

# EL SIMBOLO DE LA NAVE EN LOS PINTORES VALENCIANOS DEL SIGLO XIX

Despertar las imágenes para contemplarlas en su pureza virginal y asimilarse su mensaje.

MIRCEA ELIADE

El interés, cada día más acusado, por los símbolos, que con los mitos e imágenes forman parte de la vida espiritual de los hombres, hace que tengamos que buscar en los lugares más recónditos, bajo las circunstancias más dispares, las huellas humildes, pero ciertas, de símbolos, mitos e imágenes que han resistido a todos los vaivenes del gusto y de los tiempos.

En esta búsqueda de los que se han denominado, acertadamente, «mitos degradados» hay que dirigir nuestra atención a la literatura porque quizá sea ella, muy especialmente la del siglo XIX, la que guarda el conjunto más importante de esos mitos que, en el fondo, representan los anhelos de proyección del ser humano, condicionado históricamente, «hacia un mundo espiritual más rico que el mundo cerrado de su momento histórico» (1).

Esta proyección se lleva a cabo, consciente o inconscientemente, por todos los hombres, si bien no en la misma intensidad ni bajo los mismos aspectos. Sin embargo, la función del símbolo siempre es la misma.

La investigación se ofrece compleja precisamente por la alteración del contenido de la vida espiritual del hombre moderno, pues ni él mismo se da cuenta del «inmenso residuo mitológico» que perdura dentro de sí. No obstante, tanto símbolos como mitos son parte de la propia existencia del hombre en el Cosmos. Por ello hay que caminar en sentido contrario al tiempo histórico, ya que a lo lejos se hallan las fuentes de un mundo transhistórico del que símbolos, mitos e imágenes son «aperturas» que nos permiten alcanzar aquellas remotas fronteras.

El agua constituye uno de los símbolos fundamentales en la historia de la Humanidad. El agua tiene un profundo valor sagrado «como elemento cosmogónico» (2), ya que, intuido el cosmos como unidad, el hombre inserta su existencia en aquél y se realiza. En el hombre late, constantemente, un sentimiento doble formado por el «miedo y la atracción que inspiran las aguas, las cuales desintegran y hacen germinar, matan y favorecen el nacimiento» (3).

El hombre intuye que existe una fuerza mágica en el agua; de aquí brotan todos los ritos de inmer-

sión, pues con ellos se aleja la existencia humana hacia «el mundo indiferenciado de la preexistencia». Sus formas quedan regeneradas y dotadas de una fortaleza que hace llevadera su propia fragilidad.

Sin embargo, la disolución de las formas humanas en el agua no siempre se realiza pacíficamente. Por el contrario, el hecho tiene lugar, a veces, en dramáticas condiciones. La disolución acaece en medio de las aguas embravecidas, sin horizonte, o junto a la tierra. Resplandece, entonces, el poder de Poseidón, dios de las aguas, además de los terremotos, causados, según los griegos, por la erosión de las aguas.

Se disuelve el mortal en el seno del dios, dueño de las aguas que preceden a la creación, para poder seguir siendo, ya que la vida humana ha de ser reabsorbida periódicamente.

Tiene, pues, esta reabsorción, en las raíces del mito, un sentido jubiloso; un carácter de paso necesario para volver a ser en un futuro. Tendrán que transcurrir muchos siglos; tendrán que verse los mitos disminuidos, mutilados, o degradados para que la inmersión del hombre en el agua aparezca, tan sólo, bajo caracteres negativos.

En todos los pueblos el cielo se configura como un Océano y en él aparece una barca en la que viajan los dioses. La barca constituye un nuevo símbolo, que se enlaza con el de las aguas y sufre, también, profundas transformaciones (4).

Hay en Mesopotamia y en Egipto una barca celeste a la que, como es obvio, no tienen acceso los hombres. Esta barca no sufre tempestad alguna y explica, a su paso, una completa cosmogonía.

En el mundo clásico la nave pierde su carácter divino y ya no explica ninguna cosmogonía. Platón

(1) ELIADE, M., *Imágenes y símbolos*. Taurus. Madrid, 1974, pág. 13.

(2) ELIADE, M., *Tratado de Historia de las Religiones*. "Cristiandad". Madrid, 1974, I/234.

