealización latente. Nada negativo se presenta en sus composiciones. No hay galernas, ni abandono, ni suciedad, ni esa miseria de la vida marinera que sabemos angustiosa y que se adivina en las novelas de Pereda. Pese a que, como dice el propio Regoyos, “Los puertos de estas costas son gloriosos de suciedad y de abandono”³⁴, los de Campuzano son lustrosos, henchidos de barcos –siempre demasiado juntos por imperativos de la composición– con sus velas desplegadas, animados de actividad... Como en la pintura vasca, en las marinas de Campuzano el mar juega un papel relativamente anecdótico, perdiendo su protagonismo a favor del barco, su auténtica obsesión temática. El nulo interés que demuestra por la temática esencialmente “marinista” no es irrelevante, sino que demuestra un entendimiento del mar como “escenario” de sus composiciones de barcos. Barcos siempre reunidos, en aparente orden, en uno de los laterales del cuadro, marcando una leve línea diagonal a través de un escorzo, de la línea de

33.- EMILE VERHAEREN Y DARIÓ DE REGOYOS, *España Negra*. Barcelona, 1899 (Reed. a cargo de José J. de Olaneta, Barcelona, Hesperus, 1989).

34.- *Ibid.*

un muelle, de una barca cruzando el primer plano... Barcos generalmente de vela (el vapor no desaparece pero suele mantenerse en un discreto segundo plano), erizando sus palos y su velamen perfilado contra un cielo velado de suaves tonos azules, rosas o grises plateados y un mar en calma, ligeramente especular (que evita los criticados tonos verdosos). Todo ello componiendo un "bosque de velas" que mimetiza las soluciones compositivas realistas que ya se habían experimentado con el bosque de árboles. Sus cuadros transmiten la misma impresión nostálgica de un pasado marítimo perdido, la misma admiración por la vela como símbolo poético, que encontramos en *Las inquietudes de Santhi Andía*:

Yo no olvidaré nunca la primera vez que atravesé el océano. Todavía el barco de vela dominaba el mundo. ¡Qué época aquélla! Yo no digo que el mar entonces fuera mejor, no; pero sí más poético, más misterioso, más desconocido. Hoy, el mar se industrializa por momentos; el marino, en su barco de hierro, sabe cuánto anda, cuándo va a parar; tiene los días, las horas contadas..., entonces, no; se iba llevado por la casualidad, la buena suerte, el viento favorable (...) Hoy, el mar ha cambiado, y ha cambiado el barco, y ha cambiado también el marino. De aquellas airosas arboladuras que tanto nos entusiasmaban, no quedan más que esos palos cortos para sostener los vástagos de las poleas; de aquellas maniobras complicadas, nada se conserva. Antes, el barco de vela era una creación divina, como una religión o como un poema; hoy, el barco de vapor es algo continuamente cambiante como la ciencia..., una maquinaria en eterna transformación.³⁵

Esta nostalgia por el pasado marítimo perdido, sustituido por un progreso amenazante es el resumen ideológico de la España de la Restauración, con esa permanente tensión entre la nostalgia y el progreso que caracteriza el tumultuoso regeneracionismo del final del siglo.³⁶ La difícil compatibilidad entre las innegables virtudes del progreso y la preservación de la identidad local, generará múltiples respuestas posibles.

35.- BAROJA, P., *Las inquietudes de Shanti Andía*. Madrid, 1911.

36.- SAZATORNIL RUIZ, L., "Entre la nostalgia y el progreso. La sociedad burguesa y las Artes", en SUÁREZ, M. (ed.), *La cultura española en la Restauración*. Santander, 1999, pp. 223-262.

