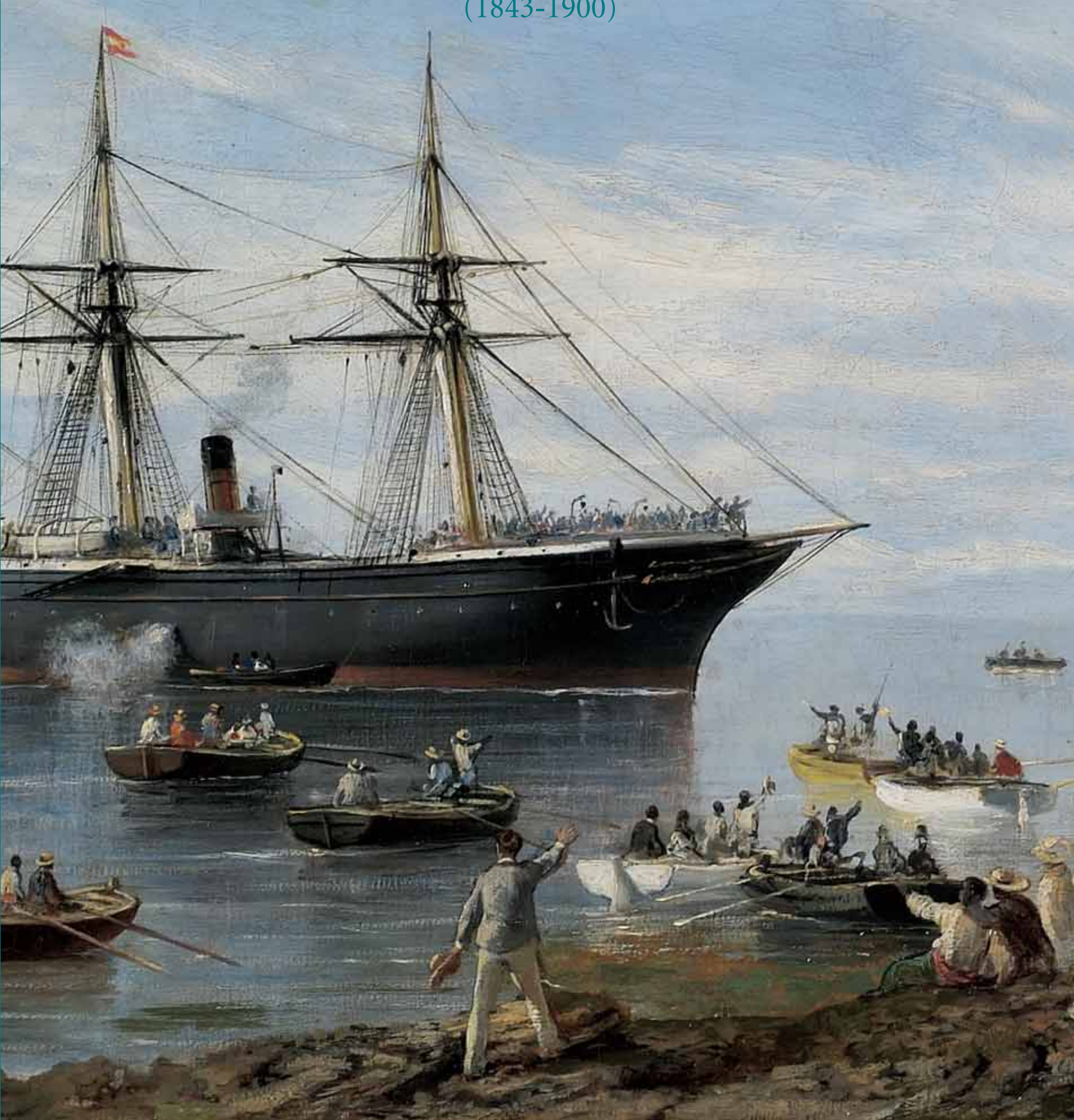


RAFAEL MONLEÓN TORRES

PINTOR I ARQUEÒLEG NAVAL
(1843-1900)



RAFAEL MONLEÓN TORRES

PINTOR I ARQUEÒLEG NAVAL
PINTOR Y ARQUEÓLOGO NAVAL
(1843-1900)

Comisarios:
Fernando González de Canales y López Obrero
M^a Paz Soler Ferrer

RAFAEL MONLEÓN TORRES

PINTOR I ARQUEÒLEG NAVAL
PINTOR Y ARQUEÓLOGO NAVAL
(1843-1900)



Museu de Belles Arts de València

Gener - Març de 2008
Enero - Marzo de 2008



CONSORCI
DE MUSEUS
DE LA
COMUNITAT
VALENCIANA



INSTITUT VALENCIÀ
DE CONSERVACIÓ I
RESTAURACIÓ DE
BÉNS CULTURALS



CONSELL GENERAL
DEL CONSORCI DE MUSEUS
DE LA COMUNITAT VALENCIANA

President d'honor

M. Hble. Sr. FRANCISCO CAMPS ORTIZ
President de la Generalitat

Presidenta

Hble Sra. TRINIDAD MIRÓ MIRA
Consellera de Cultura i Esport

Vicepresidents

Excma. Sra. RITA BARBERÁ NOLLA
Alcaldessa de València

Excm. Sr. JOSÉ JOAQUÍN RIPOLL SERRANO
President de la Diputació Provincial d'Alacant

Excm. Sr. ALBERTO FABRA PART
Alcalde de Castelló de la Plana

President de la Comissió Científicoartística

Il·lm. Sr. RAFAEL MIRÓ PASCUAL
Secretari Autònom de Cultura

Vocals

Excm. Sr. LUIS BERNARDO DÍAZ ALPERI
Alcalde d'Alacant

Excm. Sr. CARLOS FABRA CARRERAS
President de la Diputació Provincial de Castelló

Excm. Sr. ALFONSO RUS TEROL
President de la Diputació Provincial de València

Il·lm. Sr. VICENTE MUÑOZ PUELLES
Representant del Consell Valencià de Cultura

Secretari

Il·lm. Sr. CARLOS-ALBERTO PRECIOSO ESTIGUÍN
Sotssecretari de la Conselleria de Cultura i Esport

CONSORCI DE MUSEUS
DE LA COMUNITAT VALENCIANA

Assessor científic

FELIPE V. GARÍN LLOMBART

Tècnica coordinadora d'exposicions

MONTIEL BALAGUER NAVARRO

Tècnica coordinadora d'exposicions

i relacions institucionals

EVA DOMÉNECH LÓPEZ

Tècnica de gestió expositiva

LUCÍA GONZÁLEZ MENÉNDEZ

Tècnica de gestió administrativa

ISABEL PÉREZ ORTIZ

Tècnic de programació expositiva

VICENTE SAMPER EMBIZ

Tècnica en difusió i promoció

CARMEN VALERO ESCRIBÀ

Comunicació i RR.PP.

NICOLÁS S. BUGEDA CABRERA

Interventor

RAFAEL PARRA MATEU

Administrador

JOSÉ ALBERTO CARRIÓN GARCÍA

Auxiliars administratius

GERMÀ SÁNCHEZ ESLAVA
MARÍA LUISA IZQUIERDO LÓPEZ

Auxiliar de muntatge

ANTONIO MARTÍNEZ PALOP

MUSEU DE BELLES ARTS DE VALÈNCIA

Directora General de Patrimoni Cultural Valencià

Il·lma. Sra. PAZ OLMOS PERIS

Director

FERNANDO BENITO DOMÉNECH

Gerent

ANTONIO BRAVO CONDERANA

Conservadora de Dibuixos i Gravats

ADELA ESPINÓS DÍAZ

Departament de Registre

M^a FRANCISCA CASTILLA CRESPI
M^a JESÚS CLARES MONTOYA

Departament de Restauració

JULIÁN ALMIRANTE AZNAR
PILAR INEBA TAMARIT
ASUNCIÓN TENA ARREGUI
MANUEL MARZAL

Biblioteca

ANA ALFARO HOFMANN
ROSA RODRÍGUEZ CANALS

Secretària de Direcció

EVA TEIXIDOR ARANEGUI

Protocol

RAMÓN MARTÍNEZ MIÑANA

Gerència

CARMEN FERNÁNDEZ ARLANDIS
ALICIA GABARDA ESPINOSA
INMA SENÓN CHAQUÉS

CENTRE DEL CARME

Directora General de Patrimoni Cultural Valencià

Il·lma. Sra. PAZ OLMOS PERIS

Cap d'Àrea de Patrimoni Cultural Valencià

CARMEN IBORRA JUAN

Cap de Servei de Belles Arts i Béns Museístics

SUSANA VILAPLANA SANCHIS

EXPOSICIÓ

Organització

CONSORCI DE MUSEUS DE LA
COMUNITAT VALENCIANA

Comissariat

FERNANDO GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO
MARI PAZ SOLER FERRER

Coordinació

MONTIEL BALAGUER NAVARRO

Projecte i direcció de muntatge

EDELMIR Galdón Casanoves

Registre d'obres

MAR AMAT DE LA FLOR
DAVID GIMILIO SANZ

Enmarcat d'obres

MARTÍNEZ-MACARRÓN Y ASOCIADOS S.L.

Transport i muntatge

FREE, S.L.
JM TRANS, S.L.

Fusteria i pintura

SEBASTIAN LÓPEZ

Il·luminació

ILUMINACIÓN TEMBAL

Retolació i pancartes

SLASTIC

Assegurances

SEGUROS LIBERTY –JM TRANS ISABEL HERRERO–
SEGUROS AXA ART
JUAN JOSÉ LÓPEZ –CORREDURÍA DE SEGUROS–

Restauració d'obres de catàleg

INSTITUT VALENCIÀ DE CONSERVACIÓ I RESTAURACIÓ
DE BÉNS CULTURALS
MUSEU DE BELLES ARTS DE VALÈNCIA
MARÍA JOSÉ BELENGUER

Agraïments

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA:
RAFAEL AZNAR GARRIGUES
DANIEL GARCÍA AMOR
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
MUSEO NAVAL. MADRID:
TEODORO DE LESTER CONTRERAS
ANA ROS TOGORES
ROSA AVELLÀ LUENGO
MUSEO NAVAL. TORRE DEL ORO:
FERNANDO CAMACHO CADAVAL
BIBLIOTECA NACIONAL:
MARÍA LUISA CUENCA
SERGIO MARTÍNEZ IGLESIAS
INSTITUT VALENCIÀ DE CONSERVACIÓ I RESTAURACIÓ
DE BÉNS CULTURALS
MUSEO NACIONAL DE CERÁMICA “GONZÁLEZ MARTÍ”
JAUME COLL CONESA
NIEVES VEGA OVIEDO
FELIPE GARÍN LLOMBART
EDELMIR Galdón Casesnoves
FAMILIES MONLEÓN I MONFORTE
MARÍA JOSÉ BELENGUER
TOTS ELS COL·LECCIONISTES QUE GENEROSAMENT HAN
PRESTAT OBRA I HAN PREFERIT EL ANONIMAT

INSTITUT VALENCIÀ DE CONSERVACIÓ I RESTAURACIÓ DE
BENS CULTURALS

Directora gerent

CARMEN PÉREZ GARCÍA

Supervisió tècnica

CARMEN PÉREZ GARCÍA
JULIÁN ALMIRANTE AZNAR

Restauració de les obres

PAULA ALEIXANDRE HERRERO
ISABEL ALONSO GONZÁLEZ
ROGELIO MARTÍNEZ ALEMANY
ADELA MURGUI CERVERA

Fusteria

FRANCISCO ALBEROLA

CATÀLEG I CD-ROM

Textos

FERNANDO GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO
LORENZO MONFORTE MONLEÓN
HUGO O'DONELL Y DUQUE DE ESTRADA
ANA ROS TOGORES
MARI PAZ SOLER FERRER

Coordinació

GEMA IBÁÑEZ BARBERÁN

Crédits Fotogràfics

ARCHIVO BIBLIOTECA NACIONAL, MINISTERIO DE CULTURA
ARCHIVO MUSEO NAVAL. MADRID
MUSEO DE BELLAS ARTES DE VALENCIA
MUSEO NACIONAL DE CERÁMICA Y ARTES Suntuarias González Martí
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
GONZALO DE LA SERNA
RAFAEL DE LUIS CASADEMUNT

Traducció valenciana

CONSELLERÍA D'EDUCACIÓ
ÀREA DE POLÍTICA LINGÜÍSTICA
SERVICI D'ASSESSORAMENT LINGÜÍSTIC I TRADUCCIÓ
JOSEPA ASENSI CONDOMINA

Disseny, maquetació i impressió

PENTAGRAF IMPRESORES, S.L.

ISBN: 978-84-482-4864-2
Dipòsit Legal: V-408-2008

.....
© Dels textos: els autors

© De les imatges: els propietaris i/o dipositaris

© De la present edició: Generalitat Valenciana, 2008

IBERIA
TRANSPORTISTA OFICIAL

Col·labora

INSTITUT VALENCIÀ
DE CONSERVACIÓ I
RESTAURACIÓ DE
BÉNS CULTURALS

ÍNDIX / ÍNDICE

Pròleg de presentació / Prólogo de presentación FRANCISCO CAMPS ORTIZ. President de la Generalitat	9
Vida i obra de Rafael Monleón Torres / Vida y obra de Rafael Monleón Torres FERNANDO GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO. Capità de navili / Capitán de navio	11
Rafael Monleón, arqueòleg naval / Rafael Monleón, arqueólogo naval HUGO O'DONELL Y DUQUE DE ESTRADA Duc de Tetuan, de la Reial Acadèmia de la Història i del patronat del Museu Naval Duque de Tetuan, de la Real Academia de la Historia y del patronato del Museo Naval	33
Rafael Monleón Torres i el Museu Naval / Rafael Monleón Torres y el Museo Naval ANA ROS TOGORES Conservadora del Museu Naval de Madrid / Conservadora del Museo Naval de Madrid	51
La ceràmica en l'obra de Rafael Monleón Torres / La cerámica en la obra de Rafael Monleón Torres M ^a PAZ SOLER FERRER Conservadora del Museu Nacional de Ceràmica "González Martí" de València Conservadora del Museo Nacional de Cerámica González Martí de Valencia	65
Visió familiar del pintor Monleón / Visión familiar del pintor Monleón LORENZO MONFORTE MONLEÓN	71
Catàleg / Catálogo FERNANDO GONZÁLEZ DE CANALES Y LOPEZ-OBREIRO <i>La pintura d'història marítima / La pintura de historia marítima</i> <i>La pintura de retrat de vaixell / La pintura de retrato de buque</i> <i>Les caravel·les de Colom / Las carabelas de Colón</i> <i>La pintura de la mar (marines) / La pintura de la mar (marinas)</i> <i>La pintura de paisatge y costumbrista / La pintura de paisaje y costumbrista</i> M ^a PAZ SOLER FERRER <i>El seu gabinet i altres objectes personals / Su gabinete y otros objetos personales</i>	75 78 102 130 142 172 182
Bibliografia / Bibliografía	197

Per raons geogràfiques i sobretot per la seua influència constant al llarg de la història, la Comunitat València té en el mar Mediterrani a un dels seus principals referents culturals i socials. Baste recordar que van ser els romans els que en el segle II abans de Crist van fundar València i que també altres colonitzadors com els fenicis o els àrabs eren riberencs.

Des de la Generalitat, conscients de la rellevància que té eixe referent per al nostre poble, recol·lem amb decisió totes les iniciatives conduents al seu reconeixement i valoració pels ciutadans.

En el que concernix a la mostra que ara presentem, es tracta de divulgar la trajectòria personal i l'obra artística del marí Rafael Monleón Torres (1843-1900), que entre altres càrrecs, va exercir el de director i conservador del Museu Naval de Madrid.

Les marines, vistes de ports, recreacions històriques i models d'embarcacions que integren l'exposició formen un conjunt homogeni, que ens acosta a les tècniques i el temperament creatiu d'un home que va viure per i per al mar.

Encara amb els records frescos de la XXXII^a edició de l'America's Cup, resulta especialment satisfactori assistir a esta nova demostració de la nostra aposta per remarcar o enfortir els nostres vincles amb el Mare Nostrum.

FRANCISCO CAMPS ORTIZ
President de la Generalitat

Por razones geográficas y sobre todo por su influencia constante a lo largo de la historia, la Comunidad Valencia tiene en el mar Mediterráneo a uno de sus principales referentes culturales y sociales. Baste recordar que fueron los romanos quienes en el siglo II antes de Cristo fundaron Valencia y que también otros colonizadores como los fenicios o los árabes eran ribereños.

Desde la Generalitat, conscientes de la relevancia que tiene ese referente para nuestro pueblo, apoyamos con decisión todas las iniciativas conducentes a su reconocimiento y valoración por los ciudadanos.

En lo que concierne a la muestra que ahora presentamos, se trata de divulgar la trayectoria personal y la obra artística del marino Rafael Monleón Torres (1843-1900), que entre otros cargos, desempeñó el de director y conservador del Museo Naval de Madrid.

Las marinas, vistas de puertos, recreaciones históricas y modelos de embarcaciones que integran la exposición forman un conjunto homogéneo, que nos acerca a las técnicas y el temperamento creativo de un hombre que vivió por y para el mar.

Todavía con los recuerdos frescos de la XXXII^a edición de la America's Cup, resulta especialmente satisfactorio asistir a esta nueva demostración de nuestra apuesta por remarcar o fortalecer nuestros vínculos con el Mare Nostrum.

VIDA I OBRA DE RAFAEL MONLEÓN TORRES

Fernando González de Canales y López-Obrero

Capità de navili. Institut de Cultura i Història Naval

PRIMERS PASSOS I PRIMER ESTUDI A MADRID (1843 A 1868)



aix Monleón en 1843 en el núm. 14 del carrer de Calatrava de València, en el si d'una família acomodada de cinc fills (Joan, Rafael, Paco, Teresa i Isabel); son pare, el celebre arquitecte Sebastià Monleón Estellés (1815-1878), professor de la Reial Acadèmia de Sant Carles que llavors formava els arquitectes, va arribar a presidir la Societat d'Arquitectura, i va ser figura de gran ressonància en l'arquitectura valenciana de l'època. Dins d'un classicisme de sòbria ornamentació, les seues obres —plaça de bous, Facultat de Medicina, fatxada del teatre Principal i asil de Sant Joan Baptista, entre d'altres— omplin una època de l'arquitectura valenciana. També a ell es deu la fundació en 1858 de la famosa fàbrica de taulellets de Sant Pius V, per a la qual Monleón realitzarà nombrosos dibuixos i pintarà plaques de taulellets amb marines i paisatges.¹

Son pare, com assenyala Manuel González Martí, "lluny d'oposar-se a la decidida vocació del seu fill per l'art, la fomenta, però infiltrant, a la par, en la intel·ligència del xicot l'amor a la cultura, a l'estudi literari i li exigix una carrera"². Des dels seus primers anys es manifesten en ell dos grans aficions, el mar i la pintura; així la seua formació transcorre entre els seus estudis de pilot naval, que realitza en l'Escola de Nàutica de València, i la Reial Acadèmia de Belles Arts de Sant Carles de la mateixa ciutat, en la qual es matricula en 1855 en Geometria i Aritmètica per a dibuixants i principis de la figura,³ el catedràtic de la qual era Rafael Montesinos, paisatgista i retratista.⁴ En aquell moment ja era admirat entre els

VIDA Y OBRA DE RAFAEL MONLEÓN TORRES

Fernando González de Canales y López-Obrero

Capitán de navío. Instituto de Cultura e Historia Naval

PRIMEROS PASOS Y PRIMER ESTUDIO EN MADRID (1843 A 1868)



ace Monleón en 1843 en el nº 14 de la calle Calatrava de Valencia, en el seno de una familia acomodada de cinco hijos (Juan, Rafael, Paco, Teresa e Isabel); su padre, el célebre arquitecto don Sebastián Monleón Estellés (1815-1878), profesor de la Real Academia de San Carlos que por entonces formaba a los arquitectos, llegó a presidir la Sociedad de Arquitectura, siendo figura de gran resonancia en la arquitectura valenciana de la época. Dentro de un clasicismo de sobria ornamentación, sus obras —Plaza de Toros, Facultad de Medicina, fachada del Teatro Principal y Asilo de San Juan Bautista entre otras— llenan una época de la arquitectura valenciana. También a él se debe la fundación en 1858 de la afamada fábrica de azulejos de San Pío V, para la que Monleón realizará numerosos dibujos y pintará placas de azulejos con marinas y paisajes.¹

Su padre, como señala don Manuel González Martí, "lejos de oponerse a la decidida vocación de su hijo por el arte, la fomenta, pero infiltrando, a la par, en la inteligencia del muchacho el amor a la cultura, al estudio literario y le exige una carrera"². Desde sus primeros años se manifiestan en él dos grandes aficiones el mar y la pintura, así su formación transcurre entre sus estudios de piloto naval, que realiza en la Escuela de Náutica de Valencia, y la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos de la misma ciudad, en la que se matricula en 1855 en Geometría y Aritmética para dibujantes y Principios de la figura,³ cuyo catedrá-

seus condeixebles de l'Escola de Nàutica i pels nombrosos i selectes coneguts de la seua família, per les seues excel·lents qualitats artístiques.

Els seus estudis encaminats amb aprofitament en la seua doble vocació, li van fer conèixer prompte la terminologia marinera i el seu amor a la mar i a la naturalesa a través del dibuix i la pintura. Amb un parèntesi en el curs 1858-1859, en què consta en el seu expedient el fet de no poder assistir a causa dels seus estudis universitaris⁵, navega com a pilot naval, per les aigües del mar del Nord, on recalca en ports d'Anglaterra, Escòcia, Alemanya, Països Baixos i França; allí, a la Bretanya, va haver de contemplar les marines de l'alemany Teodoro Weber, especialista en calmes, tempestats, naufragis i escenes portuàries, i va quedar impressionat amb la mar trencant en les esculleres del poble de Bland, els dies de pluges a Treporet o les calmes de la rada de Boulogne, que amb tant vigor havia arreplegat este en els seus quadres⁶.

Continua els seus estudis a València fins a 1863, any en què es trasllada a Madrid, i es matricula en els cursos 1863-64 i 1864-65 en l'Escola Superior de Pintura, Escultura i Gravat dependent de l'Acadèmia de San Fernando, en l'assignatura de Dibuix del Natural i Draperia, en la qual obté qualificació d'excel·lent. Allí, rep classes de Paisatge del professor Carlos de Haes, a pesar de no estar matriculat en esta assignatura⁷. En el curs 1863-64 viatja a Conca i deixa diverses vistes d'esta ciutat, exemple de l'ensenyança rebuda⁸.

La visió del seu mestre, completament nova, d'interpretar la naturalesa, —a través de la realitat adquirida directament d'esta— tota la poesia que transmet, la seua grandesa, infinitud, detall i colorit, no anava a deixar insensible el jove Monleón, que, enamorat de la mar, aconseguix apreciar la seua infinitud que es confon amb la menudesa dels hòmens, que en closques flotants lluiten per sobreviure en les mars tempestuoses del mar del Nord i Cantàbric, en contrast amb la placidesa espiritual de les tranquil·les aigües mediterrànies.

tico era Rafael Montesinos, paisajista y retratista⁴. Por aquel entonces ya era admirado, por sus excelentes cualidades artísticas, entre sus condiscípulos de la Escuela de Náutica y por los numerosos y selectos conocidos de su familia.

Sus estudios llevados con aprovechamiento en su doble vocación, le hicieron pronto conocer la terminología marinera y su amor a la mar y a la naturaleza a través del dibujo y la pintura. Con un paréntesis en el curso 1858-59, en que consta en su expediente no poder asistir por impedirlo sus estudios universitarios⁵, navega como piloto naval, por las aguas del mar del Norte, donde recalca en puertos de Inglaterra, Escocia, Alemania, Países Bajos y Francia; allí, en la Bretaña, debió de contemplar las marinas del alemán Teodoro Weber, especialista en calmas, tempestades, naufragios y escenas portuarias y quedó impresionado con la mar rompiendo en las escolleras del pueblo de Bland, los días de lluvias en Treporet o las calmas de la rada de Boulogne, que con tanto vigor había recogido éste en sus cuadros⁶.

Continúa sus estudios en Valencia hasta 1863 en que se traslada a Madrid, matriculándose en los cursos 1863-64 y 1864-65 en la Escuela Superior de Pintura, Escultura y Grabado dependiente de la Academia de San Fernando, en la asignatura de Dibujo del Natural y Ropaje, en la que obtiene calificación de sobresaliente. Allí recibe clases de Paisaje del profesor Carlos de Haes a pesar de no estar matriculado en esta asignatura.⁷ En el curso 1863-64 viaja a Cuenca dejando varias vistas de esta ciudad, ejemplo de la enseñanza recibida.⁸

La visión de su maestro, completamente nueva de interpretar la naturaleza, —a través de la realidad adquirida directamente de ésta— toda la poesía que transmite, su grandeza, infinitud, detalle y colorido, no iba dejar insensible al joven Monleón que enamorado de la mar, logra apreciar su infinitud que se confunde con la pequeñez de los hombres, que en cascarones flotantes luchan por sobrevivir en las mares tormentosas del Mar de Norte y Cantábrico, en contraste con la placidez espiritual de las tranquilas aguas mediterráneas. Ya

Ja el seu mestre s'havia interessat pel mar –la costa, les mareas, l'onatge–; no obstant això, només va realitzar alguns grans quadres amb argument marí i pràcticament cap dins del gènere de marines amb embarcacions. “Testimoni d'este filó quasi inexplorat per Haes va ser recollit pel seu deixeble valencià Rafael Monleón i Torres (1843-1900), que es convertiria amb els anys en el màxim especialista en la pintura de marines espanyola de la segona mitat del segle XIX”.⁹

Coincidint quasi amb la terminació dels seus estudis, obté el seu primer èxit artístic en l'Exposició Nacional de Belles Arts de 1864, on ja mostra les seues inclinacions artístiques cap a la pintura marina, producte de la seua vocació marinera i de la seua formació artística. Concorre a esta, com a deixeble de De Haes i de Montesinos, presentant *Una visita de la Reial Casa de Campo*, paratge retratat una vegada i una altra pel mestre De Haes i els seus deixebles, ja que és un espai natural prop de Madrid, i dos marines: *Marina. Costa de Dénia* per la qual se'l distingix amb menció honorífica especial i *Marina después de la tempestad*.¹⁰ A partir de llavors, Monleón serà un assidu assistent a estes convocatòries amb quadros, amb la mar com a protagonista, encara que en els últims anys de la seua vida concorreria amb paisatges de la serra de Madrid, que havia conegut quan estudiava amb De Haes i que mai va deixar d'oblidar, com s'aprecia en els nombrosos dibuixos i apunts de la contornada de Madrid i les seues muntanyes.¹¹

A cavall entre els Països Baixos i Espanya, amb visites a França, Alemanya i Anglaterra, transcorre la seua vida entre els anys 1865 i 1868, quan, enlluernat per l'obra de Clays, es queda a Bruges i decidix entrar en el seu estudi.¹² Ací, repetix els seus temes, alguns fins i tot amb el mateix títol. Bruges, València i Madrid seran els vèrtexs del triangle existencial d'estos anys. La coincidència en l'amor al mar, el desig de superació i l'empremta de Clays incidixen en la seua personalitat; dibuixa sense parar i pinta quadros, alguns de grans me-

su maestro se había interesado por el mar –la costa, las mareas, el oleaje–, sin embargo, solo realizó algunos grandes cuadros con argumento marino y prácticamente ninguno dentro del género de marinas con embarcaciones. “Testigo de este filón casi inexplorado por Haes fue recogido por su discípulo valenciano Rafael Monleón y Torres (1843-1900) que se convertiría con los años en el máximo especialista en la pintura de marinas española de la segunda mitad del siglo XIX”.⁹

Coincidiendo casi con la terminación de sus estudios, obtiene su primer éxito artístico en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1864, donde ya muestra sus inclinaciones artísticas hacia la pintura marina, producto de su vocación marinera y de su formación artística. Concorre a ésta como discípulo de Haes y de Montesinos presentando *Una visita de la Real Casa de Campo*, paraje retratado una y otra vez por el maestro Haes y sus discípulos al ser un espacio natural cerca de Madrid, y dos marinas: *Marina. Costa de Denia* por el que se le distingue con mención Honorífica Especial y *Marina después de la tempestad*.¹⁰ A partir de entonces, Monleón será un asiduo asistente a estas convocatorias con cuadros, con la mar como protagonista, aunque en los últimos años de su vida concurriría con paisajes de la sierra de Madrid que había conocido cuando estudiaba con Haes y que nunca dejó olvidar, como se aprecia en los numerosos dibujos y apuntes de los alrededores de Madrid y sus montañas.¹¹

A caballo entre los Países Bajos y España, con visitas a Francia, Alemania e Inglaterra transcurre su vida entre los años 1865 y 1868, donde deslumbrado por la obra de Clays se queda en Brujas y decide entrar en su estudio.¹² Aquí repite sus temas, algunos hasta con el mismo título. Brujas, Valencia y Madrid serán los vértices del triangulo existencial de estos años. La coincidencia en el amor al mar, el deseo de superación y la impronta de Clays inciden en su personalidad; dibuja sin descanso y pinta cuadros, algunos de gran tamaño, que le lanzarían

sure, que el llançarien al cim de la pintura marítima espanyola. Les aigües tranquil·les dels canals, les platges amb les seues barques avarades, els vaixells dels canals, *Tjalk*, *Kof*, *Zjalto* i el *Coolen aak*, com ell el batejaria “aigua de colònia”, els rius Mosel·la i Escalda, les platges d’Heys, el canal de Ville Bros, Vlissinguen, les barques holandeses a Moerlik... I en contrast amb estes mars en calma, les furioses onades que trenquen en els penya-segats en rosaris de blanca bromera, amb horitzons boirosos carregats de vapors rogencs, horitzons de tempestats, que encollixen el cor i de naufragis de naus que es trenquen entre el cruixir dels seus bucs, i el rifat de les seues veles, i hòmens aferrats a un dèbil andarivell que els porte a la salvació o resant entre les restes, perquè Déu s’apiade d’ells, esperant el miracle que el marí sempre porta dins de si, quan la forces del mar es deslliguen amb el seu incontenible poder. Tot això és repetit una vegada i una altra, en una involució entre l’artista i el marí, on no hi ha límit entre ambdós personalitats.¹³

També els seus llapis i pinzells es detenen en el paisatge, en la plàcida contornada de Brussel·les, en les verdes praderies holandeses, en els molins de vent, realitzats amb pols ferm i fi detall en un colorit ple de transparència i ric de tonalitats.