(3) ELIADE, M., *Tratado...* I (240).

(4) SCHIER, J., *The symbol of the ship in art, myth and dreams*. "Psychoanalytic Review". London. 38/1951, páginas 53-65. GRUENTER, R., *Das Schiff. Ein Beitrag zur historischen Metaphorik*. Amsterdam, 1966.



acuña el símbolo de la nave del Estado, en la cual el político mantiene el timón del buen gobierno. Paralelamente encontramos la primera adscripción de la nave como barco de la vida (5), símbolo de gran trascendencia y que van a hacer suyo algunas literaturas y corrientes religiosas posteriores.

En el Antiguo Testamento el Arca de Noé es el ejemplo más característico de navío como símbolo de lugar seguro de salvación. Esta idea, con diversas variantes, aparece en el Nuevo Testamento (6) desarrollándose en los distintos pasajes bíblicos y muy especialmente en San Mateo (8, 23-27), que menciona las brucas tempestades del lago de Tiberíades con los problemas planteados a las barcas que lo surcan, y también en los Hechos de los Apóstoles cuando se narran los viajes que hizo San Pablo por mar (7).

Hay que hacer mención del contenido simbólico de la barca de Pedro que se transforma en barca de la Iglesia, aspecto este último con el que pasará a la Edad Media (8), haciéndose eco los artistas de los textos literarios. A este respecto es decisivo el pasaje de San Agustín sobre la vida bienaventurada, comparando la existencia del hombre en el mundo con la navegación en barco, alrededor del cual ruge la tempestad y acechan las sirenas.

El mundo románico desarrollará mucho esta idea asimilando, inclusive, la barca de San Pedro al viaje funerario del alma en la religión egipcia. También hay que observar que en alguna representación aparece la Virgen evitando el naufragio de la barca y sus tripulantes (9).

Así va enriqueciéndose, con variaciones a cuál más diversificada, el antiguo binomio agua-nave. La introducción de la Virgen salvadora produce, posteriormente, una copiosa iconografía, de cuya presencia dan fe numerosos patronazgos relacionando mar, hombres y navíos (10).

El tema de la nave de la Iglesia no se agota con el fin de la Edad Media. Sigue vivo en el Renacimiento y en el Barroco, también, como en época medieval, con notables aportaciones literarias y plásticas españolas (11).

Pero es de la Edad Media de donde arranca el mayor número de significados de la barca «como figura de la Iglesia, como figura del alma fiel, como navegación de la vida, como penitencia del cristiano pecador, como ámbito en que amenazan al hombre los riesgos y peligros de su acontecer existencial» (12), inclusive como árbol (13) o madera (14), derivándose de ambos significados la imagen, usada en poesía, de que todo barco es un símbolo de la Crucifixión.

Otras variantes, también muy sugestivas, del tema de la nave serán: la nave de los locos, con simbología expresando «la idea de navegación como fina-

lidad en sí, es decir, contraria al concepto de tránsito y de evolución» (15) y gran cantidad de personas —representando a la humanidad loca— apretujadas en el navío (16); nave de las Pasiones; último viaje de la barca del Papa y nave de la libertad y de los privilegios (17).

Se puede asegurar que una tradición secular seguía utilizando símbolos medievales del navío hasta bien entrado el siglo XVIII (18). Pero, por otro lado, la tradición humanista de la Baja Edad Media y el Alto Renacimiento había buscado en la Antigüedad símbolos llenos de contenido adscribibles al tema del mar y del navío. Así, de los «Fastos» de

(5) MOLL, F., *Das Schiff in der bildenden Kunst vom Altertum bis zum Ausgang des Mittelalters*. Bonn, 1929.

(6) HILGERT, E., *The Ship and Related Symbols in the N. T.* Assen, 1962.

(7) LECLERQ, H., *Dictionnaire d'Archeologie chrétienne et de Liturgie*. Tomo XII, págs. 1.007-1.119. París, 1907. KIRSCHBAUM, *Lexikon der christlichen Ikonographie*. Herder. Basel, 1968, tomo 4, págs. 61-67.