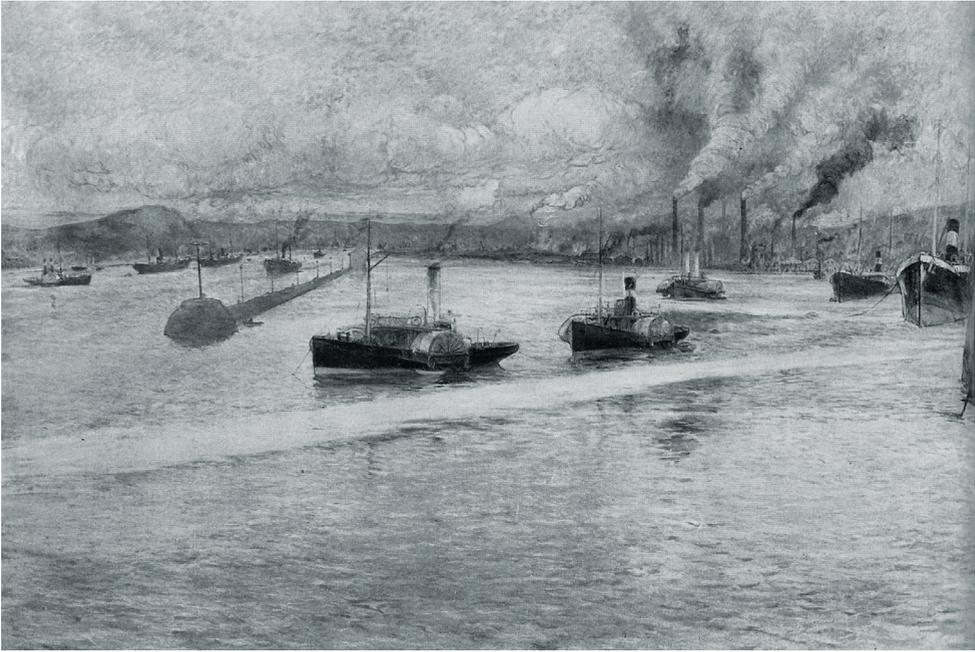


Fig. 13. Adolfo Guiard, *La Ría (Sestao)*, 1903. Colección particular, Bilbao

Fig. 14. Pío Ardanaz (atribuido): *Santander viejo*, c. 1890. Ateneo de Santander



3.5

Entre la vela y el vapor

En el paisaje portuario, como señala Baroja, el verdadero símbolo visual de las transformaciones sufridas es la lenta sustitución de la vela por el vapor. Un cambio trascendental que ya anunciaba a mediados del siglo XIX el ingeniero Ildefonso Cerdá: “comparando tiempos con tiempos, costumbres con costumbres y elementos con elementos, comprendí que la aplicación del vapor como fuerza motriz señalaba para la humanidad el término de una época y el principio de otra...”³⁷.

La lenta y compleja introducción del vapor representa, como expresa Cerdá con marcado optimismo tecnológico, una auténtica revolución en la vida portuaria y el transporte marítimo. Símbolo del progreso, la extensión de su uso en las más diversas tareas renueva profundamente las formas de vida y el paisaje de los puertos cantábricos, fundamentalmente en tres aspectos básicos: la lenta sustitución de las embarcaciones de vela por barcos impulsados por vapor, más rápidos, manejables y seguros; la activación de las obras portuarias y la extensión del trazado del ferrocarril.

Algunos harán del progreso mismo una seña de identidad vanguardista (en cierto modo es el caso de la escuela vasca), con sus paisajes de fábricas, ferrocarriles y puertos (el caso de Regoyos con su obsesión por el ferrocarril, los paisajes fabriles de Vázquez Díaz, las chimeneas humeantes de Ignacio Ugarte, etc.).³⁸ Combinarán este nuevo paisaje fabril con los adelantos de la nueva arquitectura y los logros estilísticos del postimpresionismo aprendidos mediante una formación cosmopolita que pasa por París y Bruselas. Es el caso de Darío de Regoyos³⁹ que con su *Vista del puente del Arenal* (1910) se interna en el siglo XX, aunque aún nos permite una última reflexión comprobando con sorpresa que el espacio pintado por Regoyos es el mismo que poco más de un siglo antes había pintado Paret, lo

37.- CERDÁ, I., *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid, 1867, p. 2.

38.- ÁLVAREZ EMPARANZA, J. M., “El mar en la pintura vasca”, en *Imágenes de un coloso. El mar en la pintura española*, Cat. Exp. Madrid, 1993, pp. 61-64.

39.- TUSELL, J. y SAN NICOLÁS, J., *Darío de Regoyos. Impresiones del Norte*, Cat. Exp. Madrid, Fundación Santillana, 2000.

que invita a hacer comparaciones. El agresivo encuadre de Regoyos está influenciado ya por la aparición de la fotografía, que sentará las bases de una nueva concepción de la pintura. Se capta el momento, alejado de la bucólica escena rococó, para centrarse en representar esos nuevos efectos que crean el ferrocarril, el humo, el movimiento. Frente a la perfección técnica de Paret, la pincelada rápida de Regoyos transmite el furor de los nuevos tiempos. Quizá ya no es el hombre quien domina la tierra, como en el ordenado mundo de Braun, es la máquina.

Fig. 15. Darío de Regoyos, *El puente del Arenal*, 1910. Colección particular