Però no sols és Clays, també els seus viatges a Anglaterra i París, les seues visites a les exposicions del moment, als museus i les biblioteques, on contempla, estudia, pren apunts de naus i embarcacions de tot país i època, va deixant empremta profunda en la seua manera d’interpretar el paisatge marí i la història de la construcció naval.

Marina. Col·lecció particular



Marina. Colección particular

És sorpresa, el que degué sentir davant de la pintura marítima holandesa dels segles XVI i XVII, a la qual cap amant de la mar es podrà sentir immune. Ací i allí confirmarà la seua afició per l’arqueologia naval, que després utilitzarà en els seus quadros i treballs, la qual cosa el portarà a convertir-se en un erudit i el més gran es-

a la cima de la pintura marítima española. Las aguas tranquilas de los canales, las playas con sus barcas varadas, los barcos de los canales, “tjalk”, “kof”, “zjalto” y el “coolen aak”, como él lo bautizaría “agua de colonia”, los ríos Mosela y Escalda, las

playas de Heys, el canal de Ville Bros, Vlissinguen, las barcas holandesas en Moerlik... Y en contraste con estas mareas calmas, las furiosas olas que rompen en los acantilados en rosarios de blanca espuma, con horizontes brumosos cargados de vapores rojizos, horizontes de tormentas, que encogen el corazón y de naufragios de barcos que se rompen entre el crujir de sus cascos y el rifado de sus velas y hombres aferrados a un débil andarivel que los lleve a la salvación o rezando entre los restos, para que Dios se apiade de ellos, esperando el milagro que el marino siempre lleva dentro de sí, cuando la fuerza de la mar se desata con su incontenible poder. Todo esto es repetido una y otra vez, en una involución entre el artista y el marino, donde no existe el límite entre ambas personalidades.¹³

También sus lápices y pinceles se detienen en el paisaje, en los apacibles alrededores de Bruselas en las verdes praderas holandesas, en los molinos de viento, realizados con pulso firme y fino detalle en un colorido lleno de transparencia y rico de tonalidades.

Pero no solo es Clays, también sus viajes a Inglaterra y París, sus visitas a las exposiciones del momento, a los museos y bibliotecas, donde contempla, estudia, toma apuntes de buques y embarcaciones de todo país y época, va dejando huella profunda en su manera de interpretar el paisaje marino y la historia de la construcción naval.

Es asombro, el que debió de sentir ante la pintura marítima holandesa de los siglos XVI y XVII, al que ningún amante de la mar se podrá sentir inmune. Aquí y allí confirmará su afición por la arqueología naval, que después utilizará en sus cuadros y trabajos, lo que le llevará a convertirse en un erudito y el más grande especialista de todos los tiempos que ha

pecialista de tots els temps que ha vist la llum a Espanya. També la seua activitat arribarà al gravat i l'aiguafort, que havia iniciat amb el seu mestre De Haes, també artista eminent en este art. Completa els seus estudis amb el belga Alfredo Baes i el francès Luis Allemand.¹⁴ El 1866 és per al pintor un any de gran activitat viatgera i creativa. Durant la primavera passeja per la serra de Madrid deixant apunts de Cercedilla i Navacerrada; a l'estiu, per la seua terra natal. Viatja per Bèlgica, Holanda i França, arreplegant empremtes dels paisatges d'Heys i Vlessiguen i escenes de les rieres d'Ostende, Rotterdam i Toló, on culmina amb la seua presentació a l'Exposició Nacional de gener de 1867 amb cinc olis¹⁵, un dels quals, *Paisatges de Torrelodones*, recorda el seu mestre De Haes i rep menció honorífica especial per *Tempestat i naufragi al cap de Sant Antoni*. Concorre també a les regionals de València i Barcelona de 1867 amb *La badia de Xàbia*, que ja havia presentat en la Nacional. Transcorre este últim any, pràcticament als Països Baixos, realitzant nombrosos dibuixos i olis del natural, quasi tots marines i preparant el seu concurs a pròximes exposicions.¹⁶

EL SEU PRIMER ESTUDI I PINTOR HONORARI DEL MUSEU NAVAL DE MADRID (1868-1870)

En 1868 obri el seu estudi al carrer de Las Hileras, prop de la Porta del Sol de Madrid,¹⁷ cosa que no el constreny per a continuar el seu esperit viatger per Espanya i els països europeus. El que en aquell moment era considerat el marinista espanyol per excel·lència, inicia un nou rumb en la seua creació artística; la representació detallista de naus i la seua construcció. Esta nova faceta el porta a contínues visites al Museu Naval, on crea uns vincles que durarien fins al final dels seus dies. De les seues visites a Cadis i a l'arsenal de La Carraca, deixa mostres en nombrosos apunts, dibuixos i quadros de les naus de la marina de guerra,

visto la luz en España. También su actividad alcanzará el grabado y el aguafuerte, que se había iniciado con su maestro Haes, también artista eminente en este arte. Completa sus estudios con el belga Alfredo Baes y el francés Luís Allemand.¹⁴

El 1866 es para el pintor un año de gran actividad viajera y creativa. En la primavera pasea por la sierra de Madrid dejando apuntes de Cercedilla y Navacerrada, en el verano por su tierra natal. Viaja por Bélgica Holanda y Francia, recogiendo improntas de los paisajes de Heys y Vlessiguen y escenas de las rías de Ostende, Róterdam y Tolón, culminando con su presentación a la Exposición Nacional de enero de 1867 con cinco oleos¹⁵, uno de los cuales *Paisajes de Torrelodones*, recuerda a su maestro Haes y recibiendo mención Honorífica Especial por *Tempestad y naufragio en el cabo de San Antonio*. Concorre también a las regionales de Valencia y Barcelona de 1867 con *La bahía de Javea* que ya había presentado en la Nacional. Transcurre este último citado año, prácticamente en los Países Bajos realizando numerosos dibujos y óleos del natural casi todos Marinas y preparando su concurso a próximas exposiciones.¹⁶

SU PRIMER ESTUDIO Y PINTOR HONORARIO DEL MUSEO NAVAL DE MADRID (1868 A 1870)

En 1868 abre su estudio en la calle de las Hileras, cerca de la Puerta del Sol de Madrid¹⁷, lo que no le constriñe para continuar con su espíritu viajero por España y los países europeos. El que por aquel entonces era considerado el marinista español por excelencia, inicia un nuevo rumbo en su creación artística; la representación detallista de buques y su construcción. Esta nueva faceta le lleva a continuas visitas al Museo Naval, creándose unos vínculos que durarían hasta el final de sus días. De sus visitas a Cádiz y al arsenal de La Carraca, deja muestras en numerosos apuntes, dibujos y cuadros de los buques de la marina de Guerra,

i en la primera obra que realitza per encàrrec per al Museu Naval de Madrid en 1869: *Combat d'El Callao* (2 de maig de 1868), que tornarà a repetir-la amb escasses variacions l'any següent.¹⁸

Del seu pas per Sevilla, dibuixa el Guadalquivir i la Torre de l'Or, tema que tornarà a repetir prou vegades al llarg de la seua vida. Sant Sebastià i el seu passeig Marítim, el port de València, l'Albufera, els rius Escalda, Mosel·la i Tàmesi, així com les platges d'Heys i Vlessingen apareixen recollides en diversos apunts i quadros.

El nou camí emprés enenguany es confirma quan presenta el 15 de juliol de 1869 una sol·licitud al president de l'Almirallat, per a optar al càrrec honorífic de "Pintor i dibuixant del Museu Naval i de l'Armada", sol·licitud que reiterarà al maig de l'any següent davant de la no-resolució de la petició. Esta sol·licitud va ser acompanyada pel quadre *El Combat de Trafalgar: Vista general* (21 d'octubre de 1805). El 14 de maig de 1870 és nomenat pintor honorari del Museu Naval.¹⁹

En este any viatja al juliol a Barcelona per a deixar constància dels exercicis de l'Esquadra, de les naus que hi participen i els detalls d'estes. Igual que en els anys anteriors, viatja per Europa, en particular, per Bèlgica i Holanda, realitzant nombroses marines i paisatges dels llocs ja arreplegats en anys anteriors. Participa en l'Exposició Regional de Belles Arts de València i la provincial de Gant amb *Barques del bou al port de València* (o/l 50 ? 80 cm), i *El Guadalquivir a Sevilla* (o/l 60 ? 90 cm). Ambdós venuts a Brussel·les.

A partir d'eixe any, la seua obra quedarà lligada a l'estudi i la investigació de la història de la navegació a través de les embarcacions de totes les nacions i èpoques. Este gènere era considerat a Espanya, en la seua època i inclús hui, com a menor, per entendre que el seu interès és fonamentalment decoratiu i específic dels

Combat d'El Callao (2 de maig de 1866), Museu Naval



Combate de El Callao (2 de mayo de 1866) Museo Naval

y en la primera obra que realiza por encargo para el Museo Naval de Madrid en 1869: *Combate de El Callao* (2 de mayo de 1868), que volverá a repetir con escasas variaciones al año siguiente.¹⁸

De su paso por Sevilla, dibuja el Guadalquivir y la Torre del Oro, tema sobre el que volverá bastantes veces a lo largo de su vida. San Sebastián y su paseo Marítimo, el puerto de Valencia, la Albufera, los ríos Escalda, Mosela y Támesis, así como las playas de Heys y Vlessingen son recogidos en varios apuntes y cuadros.

El nuevo camino emprendido en este año se confirma al presentar el 15 de julio de 1869 una solicitud al Presidente del Almirantazgo, para optar al cargo honorífico de "Pintor y dibujante del Museo Naval y de la Armada", solicitud que reiterará en mayo del siguiente año ante la no resolución de la petición. Esta solicitud fue acompañada por el cuadro *El Combate de Trafalgar: Vista general* (21 de octubre de 1805). El 14 de mayo de 1870 es nombrado pintor Honorario del Museo Naval.¹⁹

En este año viaja en julio a Barcelona para dejar constancia de los ejercicios de la Escuadra, de los buques que participan y detalles de los mismos. Igual que en los años anteriores viaja por Europa, en particular por Bélgica y Holanda, realizando numerosas marinas y paisajes de los lugares ya recogidos en años anteriores. Participa en la Exposición regional de Bellas Artes de Valencia y la provincial de Gante con *Barcas del bou en el puerto de Valencia* (o/l 50 x 80 cm.) y *El Guadalquivir en Sevilla* (o/l 60 x 90 cm.). Ambos vendidos en Bruselas.

A partir de este año, su obra quedará ligada al estudio e investigación de la historia de la navegación a través de las embarcaciones de todas las naciones y épocas. Este género era considerado en España, en su época y aun hoy, como menor, por entender que su interès es fundamentalmente decorativo y específico de los profesionales de la mar. La exigencia de

professionals de la mar. L'exigència d'un gran coneixement de l'arquitectura naval, de la mar i del comportament de les embarcacions en les aigües, al mateix temps que precisar d'un dibuix minuciós, i com no, la inspiració de l'artista que transforma el que pot ser una representació fotogràfica freda i convencional en una obra d'art, fa que este complex món de coneixement i art estiga només a l'abast de pocs artistes i menys inclús dels crítics; per això, el fet de considerar-lo com a art menor naix tant de la ignorància com de la falta de les qualitats anteriorment mencionades pels artistes.

Tot l'anterior no va ser obstacle perquè continuara pintant els paisatges de la contornada de Madrid fins al final dels seus dies, com ho confirma la seua participació en l'Exposició Nacional de 1899 amb *La muntanya Maliciosa (Navacerrada)* i les marines que el van consagrar com el millor marinista de l'època. En estes hi apareixen les tranquil·les aigües dels ports, els marenys, les rades, els dics, junt amb els modestos caserius i esvelts campanars, bots, pesquers, corbetes, fragates, mercants i qualsevol classe d'embarcacions atracades, fondejades o navegant amb les seues veles desplegadas o desprenent columnes de fum lluint vistosos gallardets i banderes, i en contrast, les teles de mars encrespats on les onades s'estavellen en penya-segats, deixant rosari de bromeres i pluja de fines gotes, amb naus capejant el temporal o afonant-se entre seques, desarborats joguets de la mar, deixant esteles de vergues, esquinçalls de vela i hòmens buscant la salvació. Tot això recollit amb fi pinzell, àmplia paleta i detall mariner. Finalment, les gavines que mai falten, que animen amb els seus vols arran d'aigua i trenquen la placidesa de les aigües o les encrespades onades.

D'estos anys que relatem, les barques de bou a València, el Guadalquivir al seu pas per Sevilla, el canal de la Màneg, els canals de Bèlgica i Holanda i les fragates de l'Armada espanyola són els temes més destacats.²⁰

un gran conocimiento de la arquitectura naval, de la mar y del comportamiento de las embarcaciones en sus aguas, a la vez que precisar de un dibujo minucioso, y como no, la inspiración del artista que trasforma lo que puede ser una representación fotográfica fría y convencional en una obra de arte, hace que este complejo mundo de conocimiento y arte, esté sólo al alcance de pocos artistas y menos aun de los críticos, por lo de considerarlo como arte menor, nace tanto de la ignorancia como de la falta de las cualidades anteriormente mencionadas por los artistas.

Todo lo anterior no fue óbice para que siguiera pintando los paisajes de los alrededores de Madrid hasta el final de sus días, como lo confirma su participación en la Exposición Nacional de 1899 con *La montaña Maliciosa (Navacerrada)* y las marinas que lo consagraron como el mejor marinista de su época. En ellas aparecen las tranquilas aguas de los puertos, las marismas, las radas, los diques, junto a los modestos caseríos y esbeltos campanarios, botes, pesqueros, corbetas, fragatas, mercantes y toda clase de embarcaciones atracadas, fondeadas o navegando con sus henchidas velas o desprendiendo columnas de humo luciendo vistosos gallardetes y banderas, y en contraste los lienzos de mares encrespados donde las olas se estrellan en acantilados dejando rosario de espumas y lluvia de finas gotas, con barcos capeando el temporal o hundiéndose entre bajíos, desarbolados juguetes de la mar, dejando estelas de vergas, jirones de vela y hombres buscando la salvación. Todo ello recogido con fino pincel, amplia paleta y detalle marinero. Por último las gaviotas que nunca faltan, animan con sus vuelos a ras de agua y rompen la placidez de las aguas o las encrespadas olas.

De estos años que venimos relatando, las barcas de bou en Valencia, el Guadalquivir a su paso por Sevilla, el canal de la Mancha, los canales de Bèlgica y Holanda y las fragatas de la Armada Española, son los temas más destacados²⁰.

PINTOR HONORARI I PINTOR RESTAURADOR DEL MUSEU NAVAL (1870-1881)

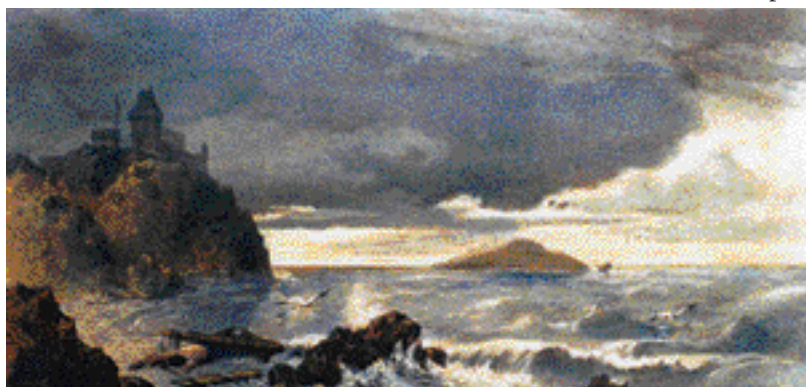
L'any 1871 viatja per Cadis i Cartagena, deixant constància de nombrosos retrats de les fragates de guerra de l'Armada i detalls d'estes. Del seu viatge a l'estiu a Galícia i Lisboa pinta *Vista de la ria de Marín* i *La torre de Betlem prop de Lisboa*, que presenta a l'Exposició Nacional d'eixe any junt amb altres quatre, i obté el premi de tercera classe per *Borrasca en el mar del Nord*.²¹

L'any següent transcorre a Madrid amb lleugeres escapades a Brussel·les i la seua terra natal. Treballa sense parar sobre els nombrosos apunts i dibuixos presos del natural en temps anteriors. Prepara els quadros amb què participarà en pròximes exposicions, en especial, per a l'Exposició Internacional de Viena. Participa en l'Exposició Regional de Belles Arts de València amb obres que recullen els rius Escalda i Tàmesi, i el premiat *El Rey Jaime II vapor correu de rodes al port de València*.²²

El 1873 és de gran activitat com a pintor de l'Almirallat. Els fets de la història naval passada i contemporània són temes recurrents de la seua creativitat artística. Naus, galeres, fragates i navilis són estudiats i dibuixats com a protagonistes dels fets narrats. Per a perpetuar i commemorar la brillant defensa de l'Havana, realitza diversos dibuixos base del quadro destinat al Museu Naval de Madrid, *La defensa del castell del Morro de l'Havana atacat pels anglesos el juliol del 1762 i defés heroicament pel capità de navili Velasco*.²³

El viatge de circumnavegació de la fragata *Numancia* realitzat entre el 10 de maig de 1866 i el 24 de setembre de 1867, després del combat d'El Callao, l'aprofita per a commemorar un succés notable en realitzar, per encàrrec particular, el quadro *La fragata Numancia passant l'estret de Magallanes* (o/l 50 x 80 cm). La fragata

Naufregi. Col·lecció particular



Naufregi. Colección particular

PINTOR HONORARIO Y PINTOR RESTAURADOR DEL MUSEO NAVAL (1870-1881)

El año 1871 viaja por Cádiz y Cartagena dejando

constancia de numerosos retratos de las fragatas de guerra de la Armada y detalles de ellas. De su viaje en el verano a Galicia y Lisboa pinta *Vista de la ría de Marín* y *La torre de Belén cerca de Lisboa* que presenta a la Exposición Nacional de ese año en unión de otros cuatro, obteniendo Premio de 3ª clase por *Borrasca en el Mar del Norte*.²¹

El año siguiente transcurre en Madrid con ligeras escapadas a Bruselas y su tierra natal. Trabaja sin descanso sobre los numerosos apuntes y dibujos tomados del natural en tiempos anteriores. Prepara los cuadros con los que participará en próximas exposiciones, en especial para la Exposición Internacional de Viena. Participa en la Exposición regional de Bellas Artes de Valencia con obras que recogen los ríos Escalda y Támesis y el premiado *El rey Jaime II vapor correo de ruedas en el puerto de Valencia*.²²

El 1873 es de gran actividad como pintor del almirantazgo. Los hechos de la historia naval pasada y contemporánea son temas recurrentes de su creatividad artística. Naos, galeras, fragatas y navíos, son estudiados y dibujados como protagonistas de los hechos narrados. Para perpetuar y conmemorar la brillante defensa de la Habana, realiza varios dibujos base del cuadro destinado al Museo Naval de Madrid, *La Defensa del castillo del Morro de la Habana atacado por los ingleses en julio del 1762 y defendido heroicamente por el capitán de navío Velasco*.²³

El viaje de circunnavegación de la fragata *Numancia* realizado entre 10 de mayo de 1866 y 24 de septiembre de 1867, después del Combate del Callao, lo aprovecha para conmemorar un acaecimiento notable al realizar, por encargo particular, el cuadro *La fragata Numancia pasando el Estrecho de Magallanes* (o/l 50 x 80 cm.). La fragata navegando entre

navegant entre boires en una brava mar i una costa plena de gels, on els grisos blavosos contrasten amb els blancs gels.

La revolució cantonal d'eixe any proporcionarà al pintor l'oportunitat de realitzar una de les seues grans obres, que també es contempla en el Museu Naval, *Defensa de l'arsenal de La Carraca contra els insurgents cantonals a l'agost del 73*. El quadro, realitzat per encàrrec del ministre de Marina, va ser entregat el 2 de juliol de 1874 i exposat al seu despatx.²⁴ En eixe mateix any, amb el tema de les cantonals pinta en la tardor l'aquarel·la (32 x 50 cm) *La fragata Victoria perseguint la Numancia en el combat naval contra les cantonals*. Ja l'any anterior havia publicat en *La Ilustración Española y Americana* diversos dibuixos sobre estos mateixos esdeveniments, sota el títol *Cartagena, combat naval entre les esquadres del govern i les naus insurrectes*.²⁵

Participa en dos exposicions: La Universal de Viena i la Reial d'Anvers. En la primera són premiats dos dels seus quadres: *El port de València* (o/l 82 x 135 cm) i amb medalla d'art, *Entrada al port d'Ostende* (o/l 110 x 200 cm), obra comentada i reproduïda en la premsa de l'època.²⁶ En la segona, amb *La vesprada d'hivern en calma* (o/l 82 x 135 cm).

Però la seua creativitat i producció artística no acaba aquí. Durant el mes de juliol viatja al Cantàbric; Laredo, Santoña i San Vicente de la Barquera són objectes dels seus pinzells i, com és habitual als estius, la seua terra natal i el seu passeig anual pels països europeus, deixa constància de les seues visites a Anglaterra i els Països Baixos.²⁷

En 1874 viatja a Portugal, on deixa constància en els seus dibuixos i quadros del riu Tajo al seu pas per Lisboa amb les embarcacions típiques d'estes aigües; del Cantàbric, imatges de Gijón, Suances, Laredo i, sobretot, els penya-segats de la costa asturiana, amb naus naufragades o corrent temporal,

brumas en una brava mar y costa llena de hielos, donde los grises azulados contrastan con los blancos hielos.

La revolución cantonal de este año le proporcionara al pintor la oportunidad de realizar una de sus grandes obras, que también se contempla en el Museo Naval. *Defensa del*

Arsenal de La Carraca contra los insurgentes cantonales en agosto del 73. El cuadro realizado por encargo del Ministro de marina fue entregado el 2 de julio de 1874 y expuesto en su despacho²⁴. En este mismo año con el tema de las cantonales pinta en otoño la acuarela (32 x 50 cm.) *La Fragata Victoria persiguiendo a la Numancia en el combate naval contra las cantonales*. Ya el año anterior había publicado en *La Ilustración Española y Americana* varios dibujos sobre estos mismos acontecimientos, bajo el titulo *Cartagena, Combate Naval entre las Escuadra del gobierno y los buques insurrectos*.²⁵

Participa en dos exposiciones: la Universal de Viena y la Real de Amberes. En la primera son premiados dos de sus cuadros: *El puerto de Valencia* (o/l 82 x 135 cm.) y con medalla de Arte, *Entrada en el Puerto de Ostende* (o/l 110 x 200 cm.), obra comentada y reproducida en la prensa de la época.²⁶ En la segunda con *La tarde de invierno en calma* (o/l 82 x 135 cm.).

Pero su creatividad y producción artística no termina aquí. En el mes de julio viaja al Cantábrico; Laredo, Santoña y San Vicente de la Barquera son objetos de sus pinceles y como es habitual en los veranos, su tierra natal y su paseo anual por los países europeos, dejando constancia de sus visitas a Inglaterra y Países Bajos²⁷.

En 1874 viaja a Portugal, donde deja constancia en sus dibujos y cuadros del río Tajo a su paso por Lisboa con las embarcaciones típicas de estas aguas; del Cantábrico, imágenes de Gijón, Suances, Laredo y sobre todo los acantilados de la costa asturiana, con buques naufragados o corriendo temporal, tema que repetirá a lo largo de toda su obra. Valencia,

Arribada de la *Numancia* a Mers-el-Kebir i desembarcament dels insurrectes fugitius



Llegada de la *Numancia* a Mers-el-Kebir y desembarco de los insurrectos fugitivos

tema que repetirà al llarg de tota la seua obra. València, Peñíscola i altres punts de la costa mediterrània i, com no els canals holandesos. De l'arsenal de La Carraca, la seua porta, les fragates *Concepción*, *Lealtad* i el vapor de rodes *Liniers*, i de Cadis, la Puerta de Tierra. Per últim, la seua vena paisatgista recull la tardor madrilenya de la Casa de Campo i l'Escorial.²⁸ L'any 1875, la seua activitat se centra al seu estudi a Madrid, amb viatges als llocs habituals. Repetix els temes que li han donat clientela i als quals s'ha fet referència, afegint el port de Marsella i la roca perforada de Biarritz, en el seu viatge estiuenc a la costa francesa. Com a corresponsal gràfic *La Ilustración Española y Americana* recull l'arribada de Sa Majestat Alfons XII a València a bord de la fragata *Navas de Tolosa*.²⁹

Al començament de l'any següent, 1876, és nomenat comanador de l'orde de Carles III. Presenta a la Nacional tres quadres, i és adquirit pel Museu del Prado *Un naufragi a la costa d'Astúries*.³⁰ Participa en els Jocs Florals de Múrcia, on obté medalla de plata amb un oli sobre la batalla de Lepant.³¹

El 27 de gener de 1877, Alfons XII, en reconeixement “als diferents servicis prestats a la marina”, li concedix la Creu de Segona Classe de l'orde del Mèrit Naval amb l'ús de distintiu blanc.³²

Durant els anys següents, viatja per Europa i Espanya visitant museus i biblioteques; apunts, dibuixos de qualsevol tipus d'embarcacions són objectes de la seua activitat, que compartix amb la ceràmica i la construcció i decoració del seu hotel situat al carrer de Ramón de la Cruz de Madrid, on va viure fins a la seua mort. Amb destinació a esta, idearia mobles que ell mateix dibuixa, de tipus neoclàssic francès, de banús amb predominant aplicació de ceràmiques.³³

En 1878 dibuixa els taulellets per a la fatxada del Pavelló de l'Exposició Universal de París i l'any següent, les obres de “major compromís” (*Las Provincias*, 23 de juliol de

Peñíscola, y otros puntos de la costa mediterránea y cómo no los canales holandeses. Del Arsenal de La Carraca su puerta, las fragata *Concepción*, *Lealtad* y el vapor de ruedas *Liniers* y de Cádiz la Puerta de Tierra. Por ultimo su vena paisajista recoge el otoño madrileño de la Casa de Campo y el Escorial.²⁸

En el año 1875 su actividad se centra en su estudio en Madrid, con viajes a los lugares habituales. Repite los temas que le han dado clientela y a los que se ha hecho referencia, añadiendo el puerto de Marsella y la roca horadada de Biarritz en su viaje veraniego a la costa francesa. Como corresponsal grafico de la Ilustración Española y Americana recoge el arribo de su majestad Alfonso XII a Valencia a bordo de la fragata *Navas de Tolosa*.²⁹

A comienzos del año siguiente, 1876, es nombrado Comendador de la Orden de Carlos III. Presenta a la Nacional tres cuadros siendo adquirido por el Museo del Prado *Un naufragio en la costa de Asturias*.³⁰ Participa en los Juegos florales de Murcia donde obtiene medalla de plata con un óleo sobre la batalla de Lepanto.³¹

El 27 de enero de 1877 don Alfonso XII en reconocimiento “a los diferentes servicios prestados a la marina” le concede la Cruz de Segunda Clase de la Orden del Merito Naval con el uso de distintivo blanco.³²

Durante los años siguientes viaja por Europa y España visitando Museos y bibliotecas; apuntes, dibujos de todo tipo de embarcaciones son objeto de su actividad que comparte con la cerámica y la construcción y decoración de su hotelito sito en la calle Don Ramón de la Cruz de Madrid, donde viviría hasta su fallecimiento. Con destino a éste idearía muebles que él mismo dibuja, de tipo neoclásico francés, de ébano con predominante aplicación de cerámicas.³³

En 1878 dibuja los azulejos para la fachada del Pabellón de la Exposición Universal de París y al año siguiente las obras de “mayor compromiso” (*Las Provincias* 23 de julio de 1879)

1879) per a l'Exposició Industrial que eixe any se celebra a la Llotja de València, de la qual deixa constància com a corresponsal gràfic de *La Ilustración Española y Americana*.³⁴

En 1878 participa en l'Exposició Nacional de Belles Arts amb dos quadros de tema belga.³⁵ Exposa en l'Ateneu de València i l'any següent, en el de Madrid; en 1880, en la sala Hernando de Múrcia i col·labora amb una *Marina* en l'exposició col·lectiva que se celebra amb motiu de la inauguració, el 16 d'abril d'eixe any, del Cercle de Belles Arts de Madrid. Al maig de 1881 participa en l'Exposició Nacional de Belles Arts amb dos quadros i un taullet, amb els quals va obtenir la tercera medalla per *La Rada d'Alacant*, que és adquirit pel Museu del Prado.³⁶

A l'agost d'eixe mateix any, en ocasió del viatge regi al departament de Ferrol, és autoritzat pel ministre de Marina a visitar l'Arsenal i embarcar en qualsevol barco de l'esquadra.³⁷ D'este viatge realitzarà una sèrie de dibuixos que es publicarien en *La Ilustración Española y Americana* i deixarien constància dels distints esdeveniments del viatge: Visita a la Corunya, Marín i Vigo, desembarcament del rei Alfons XII i la reina a Carril, l'avarada del creuer *Navarra* al Ferrol, la fragata *Zaragoza* fent honors al bot insígnia, exercicis de vela de l'Esquadra, entre d'altres. El pintor va omplir d'apunts el seu quadern de viatge, amb esbossos i dibuixos de la costa i dels barcos de l'Armada, a servici, construcció o en projecte, que anirà publicant al llarg dels anys en l'esmentada revista amb el títol *Marina Española de Guerra*.