(8) LURKER, M., *Wörterbuch biblischer Bilder und Symbole*. München, 1973, págs. 266-268. STUHLFAUTH, G., *Das Schiff als Symbol der Altchristlichen Kunst*. "Rivista di Archeologia cristiana". Roma, 19/1942, págs. 111-141. MOLS DORF, W., *Christliche Symbolik der Mittelalterlichen Kunst*. Graz, 1968, núm. 994. GOLDHAMMER, K., *Das Schiff der Kirche*. "Theologische Zeitschrift der Universität". Basel, 6/1950, págs. 232-237. PETERSON, E., *Das Schiff als Symbol der Kirche*. "Theologische Zeitschrift der Universität". Basel, 6/1950, págs. 77-79. PETERSON, E., *Das Schiff als Symbol der Kirche in der Eschatologie*. Roma, Freiburg, 1959, págs. 92-96. RAHNER, H., *Symbole der Kirche. Die Ekklesiologie der Väter*. Salzburg, 1964. DANIELOU, J., *La navire de l'Eglise*. "Les Symboles chrétiens primitifs", páginas 65-76.

(9) BEIGBEDER, O., *Lexique des Symboles*. Yonne, 1969, páginas 111-112.

(10) LLOMPART, G., *De la Nave de la Virgen a la Virgen de la Nave*. Traza y Baza, 2/1973, págs. 107-132.

(11) LLOMPART, G., *La nave de la Iglesia y su derrotero en la iconografía de los siglos XVI y XVII*. "Spanische Forschungen". 25/1970. Münster, págs. 309-335. VETTER, E., *Die Kupferstiche zur Psalmodia Eucaristica des Melchor Prieto von 1622*. "Spanische Forschungen", 2/1972. Münster, pag. 15.

(12) LLOMPART, G., *De la Nave...*, pag. 112.

(13) KELLERMANN, V., *Schiff und Baum als Sinnbild*. Germanien. München. X/1938, págs. 322-324.

(14) RAHNER, H., *Das Schiff aus Holz*. "Zeitschrift für Katholische Theologie". Wien, 66/1942.

(15) CIRLOT, J. E., *Diccionario de Símbolos*. Labor. Barcelona, 1969, pag. 335.

(16) MATEO, I., *La temática de la nave de los locos en una edición española del siglo XV*. Traza y Baza. Barcelona, 3/1973, págs. 45-50.

(17) COUPE, W., *The German illustrated boatsheet in the seven-teenth century*. Bibliotheca Bibliographica Aureliana. Baden-Baden, XVII/1966, XX/1967.

(18) Hay un notable ejemplo de perduración del viejo mito de la nave en dicho siglo. Se trata del cuadro de Watteau titulado "Peregrinación a la isla de Citera", al cual recientes investigaciones conceden carácter de danza macabra, en vez de la habitual versión de fiesta galante. La nave, entonces, sería la barca de Caronte (OSTROWSKI, J. K., *Pellegrinaggio a Citera, fête galante o danse macabre*. Paragone, Firenze, 331/1977, págs. 9-22).

Ovidio arrancará la idea de que no hay navío que no lleve en sí la esperanza, porque mientras los vientos soplen el barco camina. Aparece, pues, el barco como atributo de la Esperanza, representada por una mujer que lleva un navío sobre la cabeza (Jean Bellegambe), está rodeada de navíos que zozobran (P. Brueghel el Viejo) o pilota un navío (Veronés).

Ripa recoge dos de estos temas: el de la mujer con un navío en la mano (19) y el de la mujer pilotando un barco. Con este último describe el tema de la Fortuna desgraciada (20), significando que la nave es nuestra vida mortal, mientras que las velas y aparejos rotos son las privaciones que debemos sufrir para alcanzar el verdadero puerto. Con ello se hace eco de una serie de obras de arte, como la alegoría de Pinturicchio, en el pavimento de la Catedral de Siena, en la que aparece la Fortuna con un pie sobre una esfera y el otro sobre un navío, o los dibujos de Van Orley o los grabados de H. S. Beham.

Son precisamente los grabados, en hojas sueltas o incluidos en textos literarios, los que, por su mayor difusión, van a mantener vivos los viejos mitos del agua y del navío.

Los grabados, a partir del siglo XVI, por su sentido simbólico profundo, entran dentro del campo de los emblemas y divisas, siendo los textos, por lo tanto, la glosa de unos y otros. Hay que tener en cuenta que el emblema tiene «un contenido moral que no es exclusivo de un individuo, sino que pertenece a la sociedad entera, con tal que sea capaz de interpretarlo. La empresa o divisa es, en cambio, patrimonio de una persona o familia» (21). Pero tanto en un caso como en otro su difusión está asegurada a partir de Alciato por toda Europa (22), quizá por apoyarse, como asegura Keightley (23), en las siguientes fuentes tradicionales: los jeroglíficos egipcios, interpretados incorrectamente por Plinio y Tácito; la cerámica y numismática grecolatinas; la literatura epigramática de la época alejandrina y los bestiarios y literatura alegórica de la época medieval.

Alciato abre el camino a una serie de escritores en cuya obra siempre hay una referencia al binomio agua-barco (24).

Hemos dicho que a partir de Alciato el tema del agua-barco se llena de profundas advertencias morales. Los autores inciden más en unas que en otras; sin embargo, podemos afirmar que hay dos aspectos prioritarios: el barco en medio de la tempestad y el puerto como lugar seguro. Su vitalidad alcanza hasta el siglo XIX. Otros aspectos más difíciles o de menor divulgación rebasan con menos fuerza la época barroca.

La versión más antigua de una nave en medio de la tempestad la ofrece Guillaume de la Perrière (25). Un barco, en medio del oleaje, queda abandonado a su suerte porque los marineros luchan entre

sí. Igual, dice, les ocurre a los ciudadanos que caen en servidumbre por luchas intestinas.

Tommaso Correa (26) presenta al navío destrozado por una roca oculta bajo las aguas, pereciendo sus tripulantes a causa de un peligro desconocido como pueden ser los abismos, imagen de las horas que acaban con la vida, de que habla Theodorus Beza (27).

Un barco quebradizo —la vida— flota a merced de las olas. El Destino, dice Rollenhagen (28), nos lleva de un lado para otro, sin que nosotros podamos hacer nada por evitarlo. Tan sólo con una sólida conciencia cristiana se puede probar la Virtud en la desgracia (29) con el consuelo de que la Felicidad acompañará al varón virtuoso (30).

Mientras que para Alciato (31) la nave, simbolizando a la ciudad, maltratada por la tempestad, espera sólo la llegada de Cástor y Pólux («los dos hermanos de la Helena / con quien el aire oscuro se serena»), Covarrubias (32) glosa el soneto de Petrarca «La vita fugge» para señalarnos cómo la Fortuna se encuentra en el puerto, pues en él halla acogida el piloto que «toma puerto valerosamente por ser el saberle tomar prueba de gran valor siendo el suceso desta navegación la vida que se vive» (33). Para el mismo Borja, la llegada al puerto puede significar, también, un riesgo para la nave, ya que en él puede

(19) *Confidenza. Donna con i capelli sparsi, con ambe due le mani sosteni una nave.* "Iconología". Padova, 1625, página 119.

(20) *Donna sopra una nave senza timone e col'albero, e la vela rotta dal vento.* "Iconología". Padova, 1625, página 256.

(21) GÁLLEGO, J., *Visión y Símbolos en la pintura española del Siglo de Oro.* Aguilar. Madrid, 1972, pág. 21.

(22) ALCIATO, A., *Emblemas.* Editora Nacional. Madrid, 1975. Versión de la primera edición de los *Emblemas* en castellano (Lyon, 1548-49).

(23) *Sobre Alciato en España y un Hércules aragonés.* Arbor. Madrid, XLVI/1960, págs. 57-66.

(24) HENKEL, A., y SCHÖNE, A., *Emblemata.* Handbuch zur Sinnbildkunst des XVI und XVII. Jahrhunderts. Stuttgart, 1967, cols. 1.453-1.470.

(25) *La Morosophie.* Toulouse, 1499, núm. 38.

(26) *Peril incogneu. De toto eo poematis genere.* Venetiis, 1569 (M. VI. b).

(27) *Icones, id est, vera imagines virorum doctrina simul.* Genevae, 1580, núm. 43.

(28) ROLLENHAGEN, G., *Nucleus Emblematum.* Arnheim, 1611, núm. 63.

(29) ZINGGREF, J. W., *Emblematum.* Heidelberg, 1619. "Tempestate probatur", núm. 44.