Al final de l'any és nomenat pintor restaurador del Museu Naval, confirmació burocràtica d'una trajectòria iniciada l'any 1868, amb un sou de 4.000 ptes. anuals, sense possibilitat de cap promoció en no poder-se equiparar a altres cossos

para la Exposición Industrial que ese año se celebra en la Lonja de Valencia, de la que deja constancia como corresponsal gráfico de la Ilustración Española y Americana.³⁴

En 1878 participa en la Exposición Nacional de Bellas Artes con dos cuadros de tema belga.³⁵ Expone en el Ateneo de Valencia y al año siguiente, en el de Madrid; en 1880 en la sala Hernando de Murcia y colabora con una *Marina* en la exposición colectiva que se celebra con motivo de la inauguración, el 16 de abril de este año, del Círculo de Bellas Artes de Madrid. En mayo de 1881 participa en la Exposición Nacional de Bellas Artes con dos cuadros y un azulejo obteniendo Tercera medalla por *La Rada de Alicante* que es adquirido por el Museo del Prado.³⁶

En agosto de este año, con ocasión del viaje regio al departamento de Ferrol, es autorizado por el ministro de Marina a visitar el Arsenal y embarcar en cualquier buque de la escuadra.³⁷ De este viaje realizará una serie de dibujos que se publicarían en *La Ilustración Española y Americana* y dejarían constancia de los distintos eventos del viaje: Visita a La Coruña, Marín y Vigo, desembarco del rey Alfonso XII y la reina en Carril, la botadura del crucero *Navarra* en el Ferrol, la fragata *Zaragoza* haciendo honores al bote insignia, ejercicios de vela de la Escuadra entre otros. El pintor llenó de apuntes su cuaderno de viaje, con bocetos y dibujos de la costa y de los buques de la Armada, en servicio, en construcción o en proyecto, que irá publicando a lo largo de los años en la citada revista con el título "Marina Española de Guerra".

Al final del año es nombrado Pintor-restaurador del Museo Naval, confirmación burocrática de una trayectoria iniciada en el año 1868, con un sueldo de 4.000 Ptas. anuales, sin posibilidad de promoción alguna al no poderse equiparar a otros cuerpos profesionales al

Placa romàntica de Monleón.
Any 1879. Museu Nacional de Ceràmica González Martí de València



Placa romàntica de Monleón.
Año 1879. Museo Nacional de Cerámica González Martí de Valencia

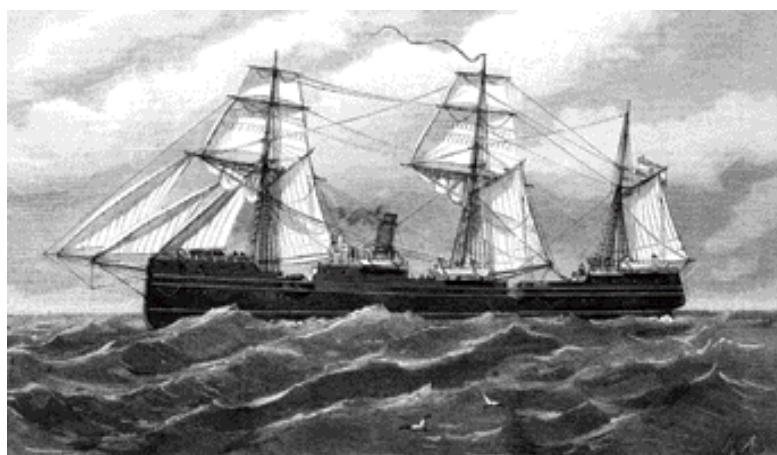
professionals al servici de la Marina. Esta causa el va portar fins que va morir a nombroses instàncies, però totes van ser rebutjades. La burocràcia no té en compte la vàlua dels hòmens. Estos són objectes d'un butlletí oficial.³⁸

DE PINTOR RESTAURADOR FINS A LA SEUA MORT (1881-1900)

A partir d'eixe moment, Monleón, en plena maduresa artística, dóna llibertat al seu esperit investigador, entrega, dedicació i capacitat de treball: analitza, copia, dibuixa, crea noves obres, olis, aquarel·les i realitza estudis d'embarcacions antigues. Com a conseqüència de tot això, realitza les seues dos obres mestres, que per cada una d'estes haurà de ser reconegut com el primer arqueòleg naval espanyol: *Historia gráfica de la construcción naval bajo su aspecto artístico* conjunt de noranta aquarel·les realitzades entre 1885 a 1898³⁹ i *Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestro días, colocadas por orden alfabético, y que sirve de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval*, obra que no va arribar a veure publicada el seu autor, i de la qual es realitzà una edició facsímil en 1992 per a la commemoració del quint centenari del descobriment d'Amèrica.⁴⁰

Però tot l'anterior no va ser obstacle perquè continuara pintant les seues marines, paisatges, fets històrics i retrats, a més de participar en exposicions. En 1882 torna a la sala Hernando de Múrcia i en 1884 participa en la Nacional amb tres obres: *Naufragi al port de Laredo* i *El port de València*, ambdós adquirides pel Museu del Prado, i *La Chambre d'amour*, en record dels seus viatges a Biarritz, reconeixement oficial del seu art com a marinista.⁴¹ Amb el primer d'estos torna als seus primers quadres de tempestats i naufragis: un barco ha sigut sorprés amb una

Mon Naval Il·lustrat 1885



Mundo Naval Ilustrado 1885

servicio de la Marina. Esta causa le llevó hasta su fallecimiento a numerosos instancias pero todas fueron rechazadas. La burocracia no tiene en cuenta la valía de los hombres. Estos son objetos de un Boletín Oficial.³⁸

DE PINTOR RESTAURADOR HASTA SU FALLECIMIENTO (1881-1900)

A partir de este momento, Monleón en plena madurez artística, da rienda suelta a su espíritu investigador, entrega, dedicación y capacidad de trabajo, analiza, copia, dibuja, crea nuevas obras, oleos, acuarelas y realiza estudios de embarcaciones antiguas. Consecuencia de lo cual realiza sus dos obras maestras, que por cada una de ellas deberá ser reconocido, como el primer arqueólogo naval español: "Historia grafica de la construcción naval bajo su aspecto artístico" conjunto de noventa acuarelas realizadas entre 1885 a 1898³⁹ y "Catalogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestro días, colocadas por orden alfabético, y que sirve de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval", obra que no llegó a ver publicada su autor cuya edición facsímil se realizó en 1992 para la conmemoración del quinto centenario del descubrimiento de América.⁴⁰

Pero todo lo anterior no sería óbice para que siguiera pintando sus marinas, paisajes, hechos históricos y retratos, además de participar en exposiciones. En 1882 vuelve a la sala Hernando de Murcia y en 1884 participa en la Nacional con tres obras: *Naufragio en el puerto de Laredo*, *El puerto de Valencia*, ambos adquiridos por el Museo del Prado, y *La Chambre d'amour* en recuerdo de sus viajes a Biarritz, reconocimiento oficial de su arte como marinista.⁴¹ Con el primero de ellos vuelve a sus primeros cuadros de tempestades y naufragios: un buque ha sido sorprendido por una sañuda borrasca hacia la entrada del

furiosa borrasca cap a l'entrada del port on les onades furioses s'estavellen en la costa escarpada; negres núvols s'amuntonen en l'espai i algunes ràfegues del sol il·luminen l'escena; dos o tres gavines solquen l'aire fregant la bullent bromera.

En estes dates el pintor se centra en les tasques de restaurador, documentalista i conservador del Museu Naval. La pintura d'història i l'arqueologia naval, fins a este moment letàrgica, prendrà un nou impuls que marcarà definitivament les preocupacions i el camí que seguirà Monleón fins al final dels seus dies. La preocupació per la descripció minuciosa i detallada de totes les parts de les embarcacions anirà accentuant-se i a poc a poc es convertirà en verdadera obsessió. Servix d'exemple el que escriu González Martín: "En pintar de memòria, anava en veu alta anomenant cada un d'aquells accidents: pal major poper, masteler de gàbia, masteler de goneta.... Mr. Jails, enginyer naval, deia en contemplar els quadres de Monleón: "es dubta si són pintats per un artista intel·ligent en construcció naval o per un enginyer naval intel·ligent en la pintura, tal era la precisió i exactitud dels detalls tècnics".⁴² Tot açò aniria afectant la seua qualitat artística i a la llarga suposaria un declivi paral·lel com a artista pintor.

Eixa fidelitat a l'arqueologia naval va poder significar a vegades una rêmora per a la simplificació estètica, que en alguns dels seus quadros a l'oli a vegades falta, i que eren tan patents en obres menys erudites d'una altra època. Però no és raó per a un juí tan sever com el d'Elías Torno: "Era marinista d'una tècnica tan fluixa que la seua fama ens pareix hui inexplicable";⁴³ que fa la impressió d'un coneixement molt limitat per part del crític de l'obra de Monleón.

De la seua entrega, entusiasme i qualitat de treball com a pintor restaurador en el Museu Naval dóna constància l'informe que el director del Museu eleva al ministre: "De la laboriositat i zel desplegat pel dit artista en la comesa a càrrec seu...", i crida la seua atenció sobre l'obra esmentada anteriorment que està ja per a acabar.⁴⁴ A mitjan 1887 se'l comissiona per

puerto donde las furiosas olas se estrellan en la escarpada costa; negras nubes se amontonan en el espacio y algunas ráfagas del sol iluminan la escena; dos o tres gaviotas surcan el aire rozando la hirviente espuma.

En estas fechas el pintor se centra en las tareas de restaurador, documentalista y conservador del Museo Naval. La pintura de historia y la arqueología naval hasta este momento aletargada, tomarán un nuevo impulso que marcará definitivamente las preocupaciones y camino que va a seguir Monleón hasta el final de sus días. La preocupación por la descripción minuciosa y detallada de todas las partes de las embarcaciones, se irá acentuando y poco a poco se convertirá en verdadera obsesión. Sea como ejemplo lo que escribe González Martín "Al pintar de memoria. Iba en alta voz nombrando cada uno de aquellos accidentes: palo mayor popel, mastelero de gavia, mastelero de juanete.... Mr. Jails, ingeniero naval decía al contemplar los cuadros de Monleón, se duda si son pintados por un artista inteligente en construcción naval o por un ingeniero naval inteligente en la pintura, tal era la precisión y exactitud de los detalles técnicos".⁴² Todo esto le iría haciendo mella en su calidad artística y a la larga supondría un declive paralelo como artista pintor.

Esa fidelidad a la arqueología naval, pudo significar a veces una rêmora para la simplificación estètica, que en algunos de sus cuadros al óleo a veces falta y, que eran tan patentes en obras menos eruditas de otra época. Pero no es razón para un juicio tan severo como el de Elías Torno: "Era marinista de tan floja técnica que su fama nos parece hoy inexplicable";⁴³ que da la impresión de un conocimiento muy limitado del crítico de la obra de Monleón.

De su entrega, entusiasmo y calidad de trabajo como pintor restaurador en el Museo Naval da constancia el informe que el director del Museo eleva al ministro: "...de la laboriosidad y celo desplegado por dicho artista en el cometido a su cargo, ..." y llama su atención sobre

a visitar els principals centres de construcció naval estrangers a fi de fer els estudis necessaris per a acabar l'obra.⁴⁵

El mateix any presenta en la Nacional la seua obra *L'Esquadra Grega vencedora de Salamina torna triomfant al Pireu* o també anomenada *L'Armada de Temístocles*, obra de grans dimensions, que es pot contemplar en el Museu Naval. És un estudi marinoarqueològic on, en una espectacular panoràmica, l'autor no sols demostra la seua categoria artística com a marinista sinó també el seu profund coneixement de la construcció naval de l'època. La seua presentació va anar acompanyada d'un ampli estudi on l'aclariment argumental es transforma en una ostentació d'erudició arqueològica, enginyeria naval i lliçó d'història. Testament d'una vida de marinista i arqueòleg naval.⁴⁶

Un aspecte important que degué influir d'una manera destacada en la vida de Monleón en els seus últims anys va ser la seua adscripció a la Societat Teosòfica Espanyola. Una mena d'"ocultisme que a finals del segle (XIX) es presenta com una espècie d'hiperespiritisme amb uns certs aires aristocràtics, que pretén omplir el buit que deixaven les anteriors doctrines i mirar amb desdenyosa superioritat els antics espiritistes" introduït a Espanya el 1889 per l'enginyer català Francesc Montoliu i la francesa Helena P. Blavatsky, messies femení de l'evangeli ocultista, i que es va dividir a partir de la mort de Montoliu en 1892 en dos branques principals (Madrid i Barcelona) i diversos xicotets nuclis al voltant de distingits teosòfs, entre els quals es trobava el nostre pintor.⁴⁷

Tornant al seu passat paisatgista en la línia del seu mestre Haes, participa en l'Exposició Nacional de Belles Arts de 1890: *El nou far d'Eddidton (Costa d'Anglaterra)* (oli sobre tela 200 x 130 cm).

La seua tasca en el Museu continua amb intensitat creixent, a la qual s'afegia la decisió de reproduir les caravel·les del descobriment. Participarà en la comissió de reconstrucció de la

la obra citada anteriormente que está ya para terminar.⁴⁴ A mediados de 1887 se le comisiona para visitar los principales centros de construcción naval extranjeros con el fin de hacer los estudios necesarios para terminar la obra.⁴⁵

En 1897 presenta en la Nacional su obra *La Escuadra Griega vencedora de Salamina, regresa triunfante al Pireo* o también llamada *La Armada de Temístocles*, obra de grandes dimensiones, que se puede contemplar en el Museo Naval. Es un estudio marino-arqueológico en donde, en una espectacular panorámica, el autor no solo demuestra su categoría artística como marinista sino también su profundo conocimiento de la construcción naval de la época. Su presentación fue acompañada de un amplio estudio donde la aclaración argumental se transformó en un alarde de erudición arqueológica, ingeniería naval y lección de historia. Testamento de una vida de marinista y arqueólogo naval.⁴⁶

Un aspecto importante que debió de influir de una manera destacada en la vida de Monleón en sus últimos años fue su adscripción a la Sociedad Teosófica Española. Especie de "ocultismo que a finales del siglo (XIX) se presentó como una especie de hiperespiritismo con ciertos aires aristocráticos, pretendiendo llenar el vacío que dejaban las anteriores doctrinas y mirando con desdeñosa superioridad a los antiguos espiritistas" Introducida en España en 1889 por el ingeniero catalán Francisco Montoliu y la francesa Helena P. Blavatsky mesías femenino del evangelio ocultista, se dividió, a partir de la muerte de Montoliu en 1892, en dos ramas principales (Madrid y Barcelona) y varios pequeños núcleos alrededor de distinguidos teosófonos entre los que se encontraba nuestro pintor.⁴⁷

Volviendo a su pasado paisajista en línea de su maestro Haes, participa en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1890: *El nuevo faro de Eddidton (Costa de Inglaterra)* (o/l 200 x 130 cm.).

nau *Santa María*, per a commemorar el IV Centenari del Descobriment. A esta va presentar com a ponent el treball, “Restauración hipotética de las carabelas de Cristóbal Colon”. Amb este motiu pinta diverses aquarel·les amb el títol de *Les caravel·les de Colom*, que han servit de model per a la confecció de segells de correus de diversos països.⁴⁸

Els mèrits del seu treball són novament reconeguts, i se li atorga la seua segona creu del Mèrit Naval “per haver realitzat la reconstrucció de la nau *Santa María* capitana de Cristòfol Colom”.⁴⁹

En l’última etapa de la vida de Monleón, es veu ofegat per l’estretor econòmica: el fet de no exposar, de no concórrer a exposicions l’allunya del mercat de l’art, i el que abans no li importava ara comença a ser necessitat. En 1892 sol·licita l’equiparació amb els delineants del Depòsit Hidrogràfic, “al cap de vint-i-dos anys de servici, per no pertànyer a cap cos de la Marina, no té dret a majors emoluments que els que hui disfruta; però, com en el mateix cas que el recurrent es troben altres classes que presten els seus servicis en el ram, els quals individus, no obstant això, poden, a mesura que avancen en edat i servicis, obtindre millores que els permeten posar-se a cobert d’un esdevenidor incert i dubtós”.⁵⁰ Cap dels arguments emprats, ni els favorables informes dels seus caps, fan moure gens ni mica l’administració i la seua sol·licitud, després d’anades i vingudes, és desestimada. En 1894 redacta un nou catàleg del Museu Naval, que substituirà l’anterior amb 15 anys d’antiguitat i que serà model dels successius.

Com consignarà en la introducció al *Catálogo descriptivo de los principales...*, “Que si bé estos dibujos i plànols no són tan perfectes com seria desitjable, és culpa de la nostra escassa vista i no molt segur pols, que no sempre ens permet realitzar els nostres ideals”. A poc a poc va disminuint la seua intensitat en el treball; no obstant això, concorre a la Nacional de 1895 amb dos quadros: *La rada d’Anvers en el riu Escalda* i *El creuer de primera*

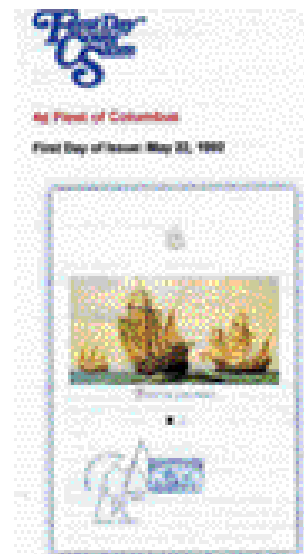
Su labor en el Museo continúa con intensidad creciente, a la que se le añade la decisión de reproducir las carabelas del descubrimiento. Participará en la comisión de reconstrucción de la nao *Santa María*, para conmemorar el IV centenario del Descubrimiento. A ésta presentó como ponente el trabajo, “Restauración hipotética de las carabelas de Cristóbal Colón”. Con este motivo pinto varias acuarelas con el titulo *Las carabelas de Colón*, que han servido de modelo para la confección de sellos de correos de diversos países.⁴⁸

Los meritos de su trabajo son de nuevo reconocidos, otorgándosele su segunda cruz del Merito Naval “por haber realizado la reconstrucción de la Nao Santa María capitana de Cristóbal Colón”.⁴⁹

En la última etapa de la vida de Monleón, se ve acuciado por la estrechez económica. El no exponer, la no concurrencia a exposiciones, le aleja del mercado del arte, y lo que antes no le importaba ahora empieza a ser necesidad. En 1892 solicita la equiparación con los delineantes del Depósito Hidrográfico, “...al cabo de veintidós años de servicio, por no pertenecer a ningún cuerpo de la Marina, no tiene derecho a mayores emolumentos que los hoy disfruta; pero como en el mismo caso que el recurrente se hallan otras clases que prestan sus servicios en el ramo cuyos individuos sin embargo pueden a medida que avanzan en edad y servicios obtener mejoras que les permiten ponerse a cubierto de un porvenir incierto y dudoso.”⁵⁰ Ninguno de los argumentos empleados, ni los favorables informes de sus jefes, hacen mover un ápice a la administración y su solicitud, después de idas y venidas, es desestimada. En 1894 redacta un nuevo Catálogo del Museo Naval, que sustituirá al anterior con 15 años de antigüedad y que será modelo de los sucesivos.

Como consignara en la introducción al “Catálogo descriptivo de los principales...”; “Que si bien estos dibujos y planos no son tan perfectos como fuere de desear, culpa es de nuestra escasa vista y no muy seguro pulso, que no siempre nos permite realizar nuestros

Les caravel·les de Colom. Segell commemoratiu



Las carabelas de Colón. Sello conmemorativo

classe Reina Regente, que havia desaparegut quan tornava de Tànger a Cadis sense deixar cap rastre l'any anterior.⁵¹

Dos anys després presenta *Estudi de paisatge prop de Navacerrada*, l'altra cara del pintor: el paisatge. En esta època pareix retornar als seus orígens al costat de Haes, tornant a pintar els mateixos paisatges de les seues excursions al voltant de la capital amb el seu mestre.⁵² De fet, encara tindria energies per a presentar-se a la Nacional del 1899 amb *Les Penyes de cap Finisterre* i *La muntanya de la Maliciosa*; era tornar als seus orígens com a artista, la mar i el paisatge que va aprendre, i que tan marcada empremta li deixà del seu mestre Carlos de Haes, del qual ell sempre es considerarà el deixeble.⁵³

Com a colofó final, cal afegir la seua labor com a aiguafortista, a la qual s'ha fet referència anteriorment. La seua obra inclou les dos cares de l'artista: paisatgista de la terra i paisatgista de la mar. Verds, tardorencs o nevats camps, caserius, granges, escena de caça, tot el que envolta la naturalesa serà motiu dels seus primers aiguaforts en 1866 a Brussel·les i Gant, dels quals dibuixa els carrers i les cases, i què podem dir de les marines, els canals flamencs, els molins de vent, les embarcacions, la seua terra natal, els voltants de Madrid, la Casa de Campo, la Granja, tot és arreplegat amb el traç ferm i enèrgic que la seua mà imprimix al burí al llarg de tota la seua vida. Obres seues es van publicar *El Arte en España* (*Creu de sant Onofre de València*) i en *Grabador de Aguafuertes* (*Bergantí en fatxa*), entre altres. El llegat de Monleón té una extensa col·lecció, i també se'n poden contemplar en el Museu Naval i en el Museu Nacional de Ceràmica de València.⁵⁴

Va morir a Madrid un vint-i-quatre de novembre del 1900 i les seues restes descansen en el cementeri de la Mare de Déu de l'Almudena. Complint la seua voluntat, els seus marmessors, ja que Monleón mai es va casar, es van encarregar de distribuir els seus quadros, llibres, dibuixos, etc. En la Biblioteca Nacional i amb el títol de *Legado de D. Rafael*

ideales". Poco a poco va disminuyendo su intensidad en el trabajo, no obstante, concurre a la Nacional de 1895 con dos cuadros *La rada de Amberes en el río Escalda* y *El crucero de primera clase Reina Regente*, que había desaparecido cuando regresaba de Tánger a Cádiz sin dejar rastro alguno el año anterior.⁵¹

Dos años después presentó *Estudio de paisaje cerca de Navacerrada*, la otra cara del pintor, el paisaje. En esta época parece retornar a sus orígenes al lado de Haes, volviendo a pintar los mismos paisajes de sus excursiones alrededor de la capital con su maestro.⁵² De hecho todavía tendría energías para presentarse a la Nacional de 1899 con *Las Peñas de cabo Finisterre* y *La montaña de la Maliciosa*. Era volver a sus orígenes como artista, la mar y el paisaje que aprendió y tan marcada huella le dejó su maestro Carlos de Haes que él siempre se consideró su discípulo.⁵³

Como colofón final, hay que añadir, su labor como aguafuertista, a la que se hizo referencia anteriormente. Su obra contempla las dos caras del artista: paisajista de la tierra y paisajista de la mar. Verdes, otoñales o nevadas campiñas, caseríos, granjas, escenas de caza, todo lo que envuelve a la naturaleza, será motivo de sus primeros aguafuertes en 1866 en Bruselas y Gante, de los que dibuja sus calles y casas y qué decir de las marinas, los canales flamencos, los molinos de viento, las embarcaciones, su tierra natal, los alrededores de Madrid, la Casa de Campo, la Granja, todo es recogido con el trazo firme y enérgico que su mano imprime al buril a lo largo de toda su vida. Obras suyas se publicaron en "El Arte en España" (*Cruz de San Onofre de Valencia*) y en "Grabador de Aguafuertes" (*Bergantín a la facha*), entre otras. El legado de Monleón tiene una extensa colección y también se puede contemplar en el Museo Naval y en el Museo Nacional de Cerámica de Valencia.⁵⁴

Murió en Madrid un veinticuatro de noviembre de 1900 y sus restos descansan en el cementerio de Nuestra Señora de la Almudena. Cumpliendo su voluntad, sus albaceas, ya que

Monleón, va entregar en la Secció d'Estampes els dibuixos originals, apunts, calcs i aigües-forts.⁵⁵ En la casa on va nèixer es va col·locar una placa commemorativa, hui en dia desapareguda, i es va donar el seu nom a un carrer en la seua ciutat natal, "Pintor Monleón" perquè el poble valencià no oblide tan il·lustre fill.

Els seus quadros es troben a Madrid en els museus del Prado i Naval, Ateneu i Cercle de Belles Arts, a València en els museus de Belles Arts i Provincial de Ceràmica, Corts Valencianes i Diputació Provincial, i en col·leccions privades a Bèlgica, Holanda, Àustria, França, Anglaterra i Espanya.

Madrid, 30 d'abril de 2006.

Diumenge dia del Senyor. Festivitat del Papa Sant Pius V.

Granja belga Museu Nacional de Ceràmica *González Martí*, València

Granja belga Museo Nacional de Cerámica *González Martí*, Valencia



Monleón nunca se casó, se encargaron de distribuir sus cuadros, libros, dibujos, etc. En la Biblioteca Nacional y con el Título de "Legado de D. Rafael Monleón", entregó en la Sección de Estampas los dibujos originales, apuntes, calcos y aguafuertes⁵⁵. En la casa donde nació se colocó una placa conmemorativa, hoy día desaparecida y se le dió su nombre a una calle en su ciudad natal "Pintor Monleón" para que el pueblo valenciano no olvide a tan ilustre hijo.

Sus cuadros se encuentran en Madrid en los Museos del Prado y Naval, Ateneo y Circulo de Bellas Artes, en Valencia en los Museos de Bellas Artes y Provincial de Cerámica, Cortes Valencianas y Diputación provincial y en colecciones privadas en Bélgica, Holanda, Austria, Francia, Inglaterra y España.

Madrid 30 de abril de 2006.

Domingo día del Señor. Festividad del Papa San Pio V.



Fotografia de la làpida que estava en la casa on va nèixer Monleón.

Fotografía de la lápida que estaba en la casa donde nació Monleón.

¹ Situada al carrer Sant Pius V, núm. 2, al costat de l'hospital militar de Sant Pius V, enfront de la baixada del pont de la Trinitat. En la portalada d'entrada apareixia una bellota esculpida en pedra, nom amb el qual es coneixeria posteriorment "La Bellota". En 1876, la fàbrica havia passat a les mans del seu germà Joan amb el qual col·laboraria durant les seues permanències a València.

² GONZÁLEZ MARTÍ MANUEL, "Páginas de Arte Ochocentista. Rafael Monleón Marinista y Paisajista", *Las Provincias*, 13 de gener de 1946. González Martí, estava casat amb la neboda néta de Monleón, Amèlia Cunat Monleón.

³ PIQUERAS GÓMEZ, M. J., *Rafael Monleón: El pintor del mar y su historia*, "Ars Longa", 1991, p. 51.

⁴ Rafael Montesinos havia nascut a València, al principi de segle, deixeble de Josep Pérez, va estudiar en l'Escola de Belles Arts de València i a Madrid amb Bernardo López. Dedicat preferentment al paisatge, encara que també va cultivar el retrat i la miniatura. Va participar en diverses exposicions organitzades pel Liceu i la Societat Econòmica de la seua ciutat natal entre 1843 i 1873 i en l'Exposició Nacional de Belles Arts de 1860 amb tres paisatges de València, amb els quals va obtenir menció honorífica. Va decorar la volta d'un saló del palau Reial, amb escenes de *Narcís mirant la seua imatge en les aigües*, pel qual és nomenat pintor honorari de cambra. En 1877 va ser investit director de l'Acadèmia de Sant Carles i individu de mèrit. Obres seues es poden contemplar en el Museu de València.

⁵ PIQUERAS GÓMEZ, M. J., p. 51.

⁶ Teodoro Weber (Leipzig 1838 - París 1907). Paisatgista i pintor de marines. En 1856 va estudiar a París, on va participar en les exposicions universals de 1861, 1863 i 1889, on va obtenir menció honorífica, i en 1900, la medalla de bronze. Va exposar a Munic en 1891. Les seues obres es troben en diversos museus de Colònia, Dijon, Leipzig, Melbourne, Niça, Nottighan i Rio de Janeiro.