(30) ISSELBURG, P., *Emblemata Politica.* Nürnberg, 1640. "Duce virtute, comite fortuna", núm. 9.

(31) *Emblemas.* "Spes proxima". Ed. 1531 (B 6 b).

(32) COVARRUBIAS OROZCO, SEBASTIÁN DE, *Emblemas morales.* Toledo, 1539, núm. 32 "Fortuna in porto".

(33) BORJA, JUAN DE, *Empresas morales.* Praga, 1581. "Fortiter occupa portum", núm. 94.

incendiarse, como le ocurre al hombre al conseguir algún bien (34).

En Saavedra Fajardo aparece la elección del menor daño para el navío, que, perdida la esperanza de salvarse, llega a la playa «donde si pierde el casco, salva la vida, y la mercancía» (35). Elección del menor daño, que se propone al Príncipe, cuando son inevitables los mayores.

Queda, por último, mencionar el papel del faro, situado en lugar peligroso, iluminando a los barcos que llegan. Luz que debe conservarse para las horas difíciles y que Jacob Cats (36) equipara a la vida de Cristo.

Entre los emblemas morales que, generalmente, rebasaron con menos fuerza la época barroca existe una gran variedad. Unos se refieren a las dificultades que puede encontrar un navío al margen de las tormentas (37), otros al viejo tema del navío del Estado (38), de la prudencia y de la vanidad de los hombres (39).

La progresiva desacralización del hombre moderno diluyó los viejos mitos que durante casi dos siglos permanecieron en hibernación. El «culto de la energía», que en Francia sirve de transición del neoclasicismo al romanticismo, va a ser acicate para el descubrimiento del paisaje. Su culto y su desarrollo tendrán lugar en el siglo XIX. El hombre destaca el poder de la Naturaleza y trata, por medio del Arte o de la Literatura, de comunicarse con ella, convirtiéndose ésta «en medio de expresión de las pasiones humanas».

El siguiente paso consistirá en la superación y espiritualización de la Naturaleza, con lo cual el hombre se situará frente al infinito, tomando conciencia de su radical pequeñez.

La Naturaleza deja de medirse armoniosamente y aparece «atormentada, violenta, a la medida de Dios y no a la de los hombres» casi como, con otros presupuestos, la habían contemplado Rembrandt, Ruysdael o Van Goyen.

Constituye, pues, la pintura de paisaje uno de los grandes temas del romanticismo y dentro de él hay aspectos, como el del mar embravecido, uno de los más grandiosos, más atormentados y, aparentemente, menos sujeto a reglas, con lo cual es, por tanto, tema prioritario.

En medio de ese paisaje marino aparece más frágil la humanidad. A bordo de navíos lucha, con sus pobres medios, contra las fuerzas desencadenadas de la Naturaleza. En el fondo es cierto que se plasmaba en las marinas el combate del hombre con los elementos, pero sólo en cuanto versión inconsciente de los viejos mitos del agua, la barca y el hombre. En el siglo XIX se dota de un tinte trágico —sin esperanza— a la relación entre ellos, con lo cual parecen temas nuevos, creados por los ro-

mánticos, cuando en realidad se trataba de mitos tan antiguos como la Humanidad.

Entre los motivos corrientemente representados encontramos: los barcos luchando con la tempestad, con sus derivaciones —naufragios, arribada a puerto, faros—, el mar en calma o agitado, las playas, y otros accidentes costeros.

Va a ser precisamente el tema del naufragio uno de los de mayor éxito en el siglo, con la particularidad de considerar al barco que navega como un ejemplo de la propia vida (40), sin llegar a pensar en la desgracia como compañera del vicio, según se había hecho en otro tiempo.

Sólo a título de ejemplo, y sin carácter exhaustivo, habría que mencionar algunos pintores de marinas, como el francés Paul Houet, que busca inspiración para sus lienzos en los dramas de la Naturaleza: tempestades, inundaciones («Grande marée d'équinoxe»), o los flamencos Artan, Mesdag y Waldorp («El silencio del mar»), mientras que el danés Eckersberg se especializó en arquitecturas navales.