⁷ Carlos de Haes (Brussel·les 1826 - Madrid 1898). Home d'una cultura poc comuna, que no sols la va mostrar en les seues obres artístiques sinó també en totes les seues manifestacions al llarg de la seua vida i que va conservar l'encant de tots els qui van cultivar el seu tracte. Dotat d'una aptitud per a les llengües, de xiquet va aprendre flamenc, francès i holandès. Coneixia bé l'anglès i un poc d'italià i d'alemany. Quan es trasllada amb la seua família a Màlaga en 1835, on son pare es va establir com a comerciant, va aprendre l'espanyol, que parlava amb no poc accent andalús, que li donava a la seua conversació un tint i gràcia especial a la seua conversació sempre amena, culta i enginyosa. És ací on comença el seu camí artístic de la mà de Luis de la Cruz y Ríos (1822-1895), el *Canarión*, pintor canari, cèlebre miniaturista d'excel·lent dibuix. En 1850 torna a Bèlgica, on durant cinc anys estudia amb el paisatgista Joseph Quinaux (1822-1895). Allí faria les seues primeres exposicions: en 1854 a Brussel·les i Amsterdam, amb temes senzills triats dins de "la grandesa de la quotidianitat". Torna a Màlaga al final de 1855 i l'any següent envia tres quadros a l'Exposició Nacional de Belles Arts, amb els quals obté medalla de 3a classe i el reconeixement de la crítica, dels professionals i del públic. En 1857 obté per oposició la plaça de professor numerari del paisatge de l'Escola Superior de Belles Arts de Madrid. L'any següent es trasllada a la capital, obté el màxim guardó en l'exposició nacional d'este any, i es confirma com el pintor més important dins de la pintura de paisatge. En el 1960 és nomenat individu de número de l'Acadèmia de San Fernando i membre del jurat en les exposicions nacionals.

Dos són els aspectes que més sobreixen en l'obra de De Haes: l'extensa producció pictòrica, més de 4.000 entre quadros, aiguaforts i apunts, de temes paisatgístics amb xicotetes incursions en la pintura de marines i la seua labor de mestre. Durant trenta anys tots els paisatgistes espanyols van estudiar amb ell. Portava els seus deixebles a descobrir Espanya i a pintar les seues belleses amb sinceritat i respecte del natural, la qual cosa en el seu temps va ser per a la pintura espanyola un avanç notable. Entre els seus deixebles, a més de Monleón, esmentem els més representatius: Jaume Morera i Galícia (1854-1927), Aureliano de Beruete y Moret (1845-1912), José Jiménez Fernández (1846-1873), Agustín Llardy y Garrigues (1848-1918), Juan Espina y Capo (1848-1933), Casimiro Sainz (1853-1898), Agustín Riancho (1841-1929) i Dario Regoyos (1857-1913).

Com diu La Fuente Ferrari, "si jutgem els hòmens en el seu temps i en el seu medi, i si no donem entrada exclusiva als genis renovadors en la història de l'art, direm que De Haes té un honrós lloc en la història del paisatge espanyol del segle XIX". LA FUENTE FERRARI, ENRIQUE; *Breve historia de la pintura española*, Madrid, 1946, p. 433.

¹ Situada en la calle San Pío V n° 2 junto al Hospital Militar de San Pío V, frente a la bajada del puente de la Trinidad. En el portalón de entrada aparecía una bellota esculpida en piedra, nombre el que se conocería con posterioridad "La Bellota". En 1876 la fábrica había pasado a manos de su hermano Juan con el que colaboraría durante sus permanencias en Valencia.

² GONZÁLEZ MARTÍ MANUEL; *Páginas de Arte Ochocentista. Rafael Monleón Marinista y Paisajista*, Las Provincias 13 de enero 1946. González Martí, estaba casado con la sobrina nieta de Monleón, Amelia Cunat Monleón.

³ PIQUERAS GÓMEZ, MJ. : *Rafael Monleón: El pintor del mar y su historia*. "Ars Longa", 1991 pag. 51.

⁴ Rafael Montesinos había nacido en Valencia, a principio de siglo, discípulo de José Pérez, estudio en la Escuela de Bellas Artes de Valencia y en Madrid con Bernardo López. Dedicado preferentemente al paisaje, aunque también cultivo el retrato y la miniatura. Participó en diversas exposiciones organizadas por el Liceo y la Sociedad Económica de su ciudad natal entre 1843 y 1873 y en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1860 con tres paisajes de Valencia obteniendo mención Honorífica. Decoró la bóveda de un salón del Palacio Real, con escenas de *Narciso mirando su imagen en las aguas* por lo que es nombrado pintor Honorario de cámara. En 1877 fue investido como director de la Academia de San Carlos e Individuo de Mérito. Obras suyas se pueden contemplar en el Museo de Valencia.

⁵ PIQUERAS GÓMEZ, MJ. pag. 51

⁶ Teodoro Weber (Leipzig 1838- París 1907) Paisajista y pintor de Marinas. En 1856 estudio en París donde participó en la Exposiciones Universales de 1861, 1863 y 1889 obtuvo mención Honorífica y en 1900 medalla de Bronce. Expuso en Munich en 1891, Sus obras se encuentran en diversos museos de Colonia, Dijon, Leipzig, Melbourne, Niza, Nottighan y Río de Janeiro.

⁷ Carlos de Haes (Bruselas 1826-Madrid 1898). Hombre de una cultura poco común, la cual mostró siempre no solo en sus obras artísticas sino en todas sus manifestaciones a lo largo de su vida y que hizo el encanto de cuantos cultivaron su trato. Dotado de una aptitud para las lenguas, de niño aprendió flamenco, francés y holandés. Conocía bien el inglés y algo de italiano y alemán. Al trasladarse con su familia a Málaga en 1835, donde su padre se estableció como comerciante, aprendió el español que hablaba con no poco acento andaluz, que le daba a su conversación un tinte y gracejo especial a su conversación siempre amena, culta y chispeante. Es aquí donde comienza su andadura artística de la mano de don Luís de la Cruz y Ríos (1822-1895), "El Canarión", pintor canario celebre miniaturista de excelente dibujo. En 1850 vuelve a Bélgica donde durante cinco años estudia con el paisajista Joseph Quinaux. (1822-1895). Allí haría sus primeras exposiciones en 1854 en Bruselas y Ámsterdam, con temas sencillos escogidos dentro de "la grandesa de lo cotidiano". Vuelve a Málaga a finales de 1855 y al año siguiente envía tres cuadros a la Exposición Nacional de Bellas Artes, con los que obtiene medalla de 3ª Clase y el reconocimiento de la crítica, de los profesionales y del público. En 1857 obtiene por oposición la plaza de profesor Numerario del Paisaje de la Escuela Superior de Bellas Artes de Madrid. Al año siguiente se traslada a la capital, obteniendo el máximo galardón en la Exposición Nacional de este año, confirmandose como el más importante pintor dentro de la Pintura de Paisaje. En el 1960 es nombrado Individuo de Número de Academia de San Fernando y miembro del jurado en las exposiciones nacionales.

Dos son los aspectos que más sobresalen en la obra de Haes, la extensa producción pictórica, más de 4.000 entre cuadros, aguafuertes y apuntes, de temas paisajísticos con pequeñas incursiones en la pintura de marinas y su labor de maestro. Durante treinta años todos los paisajistas españoles estudiaron con él. Llevaba a sus discípulos a descubrir España y a pintar sus bellezas con sinceridad y respeto del natural, lo que en su tiempo fue para la pintura española un adelanto notable. Entre sus discípulos, además de Monleón citaremos los mas representativos: Jaime Morera y Galicia (1854-1927), Aureliano de Beruete y Moret (1845-1912), José Jiménez Fernández (1846-1873), Agustín Llardy y Garrigues (1848-1918), Juan Espina y Capo (1848-1933), Casimiro Sainz (1853-1898), Agustín Riancho (1841-1929) y Dario Regoyos (1857-1913). Como dice La Fuente Ferrari "si juzgamos a los hombres en su tiempo y en su medio, y si la historia del arte no damos entrada exclusiva a los genios renovadores, diremos que Haes tiene un honroso puesto en la historia del paisaje español del siglo XIX". LA FUENTE FERRARI, ENRIQUE; *Breve historia de la pintura española*, Madrid 1946; pag. 433

Sus obras se encuentran en Museo del Prado, Museo de Lérida, Palacio del Congreso, Zaragoza, Cádiz y Málaga entre otros y en colecciones particulares española.

Les seues obres es troben en el Museu del Prado, Museu de Lleida, Palau del Congrés, Saragossa, Cadis i Màlaga, entre d'altres, i en col·leccions particulars espanyoles.

⁸ DE BARCIA, ÁNGEL M., *Catálogo de los dibujos existentes en la Biblioteca Nacional – Sección de Estampas- Epígrafe Monleón Rafael (1840 ¿-1900)*, Madrid, 1906. Llegat que Monleón va deixar després de morir a la Biblioteca Nacional.

Barcia va reorganitzar els àlbums entregats i va assignar número a cada full –en molts d'estos apareixen diversos dibuixos–. Posteriorment, es van fotografiar cada un dels fulls. El catàleg conté tota la temàtica que l'autor ha traslladat als seus quadros, bodegons, pintura d'història, figures, pintura marítima o marines, paisatges, retrats de naus i arquitectura naval, majoritàriament apunts lleugers, molts presos del natural. En el treball “Los dibujos de Rafael Monleón Torres” (inèdit) que ha realitzat F. González de Canales, s'estudien i s'analitzen cada un d'estos i es complementen amb els existents en el Museu Naval de Madrid i en el Museu de Ceràmiques de València.

Núm. 4.459 *Conca* (llapis/paper 24,5 ? 36 cm); núm. 4.460, *Conca des del riu Huéscar* (aquarel·la/paper 24,5 ? 36 cm), i núm. 4.461 *Casa de Conca* (llapis/ paper 16 ? 29,7 cm).

⁹ *Carlos de Haes (1826-1898): Catálogo exposición celebrada en agosto/septiembre 2002*, Fundació Carlos de Amberes, Madrid; Fundació Marcelino Botín, Santander, p. 159.

¹⁰ Núm. 251. *Una vista de la Reial Casa de Camp*, núm. 252. *Marina després de la tempestat*, núm. 253. *Marina Costa de Dénia* (menció honorífica especial).

¹¹ DE BARCIA, ÁNGEL M., *op. cit.*, La majoria dels tres-cents tretze, entre apunts i dibuixos de paisatges rurals, correspon a la contornada de Madrid.

¹² Jean Clays (Bruges 1819 - Shaenbek 1900). Pintor de marines. Va començar la seua vida com a marí navegant en cabotatge entre França i Anglaterra. Quan torna a la seua ciutat natal s'inicia en la pintura plasman la naturalesa del mar que ell havia viscut. Viatja a París i treballa en els estudis d'Antonio Carlos Horace Vernet (1758-1835) admirat per la seua precisió i fermesa en el dibuix i el moviment de les figures i de Teodoro Gudín (1802-1880), primer marinista francès, en qui confluen les diverses tendències paisatgístiques de la pintura europea, tornant a Brussel·les en 1852. Allí pinta quadros admirables, *La costa d'Ostende*, *La rada d'Anvers*, *Calma*, *Barca de pesca holandesa*.

¹³ DE BARCIA, ÁNGEL M., *op.cit.* Al voltant de 690 entre apunts i dibuixos, la qual cosa dóna una idea de l'enorme dedicació a este gènere.

¹⁴ Alfredo Baes (Ostende, 1837-*) pintor d'olis i aquarel·les de marines i paisatges. Aiguafortista notable. Autor dels gravats: *Les inundations i Feu de joie*.

Luis Allemand (Lió, 1809- *) autor dels aiguafortos *El pont xicotet*, *La casa dels arbres* i *La palissada*.

¹⁵ Núm. 274. *La badia de Xàbia* (o/l 83 ? 130 cm), núm. 275. *Paisatge de Torrelodones (Records de Torrelodones)*, núm. 276. *Marina. Abans de la tempestat*, núm. 277. *Tempestat i naufragi en el cap de Sant Antoni* (o/l 48 ? 72 cm) i núm. 27. *La vesprada després de la tempestat* (o/l 48 ? 79 cm). Els esbossos d'estos dos últims els va regalar al seu germà Joan.

¹⁶ DE BARCIA, ÁNGEL M., *op. cit.*, este any pinta 18 obres que ven a Madrid i Brussel·les.

Per a l'Exposició Nacional de 1871, *El pas de Calais prop de Dover* i *Borrasca al mar del Nord* amb este últim obtindria la 3a medalla en l'exposició esmentada. Regala a la seua germana Isabel *Un canal d'Holanda* (o/l 33 ? 53 cm) i a la seua germana Teresa, *Un matí a l'Escalda* (o/l 33 x 51 cm) i *Augusto Gavio. Ostende* (o/l ?).

¹⁷ DE BARCIA, ÁNGEL M., *op. cit.* Núm. 4314. *El seu estudi en el carrer de les Fileres*. Degué ser el seu primer estudi. No es troba constància que traslladara el seu estudi a un hotellet del carrer Ramón de la Cruz, on viuria fins a la seua defunció i que s'estava construint cap al 1880.

¹⁸ Manuscrit MUSEU NAVAL DE MADRID; Ms. 2931.18. S'aproven les condicions que Monleón oferix per pintar el quadro.

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBRE FERNANDO, *Catálogo de pinturas del Museo Naval*, tom IV, Madrid 2001. El primer: núm. 2.68 (o/l 150 x 248.5 cm) en l'Escola de Guerra Naval (Madrid). El segon: núm. 2.69. (o/l 118,5 x 301 cm) en el Museu Naval Madrid.

⁸ BARCIA, ÁNGEL M DE. *Catálogo de los dibujos existentes en la Biblioteca Nacional – Sección de Estampas- Epígrafe Monleón Rafael (1840 ¿-1900)*, Madrid 1906. Legado que Monleón dejó a su muerte a la Biblioteca Nacional

Barcia reorganizó los álbumes entregados y asignó numero a cada hoja –en bastantes de ellas aparecen varios dibujos–. Posteriormente se fotografiaron cada una de las hojas. Contienen el catálogo toda la temàtica que el autor trasladó a sus cuadros, Bodegones, pintura de Historia, Figuras, pintura Marítima o Marinas, Paisajes, retratos de Buques y arquitectura Naval, en su mayor parte apuntes ligeros, muchos tomados del natural. En el trabajo “Los dibujos de Rafael Monleón Torres” (inédito) que ha realizado González de Canales, Fernando, se estudian y analizan cada uno de ellos y se complementan con los existentes en el Museo Naval de Madrid y el Museo de Cerámica de Valencia.

Nº: 4459 *Cuenca* (lápiz/papel 24,5 x 36 cm.), Nº 4460 *Cuenca desde el río Huescar* (Acuarela / papel 24.5 x 36 cm.) y Nº 4461 *Casa de Cuenca* (lápiz/ papel 16 x 29.7 cm.).

⁹ *Carlos de Haes (1826-1898): Catálogo exposición celebrada en agosto/septiembre 2002. Fundación Carlos de Amberes, Madrid Fundación Marcelino Botín. Santander.* pag 159.

¹⁰ Nº. 251.- *Una vista de la Real Casa de Campo*. Nº. 252.- *Marina después de la tempestad*. Nº. 253.- *Marina Costa de Denia* (Mención Honorífica Especial).

¹¹ BARCIA, ÁNGEL, M. DE; *op. cit* La mayoría de los trescientos trece, entre apuntes y dibujos de paisajes rurales, corresponde a los alrededores de Madrid.

¹² Jean Clays (Brujas 1819-Shaenbek 1900) Pintor de marinas. Empezó su vida como marino navegando en cabotaje entre Francia e Inglaterra. Vuelto a su ciudad natal se inicia en la pintura recogiendo a la naturaleza del mar que él había vivido. Viaja a París y trabaja en los estudios de Antonio Carlos Horace Vernet (1758-1835) admirado por su precisión y firme en el dibujo y el movimiento de las figuras y de Teodoro Gudín (1802-1880) primer marinista francés, en quien confluían las diversas tendencias paisajística de la pintura europea, volviendo a Bruselas en 1852. Allí pinta cuadros admirables, *La costa de Ostende*, *La rada de Amberes*, *Calma*, *Barca de pesca holandesa*.

¹³ BARCIA, ÁNGEL M DE; *op.cit.* Alrededor de 690 entre apuntes y dibujos, lo que da una idea la enorme dedicación a este género.

¹⁴ Alfredo Baes (Ostende 1837-*) pintor de oleos y acuarelas de marinas y paisajes. Aguafuertista notable. autor de los grabados: *Les inundations* y *Feu de joie*.

Luis Allemand (Lyón 1809- *) autor de los aguafuertes *El puente pequeño*, *La casa de los Árboles* y *La empalizada*.

¹⁵ Nº 274.-*La bahía de Javea* (o/l 83 x 130 cm.). Nº 275.- *Paisaje de Torrelodones (Recuerdos de Torrelodones)*. Nº 276.- *Marina. Antes de la Tempestad*. Nº 277.- *Tempestad y Naufragio en el cabo de San Antonio* (o/l 48 x 72 cm.) y Nº 27¿.- *La tarde después de la Tormenta* (o/l 48 x 79 cm.). Los bocetos de estos dos últimos lo regaló a su hermano Juan.

¹⁶ BARCIA, ÁNGEL, M DE .; *op. cit.* En este año pinta 18 obras, que vende en Madrid y Bruselas. Para la Exposición Nacional de 1871, *El paso de Caláis cerca de Dover* y *Borrasca en el mar del Norte* con este ultimo obtendría 3ª medalla en la citada exposición. Regala a su hermana Isabel *Un canal de Holanda* (o/l 33 x 53 cm.) y a su hermana Teresa *Una mañana en el Escalda* (o/l 33 x 51 cm.) y *Augusto Gavio. Ostende*.(o/l ¿?)

¹⁷ BARCIA, ÁNGEL M, DE *op. cit.* Nº 4314. *Su estudio en la calle de las Hileras*. Debió de ser su primer estudio. No se encuentra constancia que trasladara su estudio a un hotelito de la calle Ramón de la Cruz donde viviría hasta su fallecimiento y que se estaba construyendo hacia el 1880.

¹⁸ Manuscrito MUSEO NAVAL MADRID Ms. 2931.18. Se aprueban las condiciones que Monleón ofrece por pintar el cuadro.

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBRE FERNANDO; *Catálogo de pinturas del Museo Naval* Tomo IV, Madrid 2001. El primero: Nº 2.68 (o/l 150 x 248.5 cm.) en la Escuela de Guerra Naval (Madrid). El segundo: Nº 2.69. (o/l 118,5 x 301 cm.) en el Museo Naval Madrid.

¹⁹ GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBRE FERNANDO: *op. cit.* Nº 2.47 (o/l 94 x 201 cm.).

Manuscrito MUSEO NAVAL MADRID. Nombreamiento de pintor honorario del Museo Naval.

¹⁹ GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO FERNANDO, *op. cit.*, núm. 2.47 (o/l 94 x 201 cm). Manuscrit MUSEU NAVAL DE MADRID. Nomenament de pintor honorari del Museu Naval.

²⁰ DE BARCIA, ÀNGEL M, *op. cit.*, L'autor comptabilitza en estos anys trenta obres.

²¹ Núm. 320. *Pas de Calais prop de Dover, costa d'Anglaterra* (o/l 150 x 250 cm). Hui en dia s'exposa en les Corts Valencianes. Núm. 321. *Borrasca al Mar del Nord* (o/l 149 x 250 cm), premi de 3a medalla. Núm. 322. *El riu Escalda prop d'Anvers* (o/l 82 x 133 cm). Núm. 323. *Voltants d'Anvers, barcos holandesos al canal de Moerdik* (o/l 51 x 81cm) i núm. 324. *Torre de Betlem prop de Lisboa* (o/l 32 x 51 cm), que regala al seu germà Paco.

²² DE BARCIA, ÀNGEL M., *op.cit.*, de les vint obres que l'autor ressenya, en ven la majoria i regala al seu germà Paco *La barra* (ol/32x 50 cm).

²³ Manuscrit MUSEU NAVAL DE MADRID. Op. cit. S'exposen les condicions per a pintar el quadre *Defensa del castell del Morro de l'Havana atacat pels anglesos en 1862*.

DE BARCIA, ÀNGEL M., *op.cit.*, dibuixos preparatoris: núm. 4.394/83 i 4.397/C. Per a l'obra acabada GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO FERNANDO *op.cit* Núm. 2.34 (o/l 100 x 170 cm).

²⁴ Manuscrit MUSEU NAVAL DE MADRID. Op. cit. Proposta i aprovació de l'obra *Defensa de l'Arsenal de La Carraca contra els insurrectes cantonals ocorregut a l'agost últim*.

DE BARCIA, ÀNGEL M., *op.cit.*, dibuixos preparatoris núm. 4.400/89, 5.415/102 i 5.860/342. Per a l'obra acabada GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO FERNANDO *op. cit.*, núm. 2.71 (o/l 100 x 250 cm).

²⁵ *La Ilustración Española y Americana*, núm. XL, p. 664.

²⁶ *La Ilustración Española y Americana*, núm. XLV, p. 729.

²⁷ DE BARCIA, ÀNGEL M., *op.cit.*, entre olis, taules i aquarel·les, l'autor anota 15 obres.

²⁸ DE BARCIA, ÀNGEL M., *op.cit.*, L'autor arplega trenta-dos obres: dos de fets històrics, quatre paisatges madrilenys, un paisatge urbà i quatre retrats de barcos; la resta, marines, moltes de les quals tracten el mateix tema i algunes vegades amb el mateix títol amb lleugeres variants.

²⁹ DE BARCIA, ÀNGEL M., *op.cit.*, repetix títols i temes amb lleugeres variants d'anys anteriors en les dèsset marines. Pinta del natural la *Bateria flotant Tetuán* i el *Monitor espanyol Puigcerdà*.

³⁰ Núm. 269. *Un canal a Holanda* (o/l 60 x 90 cm). Núm. 270. *La Dàrsena de Brussel·les* (o/l 78x 135 cm.) i núm. 271. *Un naufragi a la costa d'Astúries* (o/l 110 x 200 cm), este comprat pel Museu del Prado (núm. 7.250) per 2.500 ptes, aprovada la compra per RO de 23 de maig de 1876. Catàleg del Museu d'Art Modern de 1889 (núm. 267). Depositat en el Ministeri d'Instrucció Pública per RO de 1921. Depositat en el Museu de Palma de Mallorca. Reproduït en *La Ilustración Española y Americana* de 1876, 1r semestre, p. 428.

³¹ DE BARCIA, ÀNGEL M., *op.cit.*, en eixe any l'autor anota sis marines amb temes semblants als dels anys anteriors.

³² Manuscrit MUSEU NAVAL DE MADRID. Op. cit. Concessió creu Mèrit Naval.

³³ Ja amb anterioritat feia esbossos que després pintava sobre taulellets Francisco Dasí en la fàbrica de la família que des de 1876 és propietat del seu germà Joan. El 18 de febrer de 1876, en el periòdic *Las Provincias* s'escrivia: "En visitar les fabriques dels Srs. de Monleón i Martí, vam tindre ocasió d'admirar el preciós treball que segons els dibuixos donats per l'avantatjat pintor de marines Sr. Monleón ha executat sobre argila el Sr. Dasí. L'esmentat treball és el frontis d'un moble compost de 35 peces que són uns altres tants taulellets".

³⁴ Xilografies: *Panorama de l'Avinguda Central de Maquinària i Instal·lacions de màquines elevadores d'aigua de la Societat Creusot i de la Casa Blos en el gran estany*.

²⁰ BARCIA, ÀNGEL M DE; *op. cit.* El autor contabiliza en estos años treinta obras.

²¹ N°. 320.- *Paso de Calais cerca de Dover, costa de Inglaterra* (o/l 150 x 250 cm.). Hoy día se expone en la Cortes Valencianas. N°. 321.- *Borrasca en el Mar del Norte* (o/l 149 x 250 cm.) Premio de 3º medalla. N°. 322.- *El río Escalda cerca de Amberes* (o/l 82 x 133 cm.). N°. 323.- *Inmediaciones de Amberes, barcos holandeses en el canal de Moerdik* (o/l 51 x 81cm.) y N°. 324.- *Torre de Belén cerca de Lisboa* (o/l 32x51 cm.) que regala a su hermano Paco.

²² BARCIA, ÀNGEL M, DE ; Op. cit; De los veinte obras que el autor reseña vende la mayoría i regala a su hermano Paco, *La barra* (o/l 32x 50 cm.).

²³ Manuscrito MUSEO NAVAL MADRID. Se exponen las condiciones para pintar el cuadro *Defensa del Castillo del Morro de la Habana atacado por los ingleses en 1862*.

BARCIA, ÀNGEL M DE; op. cit. Dibujos preparatorios: N° 4394/83 y 4397/C. Para la obra terminada GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO FERNANDO *op.cit* N° 2.34 (o/l 100 x 170 cm.).

²⁴ Manuscrito MUSEO NAVAL MADRID. Propuesta y aprobación de la obra *Defensa del Arsenal de la Carraca contra los insurrectos cantonales ocurrido en agosto ultimo*.

BARCIA, ÀNGEL M DE; *op.cit.* Dibujos preparatorios N° 4400/89, 5415/102 y 5860/342. Para la obra terminada GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO FERNANDO op. cit. N° 2.71 (o/l 100 x 250 cm.)

²⁵ *La Ilustración Española y Americana* N° XL, pag 664

²⁶ *La Ilustración Española y Americana*. N° XLV, pag. 729

²⁷ BARCIA, ÀNGEL M DE; *op. cit.* Entre oleos, tablas y acuarelas el autor anota 15 obras.

²⁸ BARCIA, ÀNGEL M DE; *op. cit.* El autor recoge treinta y dos obras, Dos de hechos históricos, cuatro paisajes madrileños, un paisaje urbano y cuatro retratos de buques, el resto marinas, muchas de las cuales tratan el mismo tema y algunas veces con el mismo título con ligeras variantes.

²⁹ BARCIA, ÀNGEL M, DE *op. cit* Repite títulos y temas con ligeras variantes de años anteriores en las diecisiete marinas. Pinta del natural la *Bateria flotante Tetuán* y el *Monitor español Puigcerda*

³⁰ N° 269 *Un canal en Holanda* (o/l 60 x 90 cm.); N° 270 *La Dársena de Bruselas* (o/l 78x 135 cm.) y N° 271 *Un naufragio en la costa de Asturias* (o/l 110x 200 cm.), este comprado por el Museo del Prado (N° 7250) por 2500 pts. Aprobada la compra por RO de 23 de mayo de 1876. Catalogo del Museo de Arte Moderno de 1889 (n° 267). Depositado en el Ministerio de Instrucción Pública por RO de 1921. Depositado en el Museo de Palma de Mallorca. Reproducido en la *Ilustración Española y Americana* de 1876 1º semestre. pag 428.

³¹ Barcia, Àngel M de; op.cit: En este año el autor anota seis marinas con temas similares a los de los años anteriores.

³² Manuscrito MUSEO NAVAL MADRID. Concesión cruz Merito Naval.

³³ Ya con anterioridad hacia bocetos que luego pintaba sobre azulejos Francisco Dasí en la fábrica de la familia que desde 1876 es propiedad de su hermano Juan. En 18 de febrero de 1876 en el periódico Las Provincias se escribía: "Al visitar las fabricas de los Srs. de Monleón y Martí, tuvimos ocasión de admirar el precioso trabajo que según los dibujos dados por el aventajado pintor de marinas Sr. Monleón ha ejecutado sobre arcilla el Sr. Dasí. El citado trabajo es el frontis de un mueble compuesto de 35 piezas que son otros tantos azulejos"

³⁴ Xilografías: *Panorama de la Avenida Central de Maquinaria y Instalaciones de máquinas elevadoras de agua de la Sociedad Creusot y de la Casa Blos en el gran estanque*

³⁵ N°. 248.-*La rada de Ulissuguen o Vilssingen* (o/l 130 x 250 cm.). También con éste participó en el Concurso Internacional de Paris del mismo año y con el N°. 249.- *Antiguo muelle de madera sobre el Escalda, Amberes* (o/l 75 x 115 cm.).

³⁶ N°. 447.- *La rada de Alicante* (o/l 130 x 245 cm.) 3ª Medalla. Adquirido por 2.000 Pts. por el Museo del Prado (N°. 4844). Firmado en 1881. RO de 30 de junio de 1881. Estuvo depositado en la Escuela de Bellas Artes de San Eloy de Salamanca por R.O. de 1896 hasta 1990.

³⁵ Núm. 248. *La rada d'Ulissuguen o Vilssingen* (o/l 130 x 250 cm). També amb este va participar en el Concurs Internacional de París del mateix any i amb el núm. 249. *Antic moll de fusta sobre l'Escalda, Anvers* (o/l 75 x 115 cm).

³⁶ Núm. 447. *La rada d'Alacant* (o/l 130 x 245 cm) 3a Medalla. Adquirir per 2.000 ptes. pel Museu del Prado (núm. 4.844). Firmat en 1881. RO de 30 de juny de 1881. Va estar depositat en l'Escola de Belles Arts de Sant Eloi de Salamanca per RO de 1896 fins a 1990.

En esta tela es pot apreciar en gran manera les característiques que definixen l'art de l'autor. Monleón reduïx el marc geogràfic a un escenari recognoscible supeditant la descripció meticulosa del detall dels barcos i els seus elements en detriment del sentit panoràmic i paisatgista d'esta costa com hauria fet el seu mestre Haes, efecte que s'aniria accentuant amb el temps en realitzar amb gran detall els retrats de barcos. Núm. 448. *Costa de Normandia* (o/l 73 x 116 cm) i núm. 449. *Placa de fang cuit, pintura de taulellets* de la fàbrica de Sant Pius V de València).

³⁷ Manuscrit MUSEU NAVAL DE MADRID. Op. cit. Autorització per a assistir al viatge de SS.MM. al departament del Ferrol.

És interessant ressaltar les relacions cordials que hi havia entre el pintor i la família reial. A l'agost d'eixe estiu realitza dos dibuixos: núm. 4386, *Excursió a Suances dels reis*, en què l'autor anota "En la carreta van muntar SM la reina Cristina, les infantes Paz i Eulalia, la comtessa de Llorente, la dama de la reina, el ministre de Marina, la comtessa de Sepúlveda i l'autor d'este croquis" i el núm. 4.586, *Excursió reial de Comillas a Suances*. Anotat per l'autor "Expedició a Suances a l'agost 81, família reial a bord de la goleta. Assentats a taula, amb botelles, fruïter i copes. Personatges reina Cristina, infanta Paz i Eulalia, comandant de la goleta, coronel Salinas i altres".