La gran tradición marinista de Turner («Pescadores tras el naufragio», «El Temerario») se prolonga en sus compatriotas Owen, Wilson («Naufragio», «Después de la tempestad»), Carmichael y Bentley, quienes desarrollaron su obra con una técnica afín a la del gran maestro.

Una de las grandes figuras del paisaje marino es el alemán Theodor Weber («Naufragio del Eufemia», «Después de la tempestad»), discípulo de Krause y maestro del gran pintor valenciano Sebastián Monleón.

Hasta Rusia, con Aivazovski y los Estados Unidos de América del Norte, con Homer —pintor de tempestades—, participan de una corriente pictórica generalizada.

(34) «Aunque es muy grande el contentamiento que se percibe cuando se alcanza lo que mucho se a deseado y trabajado: es mucho mayor el pesar y dolor que se siente si luego despues de alcanzado se pierde.» *Empresas morales*, núm. 27. «In portu pereo».

(35) *Idea de un Príncipe político*. Amsterdam, 1659. núm. 37. «Minimum eligendum».

(36) *Emblemata moralia*. Rotterdam, 1627, núm. 13. «Luciat lux vestra coram hominibus».

(37) «El ancla no puede detener la desgracia del barco» (LA PERRIÈRE, *ob. cit.*, núm. 62).

«Dos anclas detienen un barco» (SAAVEDRA, *ob. cit.*, número 63). «La rémora detiene un barco» (ALCIATO, *ob. cit.*, núm. 64).

tiene un barco» (ALCIATO, *ob. cit.* C. 5).

(38) «La chose publique» (CORREA, *ob. cit.* K V b.). «In contraria ducet» (SAAVEDRA, *ob. cit.*, núm. 36). «Consilio non robore» (ZINGREFF, *ob. cit.*, núm. 64).

(39) «Dum deseavit hiems» (BORJA, *ob. cit.*, núm. 24). «Res humanae in Summo, declinant» (SAMBUCUS, J., *Emblemata*. Amberes, 1566, núm. 42).

(40) GROTE, L., *Beiträge zur Motivkunde des 19 Jahrhunderts*. München, 1970.

En España algunos pintores de marinas viajan al extranjero haciéndose discípulos de maestros consagrados como Gudén, Cogniet, Weber o Clays, mientras que otros reciben enseñanzas de pintores españoles o extranjeros residentes en España, siendo muy importante la labor desarrollada a este respecto por el belga Carlos de Haes.

Puede decirse que realizan este tipo de cuadro artistas que, generalmente, residen en lugares con litoral marino, aunque no escaseen los de otras zonas interiores de la Península.

Es Carlos de Haes quien arrastra mayor número de discípulos: Arruti («Naufragio»), Entrala («Costa de Asturias»), Flores («Mar gruesa»), Lhardy («Playa»), Martínez Zapata («Naufragio del bergantín Pepillo»), Morera («Marina de noche»), Pérez del Camino («Buques de cabotaje en la costa norte»), mientras que Martí Alsina se prolonga en Benavent («Luna en el puerto de Barcelona»), Torrecassana y Federico Trías.

Los nombres de Antonio Brugada («Marina en calma»), «Efecto de mar borrascoso», «Pérdida de un buque en la costa»), Fernández Sanahuja («El cabo de Torres»), Ocón, Francisco Torres («Bahía de La Coruña»), «Efecto de luna en el puerto de La Coruña») y los citados Jaime Morera y Pérez del Camino, constituyen parte cimera de un extenso grupo, no demasiado bien conocido todavía, de marinistas (41).

Dado que los pintores valencianos de marinas son el objeto de nuestro estudio, hemos formado con ellos un grupo aparte.

Los pintores valencianos, algunos de ellos ya estudiados conjuntamente (42), son los siguientes: Salvador Abril, José Benlliure Gil, Pedro Ferrer, Domingo Gallego y Alvarez —toledano, pero de abundante obra valenciana—, Vicente Izquierdo, Javier Juste, Rafael Monleón, Enrique Martínez-Cubells, Antonio Muñoz Degrain, Salvador Pla y Bo, Enrique Riera, Rafael Romero, Enrique Saborit y Joaquín Sorolla.

Es evidente que no vamos a desarrollar la biografía artística ni las características pictóricas de ninguno de los pintores citados, sino que nos vamos a fijar en los temas de sus pinturas y en el punto de arranque de las mismas.