En el catàleg de dibuixos hi ha un autògraf de la infanta Pau (núm. 6.006) amb la dedicatòria següent: "D'este lloc, racó al costat del mar, sempre de la muntanya me n'he de recordar". Firmat: Paz Monleón; adorna l'autògraf amb diferents motius (DE BARCIA, ÀNGEL M., *op. cit.*).

En l'Àlbum de Monleón del Museu de Ceràmiques González Martín de València hi ha dos fotografies. Una amb les infantes Eulalia i Paz de Borbó en 1881, i una altra de la infanta Paz amb la dedicatòria següent: "Amenda. Honorable, pel que he empenyat a V. Paz" (subratllat en l'original).

³⁸ Manuscrit MUSEU NAVAL MADRID. Op. cit. Nomenament de pintor restaurador.

³⁹ GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBBERO, FERNANDO I DE LA GUARDIA SALVETTI, FERNANDO, *Historia artística de la construcción naval en la obra de Rafael Monleón*, Valladolid, 2006. S'hi reproduïxen i comenten cada una en espanyol/anglès.

⁴⁰ L'obra està estructurada en quatre toms, els tres primers dels quals constitueixen un diccionari dividit en volums; de la lletra A a la G, de la H a la P, i de la Q a la Z. L'últim, dedicat a la "Marina Contemporània", inclou un "Apèndix general" ordenat també alfabèticament, que esta inconclús, ja que hi figuren únicament els termes corresponents a les lletres A i B. Els tres primers toms van ser editats per Ludgwer, prologats per l'acadèmic de la història Hugo O'Donnell, que realitza la primera anàlisi i el primer estudi profund sobre la vida i obra de l'autor.

⁴¹ Núm. 472. *Naufregi en el port de Laredo o Borrasca en el port de Laredo* (o/l 72 x 115 cm). Firmat en 1883 i adquirit per 1.500 ptes pel Museu del Prado (núm. 6 012). RO 26 de juny de 1885. Catàleg del Museu d'Art Modern: 1889 (núm. 269); 1900 (núm. 465). Depositat en el Museu de Palma de Mallorca des de 1901 fins a 2002. Reproduït en *La Ilustración Española y Americana* en 1884 1r semestre p. 396. (Ací el comentarista indica que és dibuix del mateix autor, a qui qualifica de discret pintor de marines). Núm. 473. *La chambre d'amour (Biarritz)* (60 x 100). Núm. 474. *El port de València o La dàrsena del Port de València* (o/l 81 x 135 cm). Adquirir pel Museu del Prado (Núm. 6495). RO 14 juny de 1885, Catàleg del Museu d'Art Modern; 1899 (núm. 268); 1900 (núm. 464). Depositat en el Museu Municipal de Santa Cruz de Tenerife des de 1900.

⁴² GONZÁLEZ MARTÍN, MANUEL; "Doce artistas valencianos del siglo XIX, Rafael Monleón, 'el Marinista'", *Revista Oro de Ley*, núm. 299, any XIII.

⁴³ GARÍN ORTIZ DE TARANCO, FELIPE M.; *Pintores del mar: Una escuela española de marinistas*. Servici d'Estudis Artístics. Institució Alfons el Magnànim de la Diputació Provincial de València, 1950, p. 23.

⁴⁴ Manuscrit MUSEU NAVAL MADRID. Op. cit. Escrit que eleva el director del Museu Naval en què remet la relació de les obres executades pel pintor restaurador.

En este lienzo se puede apreciar en gran medida las características que definen el arte del autor. Monleón reduce el marco geográfico, a un escenario reconocible supeditado a la descripción meticulosa del detalle de los buques y sus elementos en detrimento del sentido panorámico y paisajista de la costa como hubiera hecho su maestro Haes; efecto que se iría acentuado con el tiempo al realizar con gran detalle los retratos de buque. N.º. 448.- *Costa de Normandia* (o/l 73 x 116 cm.) N.º. 449.- *Placa de barro cocido*, pintura de azulejos de la fábrica de San Pio V de Valencia)

³⁷ Manuscrito MUSEO NAVAL MADRID. Autorización para asistir al viaje de SSMM al departamento de Ferrol.

Es interesante resaltar las relaciones cordiales que existían entre el pintor y la familia Real. En agosto de este verano realiza dos dibujos N.º 4386. *Excursión a Suances de los reyes* en el que el autor anota: " En la carreta montaron SM la reina D^a Cristina, las infantas Paz y Eulalia, la condesa de Llorente, la dama de la reina, el ministro de Marina, la condesa de Sepúlveda y el autor de este croquis" y el N.º 4586 *Excursión real de Comillas a Suances*. Anotado por el autor "Expedición a Suances en agosto 81 familia real a bordo de la goleta. Sentados en la mesa, con botellas, fruitero y copas. Personajes Reina Cristina, Infanta Paz y Eulalia, comandante de la goleta, coronel Salinas y otros".

En el Catalogo de dibujos existe un autógrafo de la infanta Paz (N.º 6006) con la dedicatoria siguiente: "De este sitio rincón junto al mar siempre de la montaña me he de acordar" Firmado Paz Monleón adorna el autógrafo con diferentes motivos. (BARCIA, ÁNGEL M. de *op. cit.*)

En el Álbum de Monleón del Museo de Cerámicas González Martín de Valencia existen dos fotografías.. Una con las Infantas Eulalia y Paz de Borbón en 1881 y otra de la Infanta Paz con la siguiente dedicatoria: "Amenda. honorable por lo que he fastidiado a V. Paz."Amenda honorable va subrayado

³⁸ Manuscrito MUSEO NAVAL MADRID. Nomenclamiento de pintor restaurador.

³⁹ GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBBERO, FERNANDO Y DE LA GUARDIA SALVETTI, FERNANDO; *Historia artística de la construcción naval en la obra de Rafael Monleón*, Valladolid 2006. En ella se reproducen y comenta en español/ ingles cada una de ellas.

⁴⁰ La obra está estructurada en cuatro tomos, de los que los tres primeros constituyen un diccionario dividido en volúmenes; de la letra A a la G, de la H a la P, y de la Q a la Z. El último, dedicado a la "Marina Contemporánea", incluye un "Apéndice General" ordenado también alfabéticamente, que esta inconcluso, figurando únicamente los términos correspondientes a las letras "A" y "B". Los tres primeros tomos fueron editados por Ludgwer, prologados por el Académico de la historia D. Hugo O'Donnell, que realiza el primer análisis y estudio profundo sobre la vida y obra del autor.

⁴¹ N.º. 472.- *Naufregio en el puerto de Laredo o borrasca en el puerto de Laredo* (o/l 72 x 115 cm.). Firmado en 1883 Adquirido por 1500 pts. el Museo del Prado (N.º. 6012). RO 26 de junio de 1885. Catálogo del Museo de Arte Moderno: 1889 (nº 269); 1900 (nº 465). Depositado en el Museo de Palma de Mallorca desde 1901 hasta 2202. Reproducido en la Ilustración Española y americana en 1884 1º semestre pag 396. (Aquí el comentarista indica que es dibujo del mismo autor al que califica de discreto pintor de marinas). N.º. 473.- La chambre d'amour (Biarritz) (60 x 100). N.º. 474.- *El puerto de Valencia o La dàrsena del Puerto de Valencia* (o/l 81 x 135 cm.). Adquirido por el Museo del Prado (N.º. 6495). RO 14 junio de 1885 Catalogo del Museo de Arte Moderno; 1899 (nº 268); 1900 (nº 464) Depositado en el Museo Municipal de Santa Cruz de Tenerife desde 1900.

⁴² GONZÁLEZ MARTÍN, MANUEL; *Doce artistas valencianos del siglo XIX, Rafael Monleón el "Marinista"* "Revista Oro de Ley nº 299 año XIII

⁴³ GARÍN ORTIZ DE TARANCO, FELIPE M.; *Pintores del mar: Una escuela española de marinistas*. Servicios de Estudios Artísticos. Institución Alfonso el Magnánimo de la Diputación provincial de Valencia 1950. pag. 23.

⁴⁴ Manuscrito MUSEO NAVAL MADRID. Op. cit. Escrito que eleva el director del Museo Naval remitiendo la relación de las obras ejecutadas por el Pintor Restaurador. La obra sin terminar se refiere al "Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos..."; citada con anterioridad.

Entre los años 1885 y siguiente realizará el retrato del alférez de navío Don Julio Ordóñez y Falcón, un medallón para la Biblioteca del Ministerio, el *Combate de Abato; fragatas Villa de Madrid y Blanca 7 de febrero de 1866*, (o/l 83.5 x 150 cm.) correspondiente a la guerra de

L'obra sense acabar es referix al “Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos”, citada amb anterioritat. Entre els anys 1885 i 1886 realitzarà el retrat de l'alferes de navili Julio Ordóñez y Falcón, un medalló per a la Biblioteca del Ministeri, el *Combat d'Abat; fragates Villa de Madrid i Blanca 7 de febrer de 1866*, (o/l 83,5 x 150 cm), corresponent a la guerra d'Espanya en el Pacífic. Restaura *Atac de l'Esquadra hispanofrancesa a Cadis per a restablir Ferran VII en el poder absolut; 23 de setembre de 1823* (o/l 49 x 83 cm), i *Simulacre realitzat per l'Esquadra de l'almirall Panzón en aigües d'Alacant* (o/l 89,5 x 128 cm.). Pinta les làmines de nous model d'insígnies i distintius establits per a l'Armada, una amb el model per a les noves patents de navegació i els plànols i mesures del creuer *Reina Regente* amb destinació a S.M. la reina. En els dos anys continuaria pintat aquarel·les (59) per a la seua obra *Historia de la construcción naval bajo su aspecto artístico desde la antigüedad hasta nuestros días*.

⁴⁵ Manuscrit MUSEU NAVAL MADRID. Op. cit. Autorització per a viatjar a l'estranger.

⁴⁶ Núm. 529; o/l 120 x 400 cm. Apareix amb el títol “Esquadra grega, 480 anys aC.” González de Canales, Fernando, tom V, op. cit.

⁴⁷ MÉNDEZ BEJARANO, MARIO, *Historia de la filosofía en España hasta el siglo XX (1927) Capítulo XVII; El siglo de las luces § XV La teosofí*.; Biblioteca Filosofía en Español, Oviedo, 2000.

Potser la seua l'adscripció a la secta va ser la causa per la qual la família va destruir la quasi totalitat dels seus manuscrits.

⁴⁸ MONLEÓN TORRES, RAFAEL, “Las carabelas de Colón”, *Revista General de Marina*, núm. 28, maig 1891.

DE BARCIA, ÀNGEL M., op. cit. Dibuixos i plànols de la reconstrucció de les caravel·les de Colom. “Memòria de la Comissió arqueològica executiva 1892. Dibuixos de R. Monleón”. Per a la reconstrucció de la nau *Santa Maria*. La *Santa Maria* va navegar a Chicago, on es conservà fins a 1953, quan va ser destruïda per un incendi.

GONZÁLEZ DE CANALS Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO, op. cit, tom V, núm. 1.4. *La nao Santa Maria al mando de D. Victor Concas entrando en la rada de Hampton –Road*.

De la revista naval que se celebrà amb motiu de l'eixida de les naus de Colom a Palos de Moguer, Monleón pintà un quadro titulat *Festa naval verificada fora de la barra d'eixida, 3 d'agost 1892* (o/l 74 x 125 cm) dedicat al president del Govern, Antonio Cánovas del Castillo.

⁴⁹ Manuscrit MUSEU NAVAL MADRID. Op. cit. Concessió de la medalla del Mèrit Naval.

⁵⁰ Manuscrit MUSEU NAVAL MADRID. Op. cit. Petició de canvi de categoria laboral.

⁵¹ Núm. 751. *La rada d'Anvers al riu Escalda* (o/l 80 x 135 cm) i núm. 752, *El creuer de primera classe Reina Regente* (o/l 75 x 100 cm). D'este últim va realitzar diverses versions, algunes de les quals van ser reproduïdes en la premsa.

⁵² Núm. 677. *Estudi de paisatge prop de Navacerrada* (o/l 31 x 44 cm).

⁵³ Núm. 507. *Les Penyes del cap Finisterre* (o/l 115 x 170 cm) i núm. 508. *La muntanya Maliciosa* (o/l 71 x 115 cm).

⁵⁴ Se n'han comptabilitzat seixanta, alguns dels quals en distintes etapes. La majoria són paisatges marítims i terrestres. Biblioteca Nacional. PÁEZ RUBIO, ELENA, *Grabados españoles. Repertorio de grabados españoles* Ministerio de Cultura, Dirección de Bellas Artes, Museos y Bibliotecas, Secretaría General técnica 1982. Museu de Ceràmiques González Martín, *Álbum de Dibujos y Aguafuertes de Rafael Monleón*. Museu del Prado, *Catálogo de estampas* 1992. Col·lecció Museu Naval.

⁵⁵ DE BARCIA, ÀNGEL M., op. cit.

España en el Pacifico. Restaurara *Ataque de la Escuadra hispano-francesa en Cádiz para restablecer a Fernando VII en el poder absoluto; 23 de septiembre de 1823* (o/l 49 x 83 cm.) y. *Simulacro realizado por la Escuadra del almirante Panzón en aguas de Alicante* (o/l 89.5 x 128 cm.), Pinta las laminas de nuevos modelo de insignias y distintivos establecidos para la Armada, una con el modelo para las nuevas patents de navegación y los planos y medidas del crucero Reina Regente con destino a S. M la reina En ambos años continuaria pintado acuarelas (59) para su obra “Historia de la construcción naval bajo su aspecto artístico desde la antigüedad hasta nuestros días”

⁴⁵ Manuscrito MUSEO NAVAL MADRID. Op. cit. Autorización para viajar al extranjero.

⁴⁶ N.º. 529; o/l 120 x 400 cm. Aparece con el título Escuadra griega 480 años a. C. González de Canales; Fernando, Tomo V. Op. cit.

⁴⁷ MÉNDEZ BEJARANO, MARIO: *Historia de la filosofía en España hasta el siglo XX (1927) Capítulo XVII; El siglo de las luces § XV La teosofía*; Biblioteca Filosofía en Español Oviedo 2000.

Quizás su la adscripción a la secta fue la causa por la que la familia destruyera la casi totalidad de sus manuscritos.

⁴⁸ MONLEÓN TORRES, RAFAEL; Las carabelas de Colon; *Revista General de Marina*, Mayo n.º 28 de mayo 1891.

BARCIA, ÀNGEL M DE; op. cit Dibujos y planos de la reconstrucción de las carabelas de Colon.

“Memoria de la Comisión arqueológica ejecutiva 1892. Dibujos de R. Monleón”. Para la reconstrucción de la nao *Santa Maria*.

La *Santa Maria* navegaría a Chicago donde se conservaba hasta 1953 que fue destruida por un incendio.

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO op. cit. Tomo V. N.º 1.4.- *La nao Santa Maria al mando de D. Víctor Concas entrando en la rada de Hampton-Road*.

De la revista naval que se celebros con motivo de la salida de las naves de Colon en Palos de Moguer, Monleón pinto un cuadro titulado *Fiesta naval verificada fuera de la barra de salida 3 de agosto 1892* (o/l 74 x 125 cm.) dedicado al Presidente del gobierno Don Antonio Cánovas del Castillo.

⁴⁹ Manuscrito MUSEO NAVAL MADRID. Op. cit. Concesión de la medalla del Merito Naval.

⁵⁰ Manuscrito MUSEO NAVAL MADRID. Op. cit. Petición de cambio de categoría laboral.

⁵¹ N.º. 751.- *La rada de Amberes en el río Escalda* (o/l 80x135 cm.) y N.º.752.- *El crucero de primera clase Reina Regente* (o/l 75 x 100 cm.) De este último realizó varias versiones de las que algunas fueron reproducidas en la prensa.

⁵² N.º. 677.- Estudio de paisaje cerca de Navacerrada (o/l 31 x 44cm).

⁵³ N.º 507. *Las Peñas del cabo Finisterre* (o/l 115 x 170 cm.) . N.º 508. *La montaña Maliciosa* (o/l 71 x 115 cm.).

⁵⁴ Se han contabilizado sesenta algunos de ellos en distintas etapas. La mayoría paisajes marítimos y terrestres. Biblioteca Nacional; PÁEZ RUBIO, ELENA: *Grabados españoles. Repertorio de grabados españoles* Ministerio de Cultura, Dirección de Bellas Artes, Museos y Bibliotecas, Secretaría General técnica 1982.; Museo de Cerámicas González Martín. *Álbum de Dibujos y Aguafuertes de Rafael Monleón*. Museo del Prado.

⁵⁵ DE BARCIA, ÀNGEL M., op. cit.

RAFAEL MONLEÓN, ARQUEÒLEG NAVAL

Hugo O'Donell y Duque de Estrada

Duc de Tetuan de la Reial Acadèmia de la Història i del Patronat del Museu Naval

L'ARTISTA I L'«ANTIQUARI»



Rafael Monleon i Torres va ser bastant més que un divulgador de l'arqueologia naval en el seu aspecte més atractiu, el de la il·lustració pictòrica. Els passos que va fer fins a l'especialització a què va dedicar els últims anys de la seua vida van ser els de marinista, pintor d'història i, finalment, perfeccionista de la dada: arqueòleg naval o, com es deia en l'època, un “antiquari” que cada vegada se sotmet més a la disciplina que imposa la condició científica.

L'identifiquem com a historiador per tant, i ho fem perquè, a pesar que preferentment va donar a conèixer el que només sabien uns pocs, són múltiples les ocasions en què la seua obra es compromet, es definix, pren partit en polèmiques del panorama arqueològic, més que amb paraules –que tampoc desdenya els arguments raonats–, amb la seua expressió més fàcil i eficaç: la qualitat i la força del seu dibuix, que aclari més “que mil paraules” i convertix en veritat òbvia les hipòtesis.

La mesura en què realment va ser científic la determinen el moment i la comparació amb el panorama contemporani espanyol. Monleon acabà sent un savi en esta matèria després d'haver-li dedicat anys de contacte continu i immediat amb la major font documental existent al seu país, el Museu Naval, i perquè a Espanya hi havia pocs que en este aspecte pogueren superar-lo en coneixements i ningú que, a més, sabera plasmar-los amb art. La poca consideració d'una institució que no va saber apreciar-lo en el seu moment i en el

RAFAEL MONLEÓN, ARQUEÓLOGO NAVAL

Hugo O'Donell y Duque de Estrada

Duque de Tetuán de la Real Academia de la Historia y del Patronato del Museo Naval

EL ARTISTA Y EL «ANTICUARIO»



Rafael Monleón y Torres fue bastante más que un divulgador de la arqueología naval en su aspecto más atractivo, el de la ilustración pictórica. Los pasos que fue dando hasta la especialización a la que dedicó los últimos años de su vida fueron los de marinista, pintor de historia, y finalmente, perfeccionista del dato: arqueólogo naval, o como se decía en la época un «anticuario» que cada vez se somete más a la disciplina que impone la condición científica.

Lo identificamos como historiador pues, y lo hacemos porque aunque preferentemente dio a conocer lo que se sabía por unos pocos, múltiples son las ocasiones en que su obra se compromete, se define, toma partido en polémicas del panorama arqueológico, más que con palabras –que tampoco desdeña los argumentos razonados– con su expresión más fácil y eficaz: la calidad y fuerza de su dibujo que aclara más «que mil palabras» y convierte en verdad obvia las hipótesis.

La medida en que realmente fue un científico la determinan el momento y la comparación con el panorama contemporáneo español. Monleón acabó siendo un sabio en esta materia tras haber dedicado a ella largos años en contacto continuo e inmediato con la mayor fuente documental existente en su país, el Museo Naval, y porque en España había pocos que en este aspecto podían superarle en conocimientos y nadie que, además, supiera plasmarlos con arte. La poca consideración de una institución que no sabría apreciarlo en su

seu just valor, i que li aplicà sense sensibilitat ni visió el reglament laboral vigent i la consideració personal que se'n derivava, el feren ser mesquí amb la seua pròpia estimació: “els savis veraders saben moltíssim més del que nosaltres podríem ensenyar-los”, comentaria de passada en el pròleg d’una de les seues obres principals, que continuarem citant, i més avant: “bé sabem que la nostra firma no és prou autoritzada i la nostra veu és molt dèbil”,¹ conscient potser que la seua formació la va adquirir amb la dedicació, i no va ser fruit d’una educació universitària en eixa disciplina. El temps seria, però, el jutge definitiu i molts marins contemporanis van conèixer i van valorar la seua obra.² Resulta emocionant comprovar com el jove tinent de navili José María Gómez y Marassi la cita amb coneixement de causa en un breu treball historicotècnic des de milers de milles de distància, a la badia de Nipe, situada en la costa atlàntica de l’illa de Cuba, enfront de l’arxipèlag de les Bahames, mesos abans de la destrucció de l’esquadra espanyola de Cervera el 1898.³

En la vida i l’obra artística del gran marinista que va ser Rafael Monleon pot pensar-se que hi ha un moment crucial en què fa el salt per a convertir-se en historiador sense abandonar el seu art, sinó com a complement, i que eixe no és un altre que el de nomenament com a pintor-restaurador del Museu Naval el 1883. Això no es correspon amb la realitat.

Des dels seus primers viatges d’aprenentatge pictòric, Monleon és un compilador compulsiu de dades desconegudes, de detalls inèdits, de novetats de la investigació recent del passat i del present, que anota, com va fer el tractadista francès Auguste Jal, en els seus quaderns de viatge, “vestigis escampats de les marines de tots els pobles i de totes les edats [...]”, que assenyala Cesáreo Fernández Duro.⁴

La curiositat el va portar a omplir els seus quaderns amb dades i apunts al llapis de relacions revellides, cartes de marejar, columnes rostrals, làpides, exvots..., trets del natural o

momento y en su justo valor, aplicándole sin sensibilidad ni visión alguna el reglamento laboral vigente y la consideración personal de él derivada, le hicieron cicatero con su propia estimación: *los sabios veraderos saben muchísimo más de lo que nosotros pudiéramos enseñarles*, comentaría de pasada en el prólogo de una de sus obras principales que seguiremos citando, y más adelante: *bien sabemos que nuestra firma no es suficientemente autorizada y nuestra voz es harto débil*, consciente tal vez de que su formación la adquirió con la dedicación, y no fue fruto de una educación universitaria en esa disciplina. El tiempo sería sin embargo el juez definitivo y muchos marinos contemporáneos conocieron y valoraron su obra.² Resulta emocionante comprobar cómo el joven teniente de navío José María Gómez y Marassi la cita con conocimiento de causa en un pequeño trabajo histórico-técnico desde miles de millas de distancia, en la bahía de Nipe, situada en la costa atlántica de la isla de Cuba, frente al archipiélago de las Bahamas, meses antes de la destrucción de la escuadra española de Cervera en 1898.³

En la vida y obra artística del gran marinista que fue Rafael Monleón puede pensarse que hay un momento crucial en el que da el salto para convertirse en historiador sin abandonar su arte, sino como complemento de este, y que ese no es otro que el de su nombramiento como pintor-restaurador del Museo Naval en 1883. Esto no se corresponde con la realidad.

Desde sus primeros viajes de aprendizaje pictórico Monleón es un compilador compulsivo de datos desconocidos, de detalles inéditos, de novedades de la investigación reciente del pasado y del presente, que anota, como hiciera el tratadista francés Auguste Jal, en sus cuadernos de viaje, *vestigios esparramados de las marinas de todos los pueblos y de todas las edades...* que señalaría Cesáreo Fernández Duro.⁴

La curiosidad le fue llevando a rellenar sus cuadernos con datos y apuntes a lápiz de relaciones añejas, cartas de marear, columnas rostradas, lápidas, exvotos... sacados del natural o

de models per a quan fera falta o com a mer *hobby*. Quasi inconscientment l'artista anava identificant-se amb l'erudit. Amb eixes dades i d'altres que anà adquirint *ex professo*, va escometre les seues grans teles d'història i les seues obres menors, riques estes més que les primeres en detalls basats en proves, en certes o en hipòtesis raonables i raonades, perquè sense basar-s'hi, el cabal d'informació sobre el món antic hauria resultat insuficient i hauria fet impossible l'acabament d'una sola obra. Hipòtesis científiques, acreditades per l'àncora al costat de la firma, aval del custodi del saber nàutic atorgat al seu il·lustrador.

Abans i durant la seua permanència al Museu Naval, va aprofitar qualsevol oportunitat per a il·lustrar-se sobre tot allò de què no podia obtindre's dades fàcilment. Una bona mostra d'això és el fet que, sabedor que cada 7 d'octubre, aniversari de la victòria de Lepant, es penjaven a la catedral de Toledo les insígnies de la Santa Lliga que va arborar la galera reial de Joan d'Àustria, va sol·licitar i va obtindre permís del capítol el 1905 no sols per a fer fotografies, sinó també per a mesurar l'estendard, i va analitzar-ne de passada els teixits, les formes i els colors. El resultat el va plasmar en l'esplèndida representació d'esta nau en la làmina corresponent de la col·lecció, que és una de les més conegudes, mil vegades representada, fins i tot reproduïda, com d'altres dibuixos de Monleon, per la Fàbrica Nacional de Moneda i Timbre en la sèrie filatèlica de 1964 dedicada a l'Armada.⁵

El seu art i la seua pràctica i experiència en la navegació completaren la impressió de versemblança dels seus treballs sobre vaixells passats, perquè sabia com es comportava tal o tal altre tipus d'embarcació pel desplaçament i l'aparell en la tempestat o en la calma, i com s'omplia el sac de la vela, segons la forma i també segons el material de què està fabricada, el pesat cotó amerat, la lona impermeable, el cànem articulat en bonetes orientals... El pal d'una nau grega, d'una sola peça, es trenca de forma diferent que el d'una fragata del segle XVIII, compost de

de modelos para cuando hiciera falta o como mero «hobby». Casi inconscientemente el artista se iba identificando con el erudito. Con esos datos y otros que fue adquiriendo «ex profeso», acometería sus grandes lienzos de historia y sus obras menores, ricas estas más que los primeros en detalles basados en pruebas, en certidumbres o en hipótesis razonables y razonadas, porque sin basarse en ellas, el caudal de información sobre el mundo antiguo hubiera resultado insuficiente y hubiera hecho imposible la terminación de una sola de ellas. Hipótesis científicas, acreditadas por el ancla junto a la firma, aval del custodio del saber náutico otorgado a su ilustrador.

Antes y durante su permanencia en el Museo Naval, aprovechó toda oportunidad para ilustrarse sobre lo que no podían obtenerse fácilmente datos. Buena muestra es el hecho de que, sabedor de que cada 7 de octubre, aniversario de la victoria de Lepanto se colgaban en la catedral de Toledo las insignias de la Santa Liga que arboló la Galera Real de don Juan de Austria, solicitó y obtuvo permiso del cabildo en 1905, no sólo para tomar fotografías, sino también medidas del estandarte, analizando de paso los tejidos, formas y colores del mismo. El resultado lo plasmó en su espléndida representación de esta nave en la lámina correspondiente de la colección y que es una de las más conocidas, mil veces representada, incluso recogida, como otros dibujos de Monleón, por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre en la serie filatélica de 1964 dedicada a la Armada, de 1964.⁵

Su arte y su práctica y experiencia en la navegación completarían la impresión de verosimilitud de sus trabajos sobre buques pasados, porque sabe cómo se comporta tal o cual tipo de embarcación dado su desplazamiento y aparejo ante la tempestad o ante la calma, y cómo se llena el saco de la vela, según su forma e incluso según el material de que está fabricada, el pesado algodón empapado, la lona impermeable, el cáñamo articulado en bonetas orientales... El mástil de una nave griega, de una sola pieza, se quiebra de forma diferente que el de una

diverses; la varada d'un vaixell pla sobre l'arena de la platja té uns efectes sobre el seu efecte visual diferents dels de l'atraca d'un torpediner o de la manera en què encalla una nau de buc metàl·lic. La velocitat –gran per a l'època– d'un destructor, l'alça de la proa; la càrrega d'una nau enfonsa la línia de flotació; una fila de remes de galera produïx uns efectes característics sobre la superfície del mar quan es voga a l'uníson; segons siga la bandera: ensenya quadra, triangular grímpola, allargat gallardet..., així oneja o s'abat quan cessa el vent; el fum de carbó dels vapors s'eleva o bé es mou en paral·lel, depenent de les condicions atmosfèriques i de les característiques de l'obra morta i del disseny de la xemenera. L'home a bord també té el seu lloc i no pot estar en un altre o duent a terme la seua funció segons l'època i el tipus. Un general espanyol de galeres es manté a l'altura de l'estanterol; un forçat romà de birrem només es pot asseure al banc d'una manera per a obtindre la major força; els efectes sobre la massa humana de la coberta d'un colp de mar són diferents dels produïts per un tir fraccionat de pedrer o per la irrupció d'un tros d'abordatge.

¡Cal saber molt per a poder reflectir-ho tot! Sembla com si Rafael Monleon haguera pogut disposar d'un canal d'experiències on provar les seues maquetes, els seus "models corporis" –com ell els anomenava–, que construïa amb gran mestria. El seu secret no sols es basava en els seus amplis coneixements i en un continu preguntar-se amb base el perquè de les coses. Tenia la sensatesa de preguntar a qui per raó dels seus estudis, de la seua experiència o del seu simple sentit comú, podia solucionar una incògnita, i sempre amb la humilitat de considerar que el seu treball "no era un tractat de construcció naval, la ciència de la qual correspon als enginyers".

En les grans obres una boira oportuna pot evitar definir-se sobre una característica dubtosa, però en les xicotetes, destinades, com veurem, a ensenyar, l'autor es compromet i

fragata dieciochesca compuesto de varias; la varada de un barco plano sobre la arena de la playa tiene unos efectos sobre el efecto visual del mismo distintos de los del atraque de un torpedero o de la forma en que encalla una nave de casco metálico. La velocidad –grande para la época– de un destructor, le levanta de proa; la carga de una nao hunde la línea de flotación; una fila de remos de galera produce unos efectos característicos sobre la superficie del mar al bogar al unísono; según sea la bandera: enseña cuadra, triangular grimpolón, alargado gallardete... así tremola o se abate cuando cesa el viento; el humo de carbón de los vapores se eleva o bien se mueve en paralelo, dependiendo de las condiciones atmosféricas y de las características de su obra muerta y del diseño de su chimenea. El hombre a bordo también tiene su lugar y no puede aparecer en otro o llevando a cabo su función según época y tipo. Un general español de galeras se mantiene a la altura del estanterol; un forzado romano de birreme sólo se puede sentar en su banco de una manera para obtener la mayor fuerza; los efectos sobre la masa humana de la cubierta de un golpe de mar son distintos de los producidos por un disparo fraccionado de pedrero o por la irrupción de un trozo de abordaje.

¡Hay que saber mucho para poder reflejarlo todo! Parece como si Rafael Monleón hubiera podido disponer de un canal de experiencias donde probar sus maquetas, sus «modelos corpóreos» –como él los llamaba– y que también construía con gran maestría. Su secreto no sólo se basaba en sus amplios conocimientos y en su continuo preguntarse con base el porqué de las cosas. Tenía la sensatez de preguntar al que por razón de sus estudios, de su experiencia o de su simple sentido común, podía solucionar una incógnita y siempre con la humildad de considerar que su trabajo *no era un tratado de construcción naval cuya ciencia corresponde a los Ingenieros*.

En las grandes obras una niebla oportuna puede evitar definirse sobre una característica dudosa, pero en las pequeñas, destinadas, como veremos a enseñar, el autor se compromete

fins i tot incita a fer-se preguntes a qui les contempla: ¿perquè hi ha un home sobre coberta tan a proa amb una gafa?, ¿què fa eixa embarcació abarloada a buc major?, ¿perquè l'estendard reial està hissant en l'“alto y pimpollo” de l'arbre mestre?, ¿què pretén eixa galera arrumbant en voga de combat cap al flanc d'eixa altra?... Tot en l'obra històrica de Monleon té la seua raó de ser, especialment en la seua obra didàctica, i els vaixells hi són representats en plena maniobra nàutica o de combat, no són mers dibuixos lineals estàtics i fantasmagòrics com en els plans, diccionaris i tractats que van precedir el nostre autor i en els quals, indubtablement, també es va basar, especialment en l'“Álbum del marqués de la Victoria” que tenia tan a mà. El poder d'il·lustrar en nàutica històrica d'un Bartolomé Crescentio, d'un Pantero Pantera, i fins i tot dels més pròxims en el temps com un Capmany, Charnock, o un Jurien de la Gravière –solidesa de coneixements a banda–, va ser limitat. ¿Eixa és la gran innovació que cal atribuir-se-li! Monleon és el precursor a Espanya de la revista de divulgació científica actual dotada d'il·lustracions definitives en la matèria que ens ocupa. Per això pot disculpar-se-li que el text escrit, quan n'hi ha, siga concís i sense retòrica, substituïda la ploma pel llapis o el pinzell cada vegada que aquella no és indispensable i posant adequadament el vent en les veles, l'aigua en el nivell oportú de la línia de flotació, marcant la capacitat dins del buc i l'espai just entre l'arboradura, com a entés en tots els sabers relacionats amb el vaixell i amb la mar.

Des que va agafar per primera vegada una paleta, una de les majors preocupacions de Rafael Monleon va ser la de no incórrer en algun anacronisme o disbarat “d'una manera indocta i inconscient [...] confiant-ho tot al geni i a la imaginació sense atendre l'estudi”. Opinava que ja havien passat els temps en què es deixava a l'artista la llicència de guiar-se només per la seua inspiració, amb la conseqüència de representar David amb calces i gola

e incluso incita a que el que las contempla se haga preguntas: ¿porqué hay un hombre sobre cubierta tan a proa con un bichero?, ¿qué hace esa embarcación abarloada a buque mayor?, ¿porqué el estandarte real está izado en el “alto y pimpollo” del árbol mayor?, ¿qué pretende esa galera arrumbando en boga de combate hacia el flanco de esa otra?... Todo en la obra histórica de Monleón tiene su razón de ser, especialmente en su obra didáctica, y los barcos aparecen en plena maniobra náutica o de combate, no son meros dibujos lineales estáticos y fantasmagóricos como en los planos, diccionarios y tratados que precedieron a nuestro autor y en los que indudablemente, también se basó, especialmente en el «Álbum del marqués de la Victoria» que tenía tan a mano. El poder de ilustrar en náutica histórica de un Bartolomé Crescentio, de un Pantero Pantera, e incluso de los más próximos en el tiempo como un Capmany, Charnock, o un Jurien de la Gravière –solidez de conocimientos aparte– fueron limitados. ¿Esa es la gran innovación que cabe atribuírsele!. Monleón es el precursor en España de la revista de divulgación científica actual dotada de ilustraciones definitivas, en la materia que nos ocupa. Por ello puede disculpársele que el texto escrito, cuando lo hay, sea conciso y sin retórica, sustituida la pluma por el lápiz o el pincel cada vez que aquella no es indispensable y poniendo adecuadamente el viento en las velas, el agua en el nivel oportuno de la línea de flotación, marcando la capacidad dentro del casco y el espacio justo entre la arboladura, como entendido en todos los saberes relacionados con el buque y con la mar.

Desde que cogió por primera vez una paleta, una de las mayores preocupaciones de Rafael Monleón fue la de no incurrir en algún anacronismo o dislate *de una manera indocta e inconsciente... fiándolo todo al genio y a la imaginación sin atender al estudio*. Opinaba que ya habían pasado los tiempos en los que se dejaba al artista la licencia de guiarse de sólo su inspiración con la consecuencia de representar a David con calzas y golilla en los tapices

en els tapissos flamencs o de representar les noces de Canà com un banquet venecià del segle XVI en el conegut oli d'Il Tintoretto. Encara que la crítica artística contemporània no sempre exigia rigor en la pintura d'història, omnipresent, però, en els concursos nacionals, Eduardo Rosales havia marcat ja una pauta molt digna i diferent en els assumptes cortesans i de batalles que seguiria Monleon en els marítics. Per això va dedicar el seu Diccionari “a la gent estudiosa en general i particularment als artistes que tan necessitats estan de conèixer i estudiar els autors del passat per a representar-los fidelment”.

APRENDRE PER A ENSENYAR

Monleon va ingressar al Museu Naval com a marinista històric i com a tal s'hi va consagrar. La identificació amb la seua nova destinació va ser enorme —ens ha ocorregut a tots els que hem tingut la sort de dedicar-li el nostre temps— i el va fer anar més enllà de l'estrictament obligatori com a pintor d'encàrrecs i reparador de desperfectes en la pinacoteca i en l'exposició. Va voler abans que res col·laborar amb la labor docent, en aquell moment bastant reduïda i limitada a un grup selecte d'escriptors sobre temes del mar que es llegien entre ells mateixos i que van tindre públic després de morts.

Va creure en un primer moment que la seua major aportació a esta tasca havia de ser per mitjà de construcció de models, maquetes i diorames que donaren una idea volumètrica que cap altra representació podia oferir tan clarament. Exposada la seua idea a la direcció museística, va ser desestimada. Requeria molt de temps i diners extrapressupostaris, ja que la restauració s'incloïa entre els compromisos contractuals de Monleon, però no la construcció massiva de nous models.

Aleshores va concebre un nou projecte de suport pictòric per a l'exposició del Museu que després va integrar en un altre de molt més ambiciós, un poc bigarrat i desllavassat, però

flamencos o de figurar las Bodas de Caná como un banquete veneciano del siglo XVI en el conocido óleo del Tintoretto. Aunque la crítica artística contemporánea no siempre exigía rigor en la pintura de historia, por otra parte omnipresente en los concursos nacionales, Eduardo Rosales había marcado ya una pauta muy digna y diferente en los asuntos cortesanos y de batallas que seguiría Monleón en los marítimos. Por ello dedicó su Diccionario *á las gentes estudiosas en general y particularmente a los Artistas que tan necesitados están de conocer y estudiar los autores del pasado para representarlos fielmente*.

APRENDER PARA ENSEÑAR

Ya como marinista histórico ingresó Monleón en el Museo Naval y como tal se consagró en él. La identificación con su nuevo destino fue enorme —nos ha ocurrido a todos los que hemos tenido la suerte de dedicarle nuestro tiempo— y le llevó a ir más allá de lo estrictamente obligado como pintor de encargos y reparador de desperfectos en la pinacoteca y en la exposición. Quiso ante todo colaborar con la labor docente, en aquél momento bastante reducida y limitada a un grupo selecto de escritores sobre temas del mar que se leían entre ellos mismos y que tuvieron público después de muertos.

Creyó en un primer momento que su mayor aportación a esta tarea debía ser por medio de construcción de modelos, maquetas y dioramas que dieran una idea de volumétrica que ninguna otra representación podía ofrecer tan claramente. Expuesta su idea a la dirección museística se desestimó. Requería mucho tiempo y dinero extrapresupuestario ya que la restauración de modelos venía incluida entre los compromisos contractuales de Monleón, pero no la construcción masiva de nuevos.

Entonces concibió un nuevo proyecto de apoyo pictórico a la exposición del museo que luego integró en otro mucho más ambicioso, un tanto variopinto y deslavazado, pero plu-

pluridisciplinari i enciclopèdic, de dur a terme una història de la navegació, centrada preferent però no únicament en la branca bèl·lica, a través dels seus tipus, que va concebre sense tindre una idea molt clara de com estructurar-la i integrar-la.

Per a il·lustrar les distintes edats de la navegació es necessitava un mètode més econòmic i ràpid que el tradicional de l'oli, mètode que, d'altra banda, coincidia amb el gust estètic del moment i s'anava obrint camí als museus com a material secundari i de suport: l'aquarel·la, amb làmines que tenien el valor afegit de poder penjar-se com quadros en l'exposició o bé d'arxivar-se en col·leccions amb d'altres de preexistents. Este nou projecte va obtindre conformitat i encaix en l'engranatge administrativolaboral, i a poc a poc van aparéixer ací i allà al Museu, segons necessitat i urgència, làmines emmarcades amb la seua firma. La rapidesa i perfecció amb què les realitzava, sense deixar d'atendre les seues altres comeses, degueren sorprendre sense més transcendència els seus caps.

El que inicialment es va concebre com una manifestació de tipus en diversos moments històrics, es va estendre a fets històrics puntuals i a d'altres assumptes diversos d'oportunitat, iniciant-se així no una sinó tres o quatre col·leccions temàtiques diferents, totes considerades coincidentment necessàries i importants per l'autor i per la política museística.

El 1886, tres anys després de la seua adscripció al Museu, tenia ja acabades dènou aquarel·les sobre tipus històrics de vaixells, sis referents a naufragis cèlebres, una als plans i mesures del *Reina Regente*, la pèrdua del qual restà en l'ànim de tota una generació de marins espanyols, i dos més, més pragmàtiques, de les insígnies i distintius que havia de conèixer i tindre a la mà tot navegant. De la rapidesa en l'elaboració que propor-

ridisciplinar y enciclopédico de llevar a cabo una historia de la navegación, centrado preferente pero no únicamente en su rama bélica, a través de sus tipos, que concibió sin tener una idea muy clara de cómo la iba estructurar e integrar.

Para ilustrar las distintas edades de la navegación se precisaba un método más económico y rápido que el tradicional del óleo, método que, por otra parte coincidía con el gusto estético del momento y se iba abriendo camino en los museos como material secundario y de apoyo: la acuarela, cuyas láminas tenían el valor añadido de ser colgables como cuadros en la exposición o bien archivables en colecciones junto a otras preexistentes. Este nuevo proyecto obtuvo conformidad y encaje en el engranaje administrativo-laboral y poco a poco fueron apareciendo aquí y allá en el Museo, según necesidad y urgencia, láminas enmarcadas con su firma. La rapidez y perfección con que las realizaba, sin dejar de atender sus otros cometidos, debieron de sorprender sin más trascendencia a sus jefes.

Lo que inicialmente se concibió como una manifestación de tipos en diversos momentos históricos, se extendió a hechos históricos puntuales y a otros asuntos varios de oportunidad, iniciándose así no una sino tres o cuatro colecciones temáticas diferentes, todas consideradas coincidentemente necesarias e importantes por el autor y por la política museística.

En 1886, tres años después de su adscripción al Museo, tenía ya terminadas 19 acuarelas sobre tipos históricos de buques, 6 referentes a naufragios célebres, una a los planos y medidas del *Reina Regente*, cuya pérdida flotaría en el ánimo de toda una generación de marinos españoles, y otras dos, más pragmáticas, a las insignias y distintivos que debía conocer y tener a la mano todo navegante. De la rapidez en la confección que proporcionaba

Model de la nau *Santa María*.
Museu Naval de Madrid



Modelo de la nao *Santa María*.
Museo Naval de Madrid

cionava el sistema, n'és una mostra el fet que l'any següent disposava ja de prop de setanta làmines, de les quals quaranta-set figuraven exposades. Quasi totes eren històriques, és a dir, anteriors a la seua època, i esta circumstància el va portar a concloure que una història de la navegació havia d'arribar fins als dies del seu autor. Es va decidir, per tant, a dividir en dos la de tipus: una corresponent a l'època de la navegació a vela, i l'altra a la de vapor, incloent-hi les màquines flotants d'hèlix més actuals.

En iniciar-se la sèrie d'aquarel·les s'havia comprovat que no n'hi havia prou per a satisfer la curiositat de visitants i entesos amb la simple representació artística, i que era necessari il·lustrar les aquarel·les amb explicacions que desplegaran les idees que insinuaven i les completaren amb dades i antecedents. Per a resoldre esta necessitat, Monleon havia modificat el primer disseny apaïsat per un altre de les mateixes dimensions (48 x 67 cm) en què havia introduït, però, una novetat intel·ligent: aprofitar els amples marges fins aleshores reservats a cartel·les i explicacions escrites per a dibuixar-hi a plomí detalls ampliats o ocults davall el buc i relacionar unes làmines amb d'altres en altres aspectes com les diverses interpretacions de la navegació vèlica o el procés de la rèmica. Les aquarel·les ja realitzades van ser completades en este sentit, com ja hem assenyalat en un treball anterior: "en els seus marges, com a apunts d'estudiós, va assenyalant aquelles característiques sobre les quals vol cridar l'atenció".⁶

El sistema de làmines "explicatives" era original i efectiu, però el seu autor va comprendre que la mera exposició cronològica, l'una darrere de l'altra, impedia dur a terme d'altres connexions útils i va idear un mètode d'interrelacionar-les i al mateix temps ampliar informació respecte de l'atapeïda que podia transmetre el fals paspartú per mitjà d'un altre instrument independent. Ell ja es disculpava de no haver pogut "consignar tots els detalls amb rigorosa exactitud ni correcta proporció per l'exigüitat de les mides".

el sistema es muestra el hecho de que al año siguiente disponía ya de cerca de 70 láminas, de las que 47 figuraban expuestas. Casi todas eran históricas, es decir, anteriores a su época, y esta circunstancia le llevó a concluir que una historia de la navegación debía llegar hasta los días de su autor. Se decidió pues a dividir en dos la de tipos, correspondiente a la época de la navegación a vela una, y a la de vapor, con inclusión de las máquinas flotantes de hélice más actuales, la otra.

Al iniciarse la serie de acuarelas se había comprobado que no bastaba para satisfacer la curiosidad de visitantes y entendidos la simple representación artística, y que era preciso ilustrar las acuarelas con explicaciones que desarrollaran las ideas que insinuaban y las completaran con datos y antecedentes. Para salir al paso de esta necesidad Monleón había modificado el primer diseño apaisado por otro de iguales dimensiones (48 x 67 cm.) pero en el que había introducido una novedad inteligente: aprovechar los anchos márgenes hasta entonces reservados a cartelas y explicaciones escritas para dibujar en ellos a plumilla detalles agrandados u ocultos bajo el casco y relacionar unas láminas con otras en otros aspectos como las diversas interpretaciones de la navegación bélica o el proceso de la rémica. Las acuarelas ya realizadas fueron completadas en este sentido como ya señalamos en un anterior trabajo: *en sus márgenes, como apuntes de estudioso, va señalando aquellas características sobre las que quiere llamar la atención*.⁶

El sistema de láminas «explicativas» era original y efectivo, pero su autor comprendió que la mera exposición cronológica de las mismas, una tras otra, impedía llevar a cabo otras conexiones útiles e ideó un método de interrelacionarlas a la vez que de ampliar información a la apretada que podía transmitir el falso paspartú por medio de otro instrumento independiente. Él ya se disculpaba de no haber podido *consignar todos los detalles con rigurosa exactitud ni correcta proporción por lo exiguo del tamaño*.

La col·lecció d'aquarel·les va arribar a sobrepassar-ne amb tota probabilitat el centenar, de les quals se'n conserven noranta-sis; les no emmarcades van ser les que més van sofrir; reunides a la mort de l'artista en una carpeta, en males condicions de conservació, algunes es van perdre i d'altres van sofrir per la humitat i la descurança.⁷

EL «CATÀLEG DESCRIPTIU» COM A PART D'UNA PRETESA OBRA ARQUEOLÒGICA GENERAL

A estes altures, Monleon, a força d'anar ampliant la seua idea primitiva, vol abraçar-ho tot amb el seu traç i la seua pinzellada davall una denominació encara no definida i que no arribaria a definir-se, però que s'apunta genèricament com a "història gràfica de la construcció naval" o com a "obra sobre arqueologia naval", un "diccionari", en una accepció del terme que ja emprà el marquès de la Victoria per al seu cèlebre àlbum, sinònim, entre d'altres coses, d'enciclopèdia general d'un saber específic.

Un poc reticent respecte a les últimes modificacions de la idea primitiva de les col·leccions, el Museu es desentén per complet d'esta última aspiració costosa i utòpica, per a la qual no sembla bastar la vida d'un home i menys la del cinquantí llarg que és Rafael Monleon. Ell n'acabaria a empentes i rodolons una bona part el 1889, amb les facultats disminuïdes: "la nostra ja escassa vista i no molt segur pols, que no sempre ens permeten realitzar els nostres ideals". En l'obra general, en què les diverses col·leccions d'aquarel·les havien de figurar com a annexos i van quedar disperses a la seua mort, el diccionari perdé esta denominació per a adquirir la de "catàleg descriptiu", i més tard, quan es pensava en la integració general, la de "Construccions navals des del seu aspecte artístic", i més formalment la de



La colección de acquarelas llegó a sobrepassar con toda probabilidad el centenar de las que se conservan 96; las no enmarcadas fueron las que más padecieron; reunidas a la muerte del artista en una carpeta, en malas condiciones de conservación, algunas se perdieron y otras sufrieron por la humedad y el descuido.⁷

EL «CATÁLOGO DESCRIPTIVO» COMO PARTE DE UNA PRETENDIDA OBRA ARQUEOLÓGICA GENERAL

A estas alturas Monleón, a fuerza de ir ampliando su idea primitiva, quiere abarcarlo todo con su trazo y su pincelada bajo una denominación aún no definida y que no llegaría a definirse, pero que se apunta genéricamente como *historia gráfica de la construcción naval* o como *obra sobre arqueología naval*, un «diccionario», en una acepción del término que ya empleara el marquès de la Victoria para su célebre Álbum, sinónimo, entre otras cosas, de enciclopedia general de un saber específico.

Algo reticente respecto a las últimas modificaciones de la idea primitiva, de las colecciones, el Museo se desentiende por completo de esta última aspiración costosa y utópica, para la que no parece bastar la vida de un hombre y menos la del cincuentón largo que es Rafael Monleón. Éste acabaría a trancas y barrancas buena parte en 1889 mermado ya de facultades con: *nuestra ya escasa vista y no muy seguro pulso, que no siempre nos permiten realizar nuestros ideales*. En la obra general en la que las diversas colecciones de acquarelas debían figurar como anexos y que quedarían dispersas a su muerte, el diccionario perdería esta denominación para adquirir la de "catálogo descriptivo", más tarde, cuando se pensaba en la integración general el de *Construcciones Navales bajo su aspecto artístico* y más formal-

“Catàleg descriptiu dels principals tipus d'embarcacions des dels temps primitius fins als nostres dies, col·locades per orde alfabètic i que servix de complement a la col·lecció d'aquarel·les existents al Museu Naval”.

S'havia optat, per tant, per una ordenació natural i alfabètica dels termes amb què es coneixen els tipus, en la qual a la denominació més usada seguien d'altres de possibles, la definició general, la traducció en altres llengües i l'etimologia; en forma, per tant, de diccionari, però amb peculiaritats notables.

D'una banda, es restringia a denominacions dels diferents tipus d'unitats flotants que s'han conegut al llarg del temps. Encara que es va pretendre en principi reduir-ho als d'una certa entitat, excloent-ne els menors, la veritat és que la informació sobre embarcacions auxiliars, especialment referida a les més exòtiques i menys conegudes, és molt abundant. Reduït a termes espanyols i als estrangers per als quals no hi havia un mot corresponent o acceptat, dels quals es fa una transcripció la fonètica, incloent-hi els molt generals, com el de vaixell, tot això dóna lloc a un estudi detallat i comparat de la història i les característiques en les diferents marines cronològicament ordenades dins dels capítols que integren, si és el cas, la veu, i en els quals hi ha cabuda per a múltiples aspectes secundaris i tota classe de dades considerades pertinents. En este últim aspecte, cal destacar, pel que fa a les il·lustracions, la inclusió en molts casos de tripulants, forçats, artillers i soldats en plena faena, que permeten fer-se una idea de la propulsió i de la maniobra en els vaixells, i de la manera de combatre-hi, sense necessitat d'emprar paraules.

Els components, les peces, els termes i els usos de navegació... no tenen entrada pròpia, a diferència dels diccionaris i vocabularis nàutics habituals, encara que indirectament hi figuren moltes vegades mencionats i dibuixats quan es tracta de característiques singulars o d'elements i aportacions rellevants en el desplaçament tecnològic naval.

mente la de Catalogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestros días, colocadas por orden alfabético y que sirve de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval.

Se había optado por lo tanto por una ordenación natural y alfabética de los términos con que se conocen los tipos, en la que a la denominación más usada seguían otras posibles, su definición general, su traducción en otras lenguas y su etimología; en forma pues de diccionario, pero con peculiaridades notables.

Por una parte se restringía a denominaciones de los diferentes tipos de unidades a flote que se han conocido a lo largo de los tiempos. Aunque se pretendió en principio reducirlo a los de cierta entidad, excluyendo los menores, lo cierto es que la información sobre embarcaciones auxiliares, especialmente referida a las más exóticas y menos conocidas, es muy abundante. Reducido a términos españoles y a aquellos extranjeros para los que no hubiese vocablo correspondiente o aceptado y para los que se transcribe su fonética, incluyéndose los muy generales, como el de buque, lo que da lugar a un estudio pormenorizado y comparado de su historia y características en las diferentes marinas cronológicamente ordenadas dentro de los capítulos que integran en su caso la voz y en los que hay cabida para múltiples aspectos secundarios y todo tipo de dato que se considera pertinente. En este último aspecto es de destacar por lo que se refiere a las ilustraciones, la inclusión en muchos casos de tripulantes, forzados, artilleros, y soldados en plena faena, que permiten hacerse una idea de la propulsión y de la maniobra en los barcos, y de la manera de combatir en ellos sin necesidad de emplear palabras.

Los componentes, las piezas, los términos y usos de navegación... carecen de entrada propia a diferencia de los diccionarios y vocabularios náuticos al uso, aunque indirectamente aparezcan en muchas ocasiones referidos y dibujados, cuando se trata de características singulares o de elementos y aportaciones relevantes en el desarrollo tecnológico naval.

Moltes de les veus tenen una il·lustració inicial o intercalada en el text que no és una altra cosa que una miniatura de l'aquarel·la preexistent. Este és l'element òptic de relació entre la col·lecció d'aquarel·les i el diccionari. Qualsevol lector del diccionari pot acudir a la col·lecció per a veure la imatge més ampliada; qualsevol visitant del Museu o admirador de la làmina integrada, pot acudir al diccionari com la millor guia tècnica per a identificar millor el tipus i informar-se'n més extensament, fent realitat l'objectiu de servir "de complement a la col·lecció d'aquarel·les existents al Museu Naval".

El diccionari, a diferència de les làmines, és una equilibrada combinació de text de cal·ligrafia acurada i d'il·lustracions en la seua doble condició d'aquarel·les i dibuixos. A diferència de les primeres, en què la visió panoràmica dels vaixells en el seu medi marítim exigia una representació predominantment horitzontal, els fulls del diccionari són majoritàriament verticals, i les il·lustracions es quadren entre el sostre o encapçalant-lo. Iniciat el 1889, al final de l'any següent van poder acabar-se els dos primers toms, de la lletra "A" a la "G", i de la "H" a la "P". El tom tercer, de la lletra "Q" a la "Z", es va finalitzar el 1891. El 1892 l'obra va quedar finalment estructurada en quatre toms, dels quals els tres primers constitueixen el diccionari *sui generis* a què ens referim, i el quart està dedicat a la "Marina Contemporània". Esta inclusió no disminueix el valor arqueològic de la resta des de la nostra òptica actual perquè, encara que la investigació arqueològica s'ha associat tradicionalment a la prehistòria i a l'antiguitat, durant les últimes dècades la metodologia arqueològica s'ha aplicat a etapes més recents, com l'edat mitjana, l'edat moderna i el període industrial de les societats modernes.

Obra arqueològica tota pel fet de basar-se, encara que no únicament, en la interpretació de vestigis i manifestacions materials de la història i també de l'antropologia, que també hi ha molt del pensament, els valors, la cultura, els usos i els costums dels marins prede-

Muchas de las voces tienen una ilustración inicial o intercalada en el texto que no es otra cosa que una miniatura de la acuarela preexistente. Este es el elemento óptico de relación entre la colección de acuarelas y el diccionario. Cualquier lector de este puede acudir a la colección para ver la imagen más ampliada; cualquier visitante del museo o admirador de la lámina integrada, puede acudir al diccionario como la mejor guía técnica para identificar mejor el tipo e informarse más extensamente haciendo realidad el objetivo de servir *de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval*.

El Diccionario, a diferencia de las láminas, es una equilibrada combinación de texto de caligrafía esmerada, e ilustraciones en su doble condición de acuarelas y dibujos. A diferencia de las primeras en las que la visión panorámica de los buques en su medio marítimo exigía una representación predominantemente horizontal, las hojas del Diccionario son en su mayor parte verticales, cuadrándose las ilustraciones entre el techo o encabezándolo. Iniciado en 1889, a finales del año siguiente pudieron terminarse los dos primeros tomos, de la letra «A» a la «G», y de la «H» a la «P». El tomo tercero, correspondiente a letras «Q» a la «Z» se finalizó en 1891. En 1892 la obra quedó finalmente estructurada en cuatro tomos de los que los tres primeros constituyen el diccionario «sui generis» al que nos venimos refiriendo, y el cuarto está dedicado a la «Marina Contemporánea». Esta inclusión no disminuye el valor arqueológico del resto desde nuestra óptica actual porque aunque la investigación arqueológica ha estado asociada tradicionalmente a la Prehistoria y a la Antigüedad, durante las últimas décadas la metodología arqueológica se ha aplicado a etapas más recientes, como la Edad Media, la Edad Moderna y el periodo industrial de las sociedades modernas.

Obra arqueológica toda por basada, aunque no únicamente, en la interpretación de vestigios y manifestaciones materiales de la Historia y también de la Antropología, que también mucho hay del pensamiento, los valores, la cultura, los usos y las costumbre de

cessors i contemporanis seus en el treball de Monleon, que a més va saber donar a conèixer d'una manera atractiva episodis de la història marítima de la humanitat. Fernández Duro, el seu mentor, “Hardt” per als seus lectors de la *Revista Contemporánea*, es va quedar curt jutjant-ho com a “empresa de vulgaritzar els elements del gènere que ha cultivat la seua envejable reputació”.

L'últim tom de les *Construcciones navales bajo su aspecto artístico* inclou un “apèndix general” de denominacions que es volgueren incloure a última hora o es van passar per alt en el seu moment. Ordenat també alfabèticament, este apartat està, no obstant això, per acabar: hi figuren únicament els termes corresponents a les lletres “A” i “B”.