No cabe duda de la influencia de los autores románticos europeos sobre todos los pintores españoles del siglo XIX, al margen, naturalmente, de la realizada sobre los escritores (43). Las influencias se distribuyen por la Península. En Cataluña abundan las traducciones de autores europeos, siendo W. Scott y Chateaubriand los preferidos (44). En Castilla y Andalucía eran admirados Byron, Dumas y Hugo (45). Periódicos como «El Europeo» y «El Vapor» realizaron una extraordinaria labor de difu-

sión, escrita y gráfica, de las nuevas ideas literarias y artísticas.

Pero además de todo ese movimiento renovador que nuestros artistas pudieron conocer, en cualquiera de las versiones que tanto se prodigaron, de las obras de los grandes creadores, hallamos en Valencia la figura ejemplar de Vicente Boix, cuyas creaciones pudieron llenar el mundo poético de sus contemporáneos (46), con independencia de su tarea como investigador (47).

Pues bien, al lado del fondo ancestral de recuerdos transmitidos de generación en generación, es la literatura la que va a servir de depósito de los viejos temas míticos.

Así encontramos descripciones de amaneceres, o puestas de Sol, en el mar; de galernas o de mares en calma; de puertos, en los que buscan refugio los navíos; de faros que avizoran en la noche anunciando los rompientes, o el terrible naufragio o la grácil silueta del navío recortándose en el azul del cielo. La base literaria actúa de punto de apoyo para unas obras, preferentemente, de taller, ya que, salvo los rápidos bocetos generales, tomados en el lugar elegido, la obra definitiva ya sabemos que se realiza en el estudio.

(41) El grupo lo constituyen más de sesenta pintores, cuya catalogación hemos realizado, en espera de poder divulgar su obra, que se sitúa en un período muy concreto y con unas características de estilo y técnica muy definidos.

(42) Se trata de Monleón, Juste, Abril, Ferrer, Sorolla y Martínez Cubells. GARÍN, F., *Pintores del mar*. Servicio de Estudios Artísticos, Diputación Provincial de Valencia, 1950.

(43) CAMPOS, J., *El movimiento romántico. La poesía y la novela*. H. Gral. Lit. Hispánicas. Barcelona, IV/1957, páginas 156-239. BAQUERO GOYANES, M., *La novela española en la segunda mitad del siglo XIX*. H. Gral. Lit. Hispánicas. Barcelona, V/1958, págs. 53-143. BROWN, R. F., *La novela realista dentro del Romanticismo*. "Acta Salmaticensis". F. y Letras. Salamanca, X/1956, núm. 1, páginas 495-503.

(44) PEERS, E. A., *Studies in the influence of Sir W. Scott in Spain*. "Rev. Hispanique", LXVIII/1926, págs. 1-160. ZELLARS, G. G., *Influencia de W. Scott en España*. "Rev. Filología Española". Madrid, XVIII/1931, págs. 149-162. PEERS, E. A., *La influencia de Chateaubriand en España*. "Rev. Filología Española". Madrid, XI/1924, páginas 351-382.

(45) PARKER, A., y PEERS, E. A., *The influence of Victor Hugo on Spain. Poetry and Prose Fiction*. "The Modern Language Review". Cambridge, XXVIII/1933, páginas 50-61 y 205-216.

(46) BOIX, V., *Obras poéticas. Poesías históricas y caballerescas*. Valencia, 1850, 356 págs.

— *Obras poéticas. Poesías líricas y dramáticas*. Valencia, 1851, 487 págs.

— *Obras literarias selectas*. Valencia, 1880, 348 págs.

(47) QUEROL ROSO, L., *Vicente Boix, el historiador romántico de Valencia*. "Anales Centro Cultura Valenciana". XII/1951, págs. 66-80. XIII/1952, págs. 39-80 y 410-424. XIV/1953, págs. 82-112.

Inconscientemente, nuestros pintores se harán portavoces de los grandes mitos del agua y el barco.