L'obra incloïa multitud de notícies sobre els mètodes de construcció navals i dades singulars de tots els països i de tots els temps, amb més de 1.500 veus o noms específics de qualsevol classe d'embarcació existent en l'època de l'autor o que havia existit abans, 70 làmines a l'aquarel·la de 53x 42 cm, 500 vinyetes intercalades en el text i 60 fulls de projeccions, talls, plans, detalls d'ornamentació, etc., al llapis, ploma o rentatge. En el moment de l'elaboració es va tractar del treball més extens i ric en dades dels del seu gènere i de la més completa col·lecció de dibuixos deguts a la mà d'un sol autor, sense incloure-hi les aquarel·les exemptes. Grans degueren ser les nostres mancances o el nostre desconeixement quan ni tan sols es va intentar buscar els mitjans per a publicar una obra que hauria posat Espanya al capdavant de la historiografia arqueològica. Arran de tan manifesta falta d'interés, potser va ser amb ironia que l'autor va parlar de la seua “falta d'experiència en estes labors [...]”.

ENTRE EL «TÈCNIC» I EL «SAVI»

En el món històric en què va desplegar Monleon la seua activitat, molts no van voler concedir-li el lloc que li corresponia i en termes generals no es va veure o no es va voler veure en

los marinos predecesores y contemporáneos suyos en el trabajo de Monleón que además supo dar a conocer de una manera atractiva retazos de la historia marítima de la humanidad. Fernández Duro, su mentor, «Hardt» para sus lectores de la *Revista Contemporánea*, se quedó corto al juzgarlo como *empresa de vulgarizar los elementos del género que ha labrado su envidiable reputación*.

El último tomo de las *Construcciones Navales bajo su aspecto artístico* incluye un *Apéndice General* de denominaciones que se han querido incluir a última hora o se pasaron por alto en su momento. Ordenado también alfabéticamente este apartado está sin embargo inconcluso, figurando únicamente los términos correspondientes a las letras «A» y «B».

La obra incluía multitud de noticias sobre los métodos de construcción naval y datos singulares de todos los países y de todos los tiempos, con más de 1.500 voces o nombres específicos de toda clase de embarcaciones existentes en la época del autor o que hubieron existido antes, 70 láminas a la acuarela de 53x 42 cm. 500 viñetas intercaladas en el texto y 60 hojas de proyecciones, cortes, planos, detalles de ornamentación, etc. a lápiz, pluma o lavado. En el momento de su confección se trató del trabajo más extenso y rico en datos de los de su género y la más completa colección de dibujos debidos a la mano de un sólo autor, sin incluir en ellos a las acuarelas exentas. Grandes debieron de ser nuestras carencias o nuestro desconocimiento cuando ni siquiera se intentó buscar los medios para publicar una obra que hubiera puesto a España en cabeza de la historiografía arqueológica. Ante tan manifiesta falta de interés tal vez fue con ironía cuando el autor habló de su *falta de experiencia en estas labores...*

ENTRE EL «TÉCNICO» Y EL «SABIO»

En el mundillo histórico en el que desarrolló Monleón su actividad, muchos no quisieron concederle el lugar que le correspondía y en términos generales no se vio o no se quiso ver

ell més que un amanuense del pinzell que podia plasmar amb gust i encert les idees dels pontífexs oficials que, “amb l’olímpica majestat del savi teòric”, monopolitzaven la glòria per als de la seua espècie. No va ser el cas de Cesáreo Fernández Duro, capità de navili i acadèmic de la història, que va parlar de “la seguretat, el coneixement i fins i tot l’instint que el fan mestre en el retrat” del vaixell, combinant les qualitats innates de l’artista amb la saviesa adquirida i el rigor del científic, i es va referir a uns “lluminosos informes” desconeguts per a nosaltres.

En alguna ocasió este virtuosisme i esta fidelitat a les dades, tan notoris i més ara que se’n pot jutjar amb més coneixements l’interés, han sigut la causa que fóra considerat més com a “vaixellista” (amb perdó de la paraula que jo no vaig encunyar), que com a marinista, com si el fet de centrar la seua atenció en els fins didàctics assenyalats poguera fer oblidar eixa lliçó per a pintors de marines que foren el seu guardonat oli *Borrasca a la mar del Nord* (1871), el que titulà *Un naufragi a la costa d’Astúries*, adquirit pel Prado, o *Les penyes del cap de Finisterre* (1899), finalitzat en plena realització de l’apèndix del diccionari. Fins i tot en les aiguades de les col·leccions es detecta el mestre de la representació de la mar, especialment en aquelles de naufragis cèlebres, que va pretendre incloure en el conjunt temàtic amb discutible criteri.

Fernández Duro, reconeixent el seu mèrit, el va associar a un tema nacional d’interés general com la reconstrucció de les naus de Colom amb vista a la commemoració del V Centenari del Descobriment, havent pres el Govern la determinació de dur a terme una obra científica, oposada a qualsevol intent de complir amb una carrossa de cavalcada. Monleon va ser nomenat “ponent” de la comissió arqueològica executiva per a la reconstrucció de la nau *Santa Maria* que va ser avarada a La Carraca gaditana el 26 de juny de 1892, de la qual fou vocal l’il·lustre acadèmic i marí, que no

en él más que un amanuense del pincel que podía plasmar con gusto y acierto las ideas de los pontífices oficiales que con la olímpica magestad del sabio teórico, monopolizaban la gloria para los de su especie. No fue el caso de Cesáreo Fernández Duro, capitán de navío y académico de la Historia, quien habló de la seguridad, el conocimiento y hasta el instinto que le hacen maestro en el retrato del buque, combinando las cualidades innatas del artista con la sabiduría adquirida y el rigor del científico, y se refirió a unos “luminosos informes” desconocidos por nosotros.

En alguna ocasió este virtuosismo y esta fidelidad a los datos, tan notorios y más ahora en que con más conocimientos se puede juzgar su empeño, han sido causa de ser considerado más como «barquista» (con perdón de la palabra que yo no acuñé), que como marinista, como si el hecho de centrar su atención con los fines didácticos señalados pudiesen hacer olvidar esa lección para pintores de marinas que fue su galardonado óleo *Borrasca en el Mar del Norte* (1871), el que titula *Un naufragio en la costa de Asturias*, adquirido por el Prado o *Las peñas de Cabo Finisterre* (1899), finalizado en plena realización del Apéndice del Diccionario. Hasta en las aguadas de las colecciones se detecta al maestro de la representación del mar, especialmente en aquellas de naufragios cèlebres, que pretendió incluir en el conjunto temático con discutible criterio.

Fernández Duro, reconociendo su mérito, le asoció a un tema nacional de interés general como la reconstrucción de las naves de Colón con vistas a la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento, habiendo tomado el Gobierno la determinación de llevar a cabo una obra científica, opuesta a cualquier intento de cumplir con una carroza de cabalgata. Monleón fue nombrado «ponente» de la comisión arqueológica ejecutiva para la reconstrucción de la nao *Santa María* que fue botada en La Carraca gaditana el 26 de junio de 1892 y de la que era vocal el ilustre académico y marino a cuya memoria técnica no sólo

Retrat del capità de navili
Cesáreo Fernández Duro,
secretari perpetu de la Reial
Acadèmia de la Història.
Museu Naval de Madrid



Retrato del capitán de navío
Cesáreo Fernández Duro,
secretario perpetuo de la Real
Academia de la Historia.
Museo Naval de Madrid

sols hi va contribuir a la memòria tècnica amb els seus traços, sinó amb els seus coneixements. Encara que s'hi assenyala l'anònim relator amb la tolerant indulgència de qui només valora allò que creu pràctic, “les interpretacions difícils amb què el llapis del Sr. Monleon ha reanimat l'esperit d'artistes d'altres edats”,⁸ la inclusió del qüestionari-memòria de què es va valdre l'inspector general d'enginyers de l'Armada per a fer els càlculs per a la construcció de la nau en mida natural, prova la intervenció decisiva com a arqueòleg del pintor restaurador del Museu Naval. Als plantejaments del tècnic en cap corresponen en la memòria una “Respuesta dada por los Sres. Fernández Duro y Monleón”, en què no es distinxix l'aportació d'un de la de l'altre.

De la nau *Santa María* no hi ha plans ni d'altres dades que no foren els deduïbles de l'inventari que es va fer amb motiu de la seua varada (25/XII/1492). La clau per a la reproducció de la nau segons la versió Duro-Monleon no va ser una altra que les dimensions que donà Colom per a la seua llanxa o bot, cinc brases d'eslora (30 peus), ja que, com assenyala Monleon, “totes les parts del navili són proporcionades i en perfecta relació, com ho establixen i demostren diversos antics i moderns tractats de construcció naval, d'estes mides [...] se'n deduïxen totes les altres”. D'ací van traure les seues dimensions i el seu arqueig, d'entre 120 i 130 tones, més gran que la *Victoria* amb què Elcano va donar la volta al món, i la seua aparença i els detalls de l'arboradura, la distribució, l'armament, d'infininitat de documents: plans, especialment la carta de Juan de la Cosa, que no en va fou el seu propietari, o el mapamundi de Diego Ribero de 1529, i restes conservades. A l'hora a les caravel·les, Monleon era qui més en sabia a Espanya, com veurem, i com a tal va assessorar: “més grans del que vulgarment es creu, de marxa ràpida, de construcció sòlida, amb dos castells alterosos a proa i popa, tres pals verticals i bauprés, aparell redó en el major i trinquet, i messana llatina”. Encara que *La Pinta* i *La Niña*, construïdes amb més oportunisme

contribuyó con sus trazos, sino con sus conocimientos. Aunque en ella se señala el anónimo relator con la tolerante indulgencia de quien sólo valora lo que cree práctico *las interpretaciones difíciles con que el lápiz del Sr. Monleón ha reanimado el espíritu de artistas de otras edades* (8), la inclusión en la misma del cuestionario-memoria de que se valió el inspector general de Ingenieros de la Armada para proceder a realizar los cálculos para la construcción de la nao en tamaño natural, prueba la intervención decisiva como arqueólogo del pintor restaurador del Museo Naval. A los planteamientos del técnico jefe corresponden en la memoria una *Respuesta dada por los Sres. Fernández Duro y Monleón*, en la que no se distingue la aportación de uno de la del otro.

De la nao *Santa María* no existían planos ni otros datos que no fueran los deducibles del inventario que con motivo de su varada (25/XII/1492) se hizo. La clave para la reproducción de la nao según la versión Duro-Monleón no fue otra que las dimensiones que da Colón para su lancha o batel, cinco brazas de eslora (30 pies), ya que como señala Monleón, *todas las partes del navío son proporcionadas y en perfecta relación, como lo asientan y demuestran diversos antiguos y modernos tratados de construcción naval, de esta medida... se deducen todas las demás*. De ahí sacaron sus dimensiones y su arqueo, de entre 120 y 130 toneladas, mayor que la *Victoria* con que dio Elcano la vuelta al mundo, y su apariencia y los detalles de su arboladura, su distribución, su armamento de infinidad de documentos; planos, especialmente la Carta de Juan de la Cosa, que no en vano fue su propietario, o el mapamundi de Diego Ribero de 1529, y restos conservados. Al llegarle la hora a las carabelas, Monleón era quien más sabía sobre ellas en España, como veremos, y como tal asesoró: *mayores que lo que vulgarmente se cree, de marcha rápida, de construcción sólida, con dos castillos alterosos a proa y popa, tres palos verticales y bauprés, aparejo redondo en el mayor y trinquete, y mesana latina*. Aunque la *Pinta* y la *Niña*, construidas con más oportunismo

que encert, van resultar innavegables i hagueren de ser remolcades, ho serien per causes tècniques no imputables al seu quefer i a la seua “restauració geomètrica”. L’Armada li va atorgar fins on el reglament permetia i va ser condecorat amb la creu blanca de segona classe del mèrit naval, com li va augurar Fernández Duro, “més honra en perspectiva que profit remuneratori”.

També va prendre partit Monleon en una de les polèmiques més agres del moment sobre el sistema de voga en les naus de guerra de la Grècia clàssicament i concretament en la “triera” del segle IV aC, comunament coneguda com a “trirrem grega”. En contra de l’opinió sostinguda pel seu per altres motius admirat Jal, autor del *Glossaire Nautique*, va donar suport al contraalmirall francès Serre, que, després d’haver-se descobert un baix relleu del Partenó ocult fins al 1852, va afirmar que el sistema de tres ordes o files de rem i de remers grec era diferent del romà.⁹

Monleon va argumentar i va raonar en el mateix sentit, explicant els seus arguments amb dibuixos que representaven els bancs de remar en seccions per la quaderna mestra de la nau, i vistes des de dalt en què indicava no sols on vogaven els remers, sinó com ho feien i fins i tot quines posicions i actituds adoptaven amb més probabilitat: una primera fila que recolzava el rem sobre la primera coberta; una segona asseguda en bancs volants i llevadissos, un poc reculada respecte de la primera; una tercera i més elevada, en què es vogava des del centre de la nau o crugia, dret o assegut. Va demostrar de la manera més eficaç que tres files de remers no podien vogar des de davall de la coberta com afirmava el docte francès M. Jal i que la col·locació dels ordes en la forma per ell assenyalada n’evitava la col·lisió i l’embaràs entre els diversos esforços, argumentant que els remes “eixien quasi junts però sense xocar perquè els remers estaven alternats en sentit oblic a la transversal de la nau”. Hui en dia, en què esta polèmica es manté viva, continua sent l’explicació més plausible.

que acierto, resultarían innavegables y tendrían que ser remolcadas, lo serían por causas técnicas no imputables a su quehacer y a su *restauración geométrica*. La Armada le otorgó hasta donde el Reglamento permitía siendo condecorado con la con la Cruz Blanca de segunda clase del Mérito Naval, como le auguró Fernández Duro, *más honra en perspectiva que provecho remuneratorio*.

También tomó partido Monleón en una de las polémicas más acres del momento sobre el sistema de boga en las naves de guerra de la Grecia clásica y concretamente en la «triera» del siglo IV a C., comúnmente conocida como «trirreme griega». En contra de la opinión sostenida por su, por otros motivos admirado, Jal, autor del *Glossaire Nautique*, apoyó al contralmirante francés Serre que tras haberse descubierto un bajorrelieve de Partenón oculto hasta 1852, afirmó que el sistema de tres órdenes o filas de remos y de remeros griego era distinto del romano.⁹

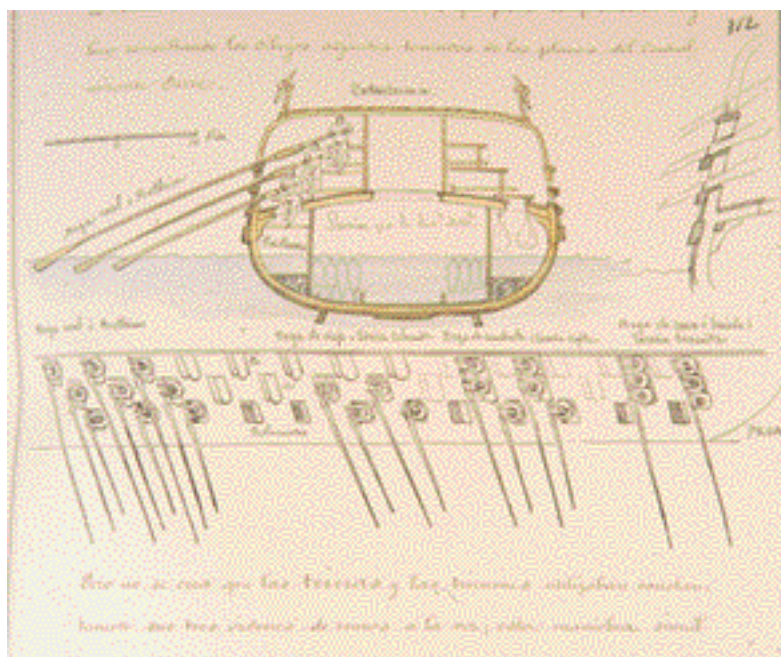
Monleón argumentó y razonó en el mismo sentido, explicando sus argumentos con dibujos que representaban las bancadas en secciones por la cuaderna maestra de la nave, y vistas desde arriba en las que manifestaba, no sólo donde bogaban los remeros, sino cómo lo hacían e incluso que posiciones y actitudes adoptaban con mayor probabilidad: una primera fila apoyando el remo sobre la primera cubierta; una segunda sentada en bancos volantes y levadizos, algo retranqueada respecto a la primera; una tercera y más elevada, que bogaba desde el centro de la nave o crujía, de pie o sentados. Demostró de la manera más eficaz que tres filas de remeros no podían bogar desde debajo de la cubierta como afirmaba el docto francés Mr. Jal y que la colocación de los órdenes en la forma por él señalada evitaba su colisión y el embarazo entre los diversos esfuerzos argumentando que los remos *salían casi juntos pero sin chocar porque los remeros estaban alternados en sentido oblicuo a la transversal de la nave*. Hoy en día en que esta polémica se mantiene viva, sigue siendo esta la explicación más plausible.

De tot el que s'ha dit, ningú ha de traure la falsa conseqüència de pensar que Monleon, de pur amor al pinzell, era al·lèrgic a la ploma. Per si el text de les seues *Construcciones navales* no en fóra prou, consulteu amb més comoditat el seu *Estudio de arqueología naval*, referit a les galeres, el compendi més docte de tot el que se'n sabia en el moment en què li va tocar viure.

En esta obra va definir les constants del seu treball: “Hem procurat, per tant, cenyir-nos tot el que hem pogut a les dades més autèntiques i conjectures millor fundades, reunint i agrupant, després de madur examen, les notícies i detalls escampats en diverses obres per a realitzar el nostre treball, que tal vegada a alguns semblarà un poc fantàstic, sense tindre en compte que en este gènere d'estudis no es pot exigir una exactitud rigorosa, perquè per molt d'hàbit que tinguem de desxifrar i interpretar [...] sempre queden alguns detalls incomplets i alguns dubtes per resoldre que altres més afortunats o més experts que nosaltres sabran aclarir algun dia sobre la base que els oferim”.¹⁰ De nou Rafael Monleon pecava d'humil amb excés. La seua obra mai va ser superada, i dubtem molt que puga ser-ho.

Per una sola vegada es va poder fer realitat el 1965 d'alguna manera el somni de Monleon d'unir com a conjunt les aquarel·les i el text explicatiu. Això va ocórrer amb motiu de la destinació

d'un gran espai del Museu Naval a sala d'exposicions inaugurada en honor del seu pintor-restaurador, una fotografia gran del qual la presidia, i on les aquarel·les tipològiques cobrien les parets i les *Construcciones navales bajo su aspecto artístico* estaven sobre una taula al centre, a disposició dels visitants, perquè feren les confrontacions que haguera desitjat l'autor.



De todo lo dicho, nadie debe sacar la falsa consecuencia de pensar que Monleón, de puro amor al pincel, era alérgico a la pluma. Por si el texto de sus *Construcciones Navales* no bastase; consúltese con más comodidad que éste su *Estudio de Arqueología Naval* referido a las galeras, el compendio más docto de cuanto se sabía sobre ellas en el momento en que le tocó vivir.

En él definió las constantes de su trabajo: *Hemos pues procurado ceñirnos todo lo posible á los datos más auténticos y conjeturas mejor fundadas, reuniendo y agrupando, después de maduro examen, las noticias y detalles esparcidos en diversas obras para realizar nuestro trabajo, que tal vez á algunos parecerá algo fantástico, sin tener en cuenta que en este género de estudios no se puede exigir una exactitud rigurosa, pues por mucho hábito que tengamos de descifrar e interpretar... siempre quedan algunos detalles incompletos y algunas dudas por resolver que otros más afortunados o más expertos que nosotros sabrán aclarar algún día sobre la base que les ofrecemos.*¹⁰ De nuevo Rafael Monleón pecaba de humilde en exceso. Su obra nunca fue superada, y dudamos mucho que pueda serlo.

Por una sola vez se pudo hacer realidad en 1965 de alguna forma el sueño de Monleón de aunar como conjunto las acuarelas y el texto explicativo. Esto ocurrió con motivo del destino de un gran espacio del Museo Naval como Sala de Exposiciones que se inauguró en honor a su pintor-restaurador cuya fotografía en gran tamaño la presidía, mientras que las acuarelas tipológicas cubrían las paredes y las *Construcciones Navales bajo su aspecto artístico* permanecían sobre una mesa en el centro, a disposición de los visitantes, para que estos hiciesen los cotejos que hubiese deseado su autor.

¹ MONLEÓN Y TORRES, R.: *Construcciones navales bajo su aspecto artístico*. Madrid, 1889. Museo Naval, BMN 13542, “INTRODUCCIÓN”, pp. 4 i 5.

² L'Armada espanyola reconeix i valora enormement en l'actualitat este pintor, que considera propi, i al qual ha dedicat diversos homenatges en què ha posat en relleu amb tota honradesa el “reglamentarisme” mal entès a què va ser sotmès.

³ GÓMEZ Y MARASSI, J. M., “Los barcos del porvenir” en *Revista General de Marina*, núm. 42, gener-juny 1898, pp. 602 i 603.

⁴ FERNÁNDEZ DURO, C.: Pròleg en les *Construcciones navales bajo su aspecto artístico* de Rafael Monleón. Madrid, 1889. Museo Naval, BMN 13542, p. 5.

⁵ Sèrie de segells emesa el 16 de juliol de 1964, en què el valor corresponent a 50 cèntims reproduïx en calcografia i només dos colors la policroma galera de Monleon.

⁶ O'DONNELL, I DUC D'ESTRADA, H.: “La vida y producción artística de Rafael Monleón”, pròleg a l'edició facsimilar de les *Construcciones navales bajo su aspecto artístico* de Rafael Monleon. Madrid, Museo Naval, 1989, Lunwerg Ed.

⁷ Les últimes campanyes de restauració empreses pel Museo Naval han permès recuperar algunes de les més danyades amb les tècniques més modernes.

⁸ “La Nau Santa María, capitana de Cristòfol Colom en el descobriment de les Índies Occidentals, reconstituïda per iniciativa del Ministeri de Marina... per a solemnitat del Centenari del Quart Succés. Estudis auxiliars per a la reconstitució de la nau Santa María / per... Cesáreo Fernández Duro”. Madrid, 1892, p. 20.

⁹ SERRE P., *Etudes sur l'histoire militaire et maritimes des Grecs et des Romains*. París, 1888.

¹⁰ “Las carabelas de Colón. Estudio de arqueología naval”, en *Revista General de Marina*, tom 28, gener-juny 1891, p. 780.

¹ MONLEÓN Y TORRES, R.: *Construcciones Navales bajo su aspecto artístico* Madrid, 1889. Museo Naval, BMN 13542, “INTRODUCCION”, págs. 4 y 5.

² La Armada Española reconoce y valora enormemente en la actualidad a este pintor que considera propio, y al que ha dedicado diversos homenajes en los que ha puesto de relieve con toda honradez el «reglamentarismo» mal entendido a que se le sometió.

³ GÓMEZ Y MARASSI, J. M., «Los barcos del porvenir» en *Revista General de Marina*, n° 42, enero-junio 1898, págs. 602 y 603.

⁴ FERNÁNDEZ DURO, C.: Prólogo del mismo a las *Construcciones Navales bajo su aspecto artístico* de Rafael Monleón. Madrid, 1889. Museo Naval, BMN 13542, pág. 5.

⁵ Serie de sellos emitida el 16 de julio de 1964, en la que el valor correspondiente a 50 céntimos reproduce en calcografía y sólo dos colores la policroma galera de Monleón.

⁶ O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: La vida y producción artística de Rafael Monleón, Prólogo a la edición facsimilar de las *Construcciones Navales bajo su aspecto artístico* de Rafael Monleón. Madrid, Museo Naval, 1989, Lunwerg Ed.

⁷ Las últimas campañas de restauración emprendidas por el Museo Naval han permitido recuperar algunas de las más dañadas con las más modernas técnicas.

⁸ *La Nao Santa María, capitana de Cristóbal Colón en el descubrimiento de las Indias Occidentales, reconstituída por iniciativa del Ministerio de Marina... para solemnitad del Centenario del Cuarto Suceso. Estudios auxiliares para la reconstitución de la nao Santa María / por... Cesáreo Fernández Duro*, Madrid, 1892, pág. 20.

⁹ SERRE P., *Etudes sur l'histoire militaire et maritimes des Grecs et des Romains*. París, 1888

¹⁰ «Las Carabelas de Colón. Estudio de Arqueología Naval», en *Revista General de Marina*, Tomo 28, enero-junio 1891, pág. 780.

RAFAEL MONLEÓN TORRES I EL MUSEU NAVAL

Ana Ros Togores

Conservadora del Museu Naval de Madrid

EL PINTOR I EL MUSEU



es vides de l'artista i el Museu s'encreuen per primera vegada l'any 1843. El capritxós atzar els havia unit a través d'una data: el 1843. L'any dels seus naixements. Rafael Monleon realitzà el seu primer treball per al Museu Naval el 1869.

Abans de relatar la vida i l'obra de Rafael Monleon al Museu, caldria considerar diferents aspectes de la seua biografia que influiran de forma decisiva en el seu treball. Hem vist en un altre dels articles d'este catàleg en què s'analitza la seua biografia les diferents influències que rep l'artista. Per un costat, la formació del pare, l'arquitecte Sebastià Monleon, amb qui treballa en diferents ocasions, i la seua formació com a pilot naval a l'Escola Nàutica de València. Per un altre, els seus estudis a la Reial Acadèmia de Belles Arts de Sant Carles donen com a resultat, sumant-se, una obra creativa immersa en el mar: vaixells, ports, batalles o combats navals; en definitiva, la naturalesa i tot el que envolta el mar.

Durant el segle XIX, la relació entre l'artista i el client havia variat. Molts pintors buscaven compradors entre la burgesia i diferents institucions; esta nova forma d'entendre les relacions mercantils fa que el pintor valencià, amb un taller a Madrid acabat d'obrir, s'oferisca a l'Almirallat per a executar un quadro que represente el combat d'El Callao.¹ En esta correspondència no sols proposa la realització de les obres, sinó també que li concedisquen "el càrrec honorífic de pintor i dibuixant del Museu Naval i de l'Armada".²

RAFAEL MONLEÓN TORRES Y EL MUSEO NAVAL

Ana Ros Togores

Conservadora del Museo Naval de Madrid

EL PINTOR Y EL MUSEO

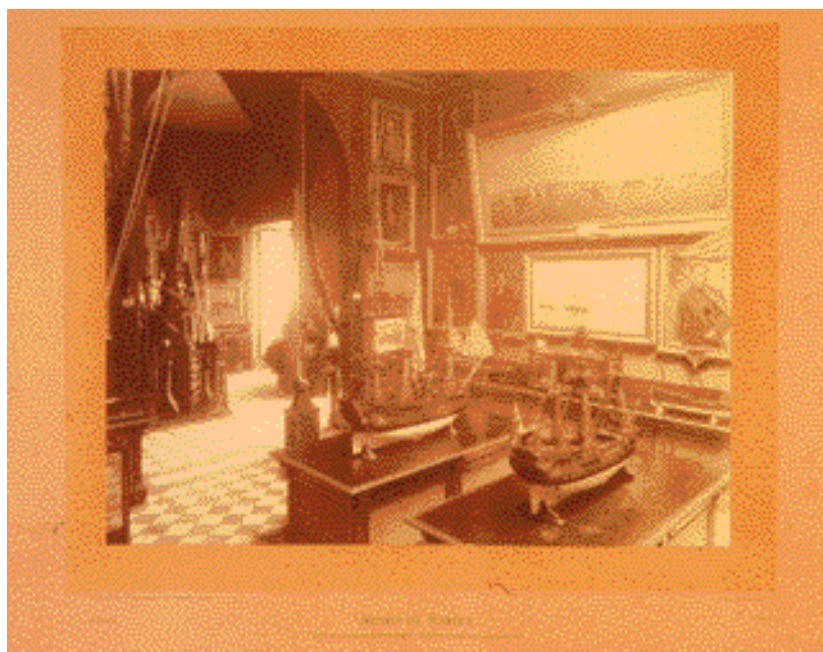


as vidas del artista y el Museo se cruzan por vez primera en el año 1843. El caprichoso azar les había unido a ambos a través de una fecha: 1843. La fecha de sus nacimientos. Rafael Monleón realiza su primer trabajo para el Museo Naval en 1869.

Antes de relatar la vida y la obra de Rafael Monleón en el Museo, habría que considerar diferentes aspectos de su biografía que influirán de forma decisiva en su trabajo. Hemos visto en otro de los artículos de este catálogo en el que se analiza su biografía, las diferentes influencias que recibe el artista. Por un lado la formación de su padre, el arquitecto Sebastián Monleón, con el que trabaja en diferentes ocasiones y su formación como piloto naval en la Escuela Náutica de Valencia. Por otro sus estudios en la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos dan como resultado al sumarse, una obra creativa inmersa en el mar: barcos, puertos, batallas o combates navales; en definitiva, la naturaleza y todo lo que rodea el mar.

Durante el siglo XIX, la relación entre el artista y el cliente había variado. Muchos pintores buscaban compradores entre la burguesía y diferentes instituciones; esta nueva forma de entender las relaciones mercantiles hace que el pintor valenciano, recién abierto su taller en Madrid, se ofrezca ante el Almirantazgo para ejecutar un cuadro que represente el *Combate del Callao*¹. En esta correspondencia no sólo propone la realización de las obras sino también que le conceda el cargo honorífico de pintor y dibujante del Museo Naval y de la Armada².

Vista de la sala de morts en campanya i part de la d'almiralls, en què es poden veure diferents aquarel·les de la col·lecció Historia gráfica de la construcció naval. Foto: J. Laurent, ca. 1888. AFMN Plb5/34.



Vista de la sala de muertos en campaña y parte de la de Almirantes en la que se pueden ver diferentes acuarelas de la colección Historia Gráfica de la Construcción Naval. Foto: J. Laurent, ca. 1888. AFMN Plb5/34.