En primer lugar, el agua en su belleza solitaria se nos muestra en la «Bahía de Jávea» y en la «Rada de Amberes» de Monleón, o en el «Cabo de Palos» y «Tarde de invierno» de Salvador Abril. Es Pedro Ferrer Calatayud quien nos ofrece su «Tormenta en el mar», «Espumas en las olas», «Mal tiempo en el mar» y «Atardecer», mientras que las «Marinas» de Pla y Bo, la «Costa de Valencia» de Izquierdo, «Playa del Grao» de Gallego y «Las islas Columbretes» de Romero, abren paso a la singular aportación de Sorolla al tema: «Atardecer en la playa», «Rocas de Jávea», «Cala de San Vicente», «La Zurriola de San Sebastián» y «Jugando en la playa».

El gran tema de la barca y la tormenta lo desarrolla la pintura valenciana en cuatro tiempos: la nave en medio del temporal (Monleón: «Temporal»,



Rafael Monleón, «Temporal» (Col. Llorente. Valencia).

Ferrer: «Temporal» y «Mal tiempo en el mar», Abril: «Capeando» y Saborit: «Pidiendo auxilio»); el buque destrozado por la furia de las olas (Juste: «Naufragio», Abril: «La galerna» y el «Naufragio del Reina Regente», Ferrer: «Choque en alta mar»,



Pedro Ferrer, «Temporal» (Col. Prat. Valencia).



Pedro Ferrer, «Sin rumbo». Museo B. A. Valencia.

«Sin rumbo» y «Encallado», Saborit: «Naufragio» y Monleón: «Naufragio en el Cabo de San Antonio», «Naufragio en el Mar del Norte» y «Naufragio en la costa de Asturias»); el barco flota a merced de las olas (Juste: «Peñíscola», Abril: «En alta mar» y Ferrer: «Intentando el salvamento» y «Averías en un día de Levante») y recogida de las víctimas del desastre (Ferrer: «Salvamento de un naufrago»).

El puerto como lugar de salvación, idealizado o no, lo encontramos en: «A la vista de Valencia», de Riera; «Regatas», «Puerto de Tarragona» y «Puerto de Calais», de Juste; «Puerto de Valencia» y «Barcas en el puerto», de Sorolla, así como en el «Puerto de Santander», de Izquierdo; la «Rada de Alicante» y «Dársena de Valencia», de Monleón; la «Vuelta de la pesca», «Bretaña» y «Ondárroa», de Martínez Cubells, además de los sugestivos «Puerto de Valencia» y «De arribada», de Salvador Abril.

Y el grabado de Furió, «Barcas en el puerto de Valencia», que reproducidos.

Finalmente, las barcas en la playa (Sorolla: «Barcas varadas»), participando de la naturaleza sosegada, se contraponen al dramatismo y a la esperanza del «Faro de Calais», de Rafael Monleón.

Queda, por último, hacer referencia a dos obras del más subido interés tituladas: «El buque fantasma», de Muñoz Degraín y «La barca de Caronte», de Benlliure Gil. Con el primero estamos ante la actualización de la leyenda del hombre errante, versión marina del tema de Ahasvero, cuyo sustrato simbólico es «la idea del hombre que no puede morir, o que, tras su falsa muerte, ha de retornar» (48).

El segundo cuadro entronca con los mitos egipcio y asirio del barco solar en su sentido más concreto de navegación. Aquí se trata de un barco funerario, que Caronte dirige mientras las almas reman, en el que se pasa de un espacio hacia otros

(48) PÉREZ-RIOJA, J. A., *Diccionario de Símbolos y Mitos*. Tecnos, Madrid, 1971, pág. 51.



Enrique Martínez-Cubells, «Ondárroa».



Ernesto Furió, «Barcas en el puerto de Valencia».



«Barcas en la playa», óleo de Alfredo Barber.

mundos. La aparición de un mástil en los navíos enlaza el símbolo del barco con los símbolos del eje del mundo, con lo cual la nave funeraria sería la «nave de la trascendencia», de la que habla Schneider, y en definitiva la versión del Sol como prototipo del «muerto que resucita todas las mañanas». Posee el privilegio de atravesar el infierno y no morir, por ello puede girar a las almas a través de los infiernos y traerlas, de nuevo, a la luz del día siguiente traspasando el Hades, puerta del Sol o imagen de lo invisible, marco de la fúnebre barca, rastro cierto de una hierofanía solar.

*SALVADOR ALDANA FERNANDEZ*