Al final de 1868 el Museu Naval posseïa una extensa col·lecció de pintura, aproximadament un terç dels fons d'esta naturalesa inventariats en l'actualitat.³ Per este motiu, la direcció va veure necessari crear la plaça de "pintor, dibuixant i conservador". L'artista, que coneixia no sols la institució sinó també la seua organització, sol·licita i proposa la diferenciació del càrrec de *pintor i dibuixant* del de *conservador*. Al·lega que per a la primera ocupació necessitaven una persona que cultivara el gènere de marina i elaborara obres originals; i per a la segona era necessari ocupar-se dels treballs de restaurador i "tots altres accessoris materials" que requerix el càrrec de conservador, "més mecànic que artístic". Hi afeg, a més, que esta divisió facilitaria la possibilitat d'encarregar les obres d'art per mitjà d'un contracte particular.⁴

S'aproven les condicions per a la realització de l'obra abans mencionada i pinta el quadre que des de llavors presidix una de les sales del Museu, dedicada a l'època a què al·ludix. Curiosament el Museu posseïx dos versions del *Combat d'El Callao* realitzades amb un any de diferència i lleugeres variacions en les dimensions, la posició dels vaixells i la composició.

És així com rep l'encàrrec, encara que no hi ha cap resposta sobre l'oferta realitzada per al seu nomenament com a pintor del Museu. Arran d'este silenci sol·licita a l'Almirallat

que la seua proposta siga reconsiderada. L'interés en la ràpida resolució d'este assumpte està motivat per l'imminent viatge a l'estranger amb l'objecte d'estudiar les exposicions de París. La concessió del càrrec li seria molt útil per a accedir i continuar les seues investigacions en altres museus. Dies més tard, exactament el 14 de maig de

A finales de 1868 el Museo Naval poseía una extensa colección de pintura, aproximadamente un tercio de los fondos de esta naturaleza inventariados en la actualidad.³ Por este motivo, la dirección vio necesario crear la plaza de *Pintor, Dibujante y Conservador*. El artista, que conocía no sólo la Institución y también su organización, solicita y

propone diferenciación del cargo de *Pintor y Dibujante* del de *Conservador*. Alega que para la primera ocupación necesitaban una persona que cultivase el género de marina y elaborase obras originales; y para la segunda, era necesario ocuparse de los trabajos de restaurador y *demás accesorios materiales* que requiere el cargo de conservador, *más mecánico que artístico*. Añade además, que esta división facilitaría la posibilidad de encargar las obras de arte mediante un contrato particular.⁴

Se aprueban las condiciones para la realización de la obra antes mencionada y pinta el cuadro que desde entonces preside una de las salas del Museo, dedicadas a la época a la que alude. Curiosamente el Museo posee dos versiones del Combate del Callao realizadas con un año de diferencia con ligeras variaciones en las dimensiones, posición de los buques y composición.

Es así como recibe el encargo, aunque no hay respuesta alguna sobre la oferta realizada para su nombramiento como pintor del Museo. Ante este silencio solicita al Almirantazgo que su propuesta sea reconsiderada. El interés en la rápida resolución de este asunto viene motivado por el inminente viaje al extranjero con el objeto de estudiar las Exposiciones de París. La concesión del cargo le sería muy útil para acceder y continuar sus investigaciones en otros Museos. Días más tarde, exactamente el 14 de mayo de 1870 recibe la notificación en la que

1870, rep la notificació en què és nomenat⁵ “pintor honorari del Museu Naval i de l’Almirallat” en atenció a l’estudi a què s’ha dedicat per a la realització de l’obra i en especial a la pintura de marina.

Fins al moment, s’havia dedicat exclusivament a pintar marines i temes navals. Havia realitzat nombrosos estudis sobre la matèria tant a Espanya com a l’estranger i el resultat l’havia presentat en diferents exposicions nacionals.

Rafael Monleon comença aleshores una fructífera relació amb el Museu; pareix impossible entendre’l sense la presència del pintor valencià. Gran quantitat de les seues obres, treballs i estudis variats formen en l’actualitat un patrimoni artístic i documental de gran valor. Va participar en les tertúlies de l’època, en què va establir relació amb el contraalmirall Miguel Lobo, Emilio Croquer i el marí i historiador Cesáreo Fernández Duro, relació està última que va desembocar en una gran amistat, fruit de la qual són algunes de les fotografies que il·lustren este article, realitzades pel fotògraf francès Jean Laurent i dedicades pel pintor a Cesáreo Fernández Duro.⁶

Durant este temps, el pintor, treballador i investigador incansable continua realitzant col·laboracions en diferents revistes, encàrrecs a particulars i propostes sobre noves obres. El 1873 sol·licita a l’Almirallat el trasllat a Cadis per a poder executar de manera més fidel un quadro de la defensa de l’arsenal de La Carraca. Esta serà una constant en l’obra del pintor, la precisió en la descripció dels llocs en què es duen a terme les accions bèl·liques, l’estudi dels diferents tipus d’embarcacions i naus i l’anàlisi de la documentació que l’ajudarà a recrear amb més fidelitat les escenes navals, les vistes de ports, etc.

La proposta d’execució del quadro és un clar exponent del caràcter i la forma de ser de l’artista. Justifica el seu viatge per a poder conèixer l’escenari de la batalla i al mateix temps estudiar les modificacions de l’arsenal i les bateries; no vol ometre detalls ni prendre’s lli-

se le nombra⁵ *Pintor honorario del Museo Naval y del Almirantazgo* en atención al estudio al que se ha dedicado para la realización de la obra y en especial a la pintura de marina.

Hasta el momento, el pintor se había dedicado exclusivamente pintar marinas y temas navales. Había hecho numerosos estudios sobre la materia tanto en España como en el extranjero y el resultado lo había presentado en diferentes Exposiciones Nacionales.

Rafael Monleón comienza entonces una fructífera relación con el Museo. Parece imposible entender éste sin la presencia del pintor valenciano. Gran cantidad de sus obras, trabajos y estudios variados forman en la actualidad un patrimonio artístico y documental de gran valor. Participó de las tertulias de la época en la que estableció relación con el contralmirante Miguel Lobo, Emilio Croquer y el marino e historiador Cesáreo Fernández Duro. Relación está última que desembocó en una gran amistad, y fruto de la misma son algunas de las fotografías que ilustran este artículo, realizadas por J. Laurent y dedicadas por el pintor a Cesáreo Fernández Duro.⁶

Durante este tiempo el pintor, trabajador e investigador incansable, continúa realizando colaboraciones en diferentes revistas, encargos a particulares y a su vez, propuestas sobre nuevas obras. En 1873 solicita al almirantazgo su traslado a Cádiz para poder ejecutar de manera más fiel un cuadro de la *Defensa del Arsenal de La Carraca*. Esta será una constante en la obra del pintor, la precisión en la descripción de los lugares en los que se realizan las acciones bélicas, el estudio de los diferentes tipos de embarcaciones y naves y el análisis de la documentación que le ayudará a recrear con mayor fidelidad las escenas navales, vistas de puertos, etc.

La propuesta de ejecución del cuadro, es un claro exponente del carácter y la forma de ser del artista. Justifica su viaje para poder conocer el escenario de la batalla y a la vez estudiar las modificaciones del Arsenal y las Baterías; no quiere bajo ningún concepto omitir deta-

bertats en cap concepte, sobretot quan es tracta d'esdeveniments *remots*.⁷ D'altra banda, “vol perpetuar la memòria de la brillant defensa de l'Arsenal per les forces lleials al govern de la nació”. Introduint com a argument un factor “polític”, i no la narració d'un fet històric bastant anterior, s'assegurava l'encàrrec de la pintura. De fet, la proposta és acceptada i com a resultat tenim una gran tela de 100 x 170 centímetres en què es descriu amb detall la batalla ocorreguda durant la lluites cantonals a l'arsenal de La Carraca. L'esbós forma part de la col·lecció de cartografia⁸ del Museu.

L'artista continua al seu estudi del carrer Hileras de Madrid, amb nombroses visites al Museu, situat en aquell moment a la plaça de la Marina Espanyola, al costat de l'edifici del Senat. Durant este període continua treballant en diferents obres i projectes que analitzarem més avant.

L'Armada li reconeix la seua vàlua recompensant-li els servicis prestats i l'atenció a l'estudi realitzat per a l'execució de l'obra amb la concessió el gener de 1877 de la creu de segona classe al mèrit naval amb distintiu blanc. Tres anys més tard es produïxen moviments del personal del Museu. El pintor de la Corunya Antonio de Caula y Concejo, que ocupava la plaça de delineador, hi cessa; este assumpte repercutirà en la vida de Rafael Monleon, ja que els pressupostos assignats per al manteniment d'esta plaça són destinats per a dotar amb més pressupost la de pintor restaurador.⁹ És així com el 5 de gener de 1882 Rafael Monleon i Torres és nomenat de forma oficial pintor restaurador, càrrec que va ocupar fins que va morir el 1900.

A partir d'este moment l'artista comença a treballar de forma infatigable per a la institució. Un dels treballs que el va ocupar més temps, no sols per la quantitat d'obres que comprén, sinó també pel profund estudi que va dur a terme per a poder culminar-lo, va

lles ni tomarse licencias, sobre todo cuando se trata de acontecimientos *remotos*.⁷ Por otro lado *quiere perpetuar la memoria de la brillante defensa del Arsenal por las fuerzas leales al gobierno de la nación*. Introduciendo como argumento un factor “político”, y no la narración de un hecho histórico bastante anterior, se aseguraba el encargo de la pintura. La propuesta es aceptada y fruto de la misma es una gran tela de 100 x 170 centímetros en la que se describe con detalle pormenorizado la batalla librada durante la luchas cantonales en el Arsenal de la Carraca. El boceto forma parte de la colección de Cartografía⁸ del Museo. Continúa el artista en su estudio de Madrid en la calle Hileras y con numerosas visitas al Museo situado en aquel momento en la plaza de la Marina Española, junto al edificio del senado. Durante este periodo continúa trabajando en diferentes obras y proyectos que analizaremos más delante.

La Armada le reconoce su valía al recompensar los servicios prestados y la atención al estudio realizado para la ejecución de la obra, concediéndole en enero de 1877 la cruz de 2º clase al Mérito Naval con distintivo blanco. Tres años más tarde se producen movimientos del personal del Museo. El pintor coruñés Antonio de Caula y Concejo que ocupaba la plaza de Delineador, cesa en la misma; este asunto repercutirá en la vida de Rafael Monleón ya que los presupuestos asignados para su mantenimiento se destinan para añadir y dotar con mayor presupuesto a la de pintor restaurador.⁹ Es así como el 5 de enero de 1882 Rafael Monleón y Torres fue nombrado pintor restaurador, cargo que ocupó hasta la fecha de su fallecimiento en 1900.

A partir de este momento el artista comenzó trabajar de forma infatigable para la Institución. Uno de las trabajos que le ocupó más tiempo no sólo por la cantidad de obras que comprende en número, sino también por el profundo estudio que llevó a cabo para poder culminarla, fue la *Historia gráfica de la Construcción Naval* . Tenemos cons-

ser la *Historia gráfica de la construcción naval*. Tenim constància que el 1885 havia realitzat vint-i-set dibuixos. L'estructura formal dels dibuixos és semblant: en la part central, una aquarel·la entre 32 x 48 centímetres, amb lleugeres variacions de tres centímetres d'ample i llarg. Cada una està col·locada sobre un suport de paper verjurat de color blanc més gran, amb uns huit centímetres de diferència a cada costat. Sobre el marge resultant fa diferents estudis de les embarcacions a què es referix en l'escena central. En els costats i la part inferior, a més de figurar el títol llarg i descriptiu del contingut, hi ha croquis, dibuixos, detalls del buc, del velam i de les diferents parts de les embarcacions fets al plomí, als quals afig una llegenda explicativa. Es tracta, en definitiva, d'un detallat estudi de l'evolució del l'arquitectura naval que només podia realitzar un home que unira la seua passió per la mar, el coneixement tècnic i la condició d'artista. La complexa i lenta elaboració de l'obra, que comprén noranta-dos dibuixos, va necessitar no sols temps, sinó també diferents viatges a museus, arxius i arsenals que van servir de font documental per al treball.

El 1885, com ja hem dit, havia realitzat unes vint-i-set aquarel·les; dos anys més tard, en formaven part de la col·lecció unes cinquanta o seixanta que corresponien a la primera part de l'obra, en les quals es representaven els estudis de construcció naval anteriors al segle XIX. D'estes, quaranta-set es trobaven exposades al Museu. A part de l'excel·lent treball que va realitzar, cal destacar el conscienciós estudi amb la nombrosa quantitat de dibuixos i esbossos que va generar per a poder descriure cada un dels vaixells representades. Estos formen part en l'actualitat de la col·lecció de dibuixos de la Biblioteca Nacional, a la qual van ser entregats per desig testamentari.

El fi de l'obra, segons el director del Museu en esta època, era popularitzar i fer amé el coneixement tècnic de la construcció naval. Fins al moment havia executat la primera i la

tancia de que en 1885 había realizado 27 dibujos. La estructura formal de los dibujos es similar: en la parte central una acuarela entre 32 x 48 centímetros de tamaño, con ligeras variaciones de 3 centímetros de longitud y altura. Cada una está colocada sobre un soporte de papel verjurado de color blanco de mayor tamaño, con unos 8 centímetros de diferencia a cada lado. Sobre el margen resultante realiza diferentes estudios de las embarcaciones a las que se refiere en la escena central. En los lados y la parte inferior, además de figurar el título, largo y descriptivo de su contenido, figuran croquis, dibujos, detalles del casco, velamen y diferentes partes de las embarcaciones realizados a plumilla y a los que añade una leyenda explicativa. Se trata en definitiva de pormenorizado estudio de la evolución de la Arquitectura Naval que sólo podía realizar un hombre que aunara su pasión por el mar, el conocimiento técnico y la condición de artista. La compleja y lenta elaboración de la obra, que comprende 92 dibujos, necesitó no sólo del transcurrir del tiempo sino también de diferentes viajes a museos, archivos y arsenales que sirvieron de fuente documental para el trabajo.

En 1885, como ya hemos citado, había realizado unas 27 acuarelas, dos años más tarde, formaban parte de la colección unas 50 ó 60 que correspondían a la primera parte de la obra, en las que figuraban representadas los estudios de construcción naval anteriores al siglo XIX. De ellas, 47 se encontraban expuestas en el Museo. Al margen del excelente trabajo que realizó hay que resaltar el concienzudo estudio con la numerosa cantidad de dibujos y bocetos que generó para poder describir cada uno de los tipos de buques representados. Éstos forman parte en la actualidad de la colección de dibujos de la Biblioteca Nacional, a la que fueron entregados por deseo testamentario.

El fin de la obra, según el director del Museo en la época, era popularizar y hacer ameno el conocimiento técnico de la construcción naval. Hasta el momento había ejecutado la primera y

Vista de la sala de descobridors i morts en combat i naufragats. A la dreta, exposades a la sala, les obres El combat d'El Callao i El combat d'Abtao. Foto: J. Laurent, ca. 1888. AFMN Plb6/1.



Vista de la Sala de Descubridores y muertos en combate y naufragos. A la derecha, expuestas en la sala, las obras El combate del Callao y El combate de Abtao Foto: J. Laurent, ca. 1888. AFMN Plb6/1.

segona part; la tercera, que comprén els vaixells de combat i les màquines de guerra de “moderníssima invenció”,¹⁰ requeria una inspecció directa i visual. Per este motiu, la direcció de la institució sol·licita una llicència de dos mesos per a visitar ports i arsenals a França, Anglaterra i Alemanya, i així facilitar la conclusió de l'obra. Les últimes aquarel·les estan datades entre 1892 i 1893 i ens il·lustren sobre diferents cuirassats italians i anglesos, i vaixells mercants francesos i espanyols. Es tracta, per tant, d'un complet estudi que culmina amb la representa diferents vaixells contemporanis a l'autor.

Paral·lelament, i com a complement a la col·lecció d'aquarel·les anterior, elabora el diccionari manuscrit *Construcciones navales bajo su aspecto artístico*.¹¹ Es tracta de quatre toms en què podem trobar la definició i la iconografia de qualsevol tipus d'embarcació, navili o vaixell de diferents èpoques i de diversos llocs coneguts per l'autor. En cada una de les veus al·ludix a l'origen etimològic, indica les diferents denominacions amb què es coneix el mateix tipus d'embarcació i, a més, subratlla dins de l'explicació d'altres paraules que figuren definides en el mateix diccionari. A part de la descripció manuscrita, en què en els casos més representatius fa al·lusió a la manera o la forma apropiada de navegació, hi ha dibuixos, croquis o escenes que completen i il·lustren de manera clara la descripció. Dins de cada un dels volums inserix unes làmines numerades de caràcter més artístic que normalment acompanyen un epígraf genèric dins d'un període històric.

Moltes d'estes il·lustracions són iguals a les que figuren en la col·lecció d'aquarel·les. La numeració fa referència a l'orde donat per l'autor als dibuixos que formen la col·lecció.

El nostre pintor continua realitzant diferents treballs al Museu, s'encarrega de les restauracions d'olis d'altres

segunda parte; la tercera, que comprende los buques de combate y máquinas de guerra de *modernísima invención*¹⁰ requería una inspección directa y visual. Por este motivo la dirección de la institución solicita licencia de dos meses para visitar puertos y Arsenales en Francia, Inglaterra y Alemania y así facilitar la terminación de la

obra. Las últimas acuarelas están fechadas entre 1892 y 1893 y nos ilustran diferentes acorazados italianos e ingleses, buques mercantes franceses y españoles. Se trata, por lo tanto de un completo estudio que culmina con la representa diferentes buques contemporáneos al autor. Paralelamente, y como complemento a la colección de acuarelas anterior, realiza el diccionario manuscrito *Construcciones navales bajo su aspecto artístico*.¹¹ Se trata de cuatro tomos en los que podemos encontrar la definición e iconografía de todo tipo de embarcaciones, navíos, buques conocidos por él de diferentes épocas y de muy diversos lugares. En cada una de las voces alude al origen etimológico, cita las diferentes denominaciones por las que se conoce al mismo tipo de embarcación y además subraya dentro de la explicación otras palabras que figuran definidas en el mismo diccionario. Al margen de la descripción manuscrita en la que en los casos más representativos alude hasta el modo o la forma apropiada de navegación, se acompaña de dibujos, croquis o escenas que completan e ilustran de manera clara la descripción. Dentro de cada uno de los volúmenes inserta unas láminas numeradas, de carácter más artístico que normalmente acompañan un epígrafe genérico dentro de un periodo histórico. Muchas de estas ilustraciones son iguales a las que figuran en la colección de acuarelas. La numeración alude al orden dado por el autor a los dibujos que forman la colección.

Continúa nuestro pintor realizando diferentes trabajos en el Museo, se encarga de las restauraciones de óleos de otros artistas, realiza dibujos de distintivos, ejecuta planos como el

artistes, fa dibuixos de distintius, executa plans com el del creuer *Reina Regente*, patents de navegació i dibuixos en diferents revistes de l'època, totes relacionades amb la mar i la història naval, i, per descomptat, continua treballant en l'elaboració de pintures a l'oli de successos històrics que analitzarem més avant. En les diferents relacions d'obra executada descrites per la direcció podem trobar un gran nombre d'alabances al conservador, entre les quals destaquen les relatives a la seua laboriositat, zel, qualitat en l'execució i mèrit.

Probablement, va ser la causa per la qual, quan es va formar la Comissió Arqueològica Executiva amb motiu de la construcció de la *Santa María* per a commemorar el quart centenari del descobriment d'Amèrica, el pintor en formà part i li fou encarregada l'arquitectura naval.

El Ministeri de Marina volia una reconstrucció tan fidel i exacta com fóra possible, i amb este propòsit es va nomenar la Comissió, de què formaven part el seu amic Cesáreo Fernández Duro, capità de navili i acadèmic d'Història; Casimiro Bona, general d'enginyers de l'Armada, com a president, i Emilio Ruiz del Árbol com a secretari. L'encarregat de la direcció de la construcció va ser l'enginyer Leopoldo de la Puente. Amb la intenció de donar més independència al projecte, es van nomenar dos acadèmics: Aureliano Fernández-Guerra i Juan de Dios de la Rada Delgado. S'inicia la recopilació de dades en arxius, que, amb la interpretació gràfica de Rafael Monleon, es publica en la *Revista General de Marina* el maig i el novembre de 1891; en la memòria de la Comissió, publicada el 1892, es narren les vicissituds succeïdes durant l'estudi, una història minuciosa del viatge colombí en tot allò referent a la nau i el desplegament de la construcció del vaixell a l'arsenal de La Carraca. En l'estudi trobem gran quantitat de dibuixos explicatius i un cartó elaborats pel pintor valencià en què s'observa la festa naval celebrada a la Barra del Saltés el 3 d'agost de 1892. La nau havia sigut avarada el 26 de juliol de 1892.

del crucero *Reina Regente*, patentes de navegación, y dibujos en diferentes revistas de la época, todas relacionadas con el mar y la historia naval y por supuesto continúa trabajando en la elaboración de pinturas al óleo con sucesos históricos que analizaremos más adelante. En las diferentes relaciones de obra ejecutada descritas por la dirección podemos encontrar gran número de alabanzas al conservador destacando entre su laboriosidad, celo, calidad en la ejecución y mérito.

Probablemente, fue la causa de que, cuando se formó la comisión Arqueológica ejecutiva con motivo de la construcción de la *Santa María* para conmemorar el IV Centenario del Descubrimiento de América, el pintor forme parte de la misma y se le encargue Arquitectura Naval.

El Ministerio de Marina quería una reconstrucción tan fiel y exacta tanto como fuese posible, con este propósito se nombró la comisión en la que formaban parte de la misma su amigo Cesáreo Fernández Duro, capitán de navío y académico de la Historia; Casimiro Bona, general de ingenieros de la Armada como presidente y como secretario Emilio Ruíz del Árbol. El encargado de la dirección de la construcción fue el ingeniero Leopoldo de La Puente. Con la intención de darle una mayor independencia al proyecto se nombraron dos académicos: Aureliano Fernández-Guerra y Juan de Dios de la Rada Delgado. Se inicia la recopilación de datos en archivos y que junto con la interpretación gráfica de Rafael Monleón se publica en la *Revista General de Marina* en mayo y noviembre de 1891; en la memoria de la comisión, publicada en 1892 en la que se narran las vicisitudes acaecidas durante el estudio una historia minuciosa del viaje colombino en todo lo referente a la Nao y el desarrollo de la construcción del buque en el Arsenal de la Carraca. En el estudio encontramos gran cantidad de dibujos explicativos y un cartón en el que se aprecia la fiesta naval celebrada en la Barra del Saltés el 3 de agosto de 1892, elaborados por el pintor valenciano. La Nao había sido botada el 26 de julio de 1892.

El ministre de Marina José M^a de Berenguer, en nom de la reina regent, li va concedir la creu de tercera classe al mèrit naval com a reconeixement al seu treball en la Comissió, ja que es considerava que se li devia “gran part de l’èxit obtingut així com al treball material que en la dita construcció ha intervingut”.¹²

Els seus últims anys al Museu transcorren amb l’elaboració de les aquarel·les que representen navilis de l’època, executa el retrat de Juan Delgado y Parejo, realitza diferents restauracions i treballa en la nova distribució de les sales del Museu. Patix a més una època d’estretor econòmica i reclama un augment de sou,¹³ ja que no ha obtingut cap millora durant eixe temps: sol·licita l’equiparació als gravadors que treballen per al Depòsit Hidrogràfic. Va morir el 21 de novembre de 1900 a Madrid; una necrològica publicada en *La Ilustración Española y Americana*, de la qual era col·laborador, el recorda com a pintor de marines “de molt justa fama”.

EL MUSEU I EL PINTOR

Un dels capítols fonamentals en la temàtica dels artistes durant este segle l’ocupa la pintura d’història. Per un costat, l’historicisme i el revisionisme històric, la idealitzada idea de l’edat mitjana, i per l’altre, la necessitat narrar, documentar i mostrar els esdeveniments ocorreguts durant el convuls segle XIX. En el primer grup temàtic els pintors no es preocupaven pel rigor històric. La narració i la descripció necessitaven una teatralitat perquè l’espectador “admirara” en certa forma el fet representat.

Rafael Monleon no participava d’estes visions o fantasies del passat, més prompte al contrari. El revisionisme històric que ens mostren les sales del Museu es reflectix en unes poques escenes anteriors al segle XIX.

En les obres executades abans de 1880, època en què ocupa la plaça de pintor conservador del Museu, l’artista proposa el tema de la tela a executar, probablement guiat per un interès

El ministro de Marina, José M^a de Berenguer, en nombre de la reina Regente, le concedió la cruz de 3^o clase al Mérito Naval como reconocimiento a su trabajo en la comisión ya que se le debe *gran parte del éxito alcanzado así como al trabajo material que en dicha construcción ha intervenido*.¹²

Sus últimos años en el Museo transcurren con la elaboración de las acuarelas que representan navíos de la época, ejecuta el retrato de Juan Delgado y Parejo, realiza diferentes restauraciones y trabaja en la nueva distribución de las salas del Museo. Se le suma además una época de estrechez económica, reclama un aumento de sueldo¹³ al no haber obtenido ninguna mejora durante ese tiempo, solicita la equiparación a los grabadores que trabajaban para el Depósito Hidrográfico. Falleció el 21 de noviembre de 1900 en Madrid, una necrológica publicada en *La Ilustración Española y Americana*, de la cual era colaborador, lo recuerdan como pintor de marinas *de muy justa fama*.

EL MUSEO Y EL PINTOR

Uno de los capítulos fundamentales en la temática de los artistas durante este siglo lo ocupa la Pintura de Historia. Por un lado el historicismo y el revisionismo histórico, la idealizada idea de la Edad Media y, por el otro, la necesidad de narrar, documentar y mostrar los acontecimientos ocurridos durante el convulso siglo XIX. En el primer grupo temático los pintores no se preocupaban por el rigor histórico. La narración y la descripción necesitaban de una teatralidad para que el espectador “admirase” en cierta forma el hecho representado.

Rafael Monleón no participaba de estas visiones o ensoñaciones del pasado, mas bien todo lo contrario. El revisionismo histórico que nos muestran las salas del Museo se reflejan en pocas escenas anteriores al siglo XIX.

polític o narratiu pròxim a l'actualitat històrica del moment. Una vegada forma part de la institució, va donant vida iconogràfica als diferents aspectes de la història naval d'Espanya. Una de les primeres pintures a l'oli que realitza tant per la temàtica com pel format, gran, és la narració d'un dels majors combats de la història naval universal, *La batalla de Salamina*,¹⁴ datat el 1887. Descriu l'avanç i la composició de la flota grega, que, tot i ser menor en nombre, venç els perses, a pesar que estos són més poderosos, tant en dotació com en quantitat de naus. L'escena mostra l'avanç de les galeres trirrems, descrites amb gran profusió de detalls. Les mides de l'oli són 122 per 402 centímetres, fet que contribuïx a mostrar a l'espectador la magnitud i importància de la batalla naval.

Curiosament, a penes trobem al Museu pintures tant a l'oli com a l'aquarel·la realitzades per l'autor que facen referència a l'edat mitjana, que era el període preferit pels pintors del gènere. Tan sols dos episodis relacionats amb el descobriment d'Amèrica i executats per indicació de la direcció per a resoldre l'absència d'iconografia d'eixe època; es tracta de les obres *Hernán Cortés ordena embarrancar els seus navilis* (1519) i *El cadàver d'Hernando de Soto és llançat al riu Mississipí* (1492). En ambdós és molt minuciós en la descripció de detalls i encara que en la primera reflectix l'episodi amb exactitud,¹⁵ en la segona hi ha alguna diferència en la interpretació, ja que Hernando de Soto va ser introduït en el tronc abans de ser llançat a la mar, error que ens causa una certa sorpresa, perquè ell es documentava abans d'interpretar el quadre.

L'interés per mostrar els fets tal com van ser fa que estudie de forma exhaustiva, com hem vist en exemples anteriors, fins i tot els escenaris del fet que narra. Es tracta, per tant, d'un artista amb vocació d'historiador.

Els episodis interpretats pel pintor i que formen la col·lecció del Museu, corresponen majoritàriament a batalles i combats succeïts a partir del segle XVIII i sobretot del segle durant

En las obras ejecutadas anteriores a 1880, fecha en la que ocupa la plaza de pintor conservador del Museo, propone el artista el tema del lienzo a ejecutar, probablemente guiado por un interés político o narrativo cercano a la actualidad histórica del momento. Una vez que forma parte de la institución va dándole vida iconográfica a los diferentes aspectos de la historia naval de España. Una de las primeras pinturas al óleo que realiza tanto en temática como de gran formato es la narración de uno de los mayores combates de la historia naval universal, *La Batalla de Salamina*,¹⁴ fechado en 1887. Describe el avance y la composición de la flota griega que aunque menor en número, vence a los persas a pesar de ser éstos últimos más poderosos tanto en dotación como en número de naves. La escena recoge el avance de las galeras trirremes descritas con gran profusión de detalles. El tamaño del óleo 122 x 402 centímetros, contribuye a mostrar al espectador la magnitud e importancia de la batalla naval.

Curiosamente, apenas encontramos en el Museo pinturas tanto al óleo como a la acuarela, realizadas por el autor que hagan una referencia a la Edad Media, siendo este periodo el preferido por los pintores del género. Tan sólo dos episodios relacionados con el Descubrimiento de América y ejecutados por indicación de la dirección para solventar la ausencia de iconografía de ese periodo; se trata de las obras *Hernán Cortés ordena dar al través a sus navíos* (1519), y *El cadáver de Hernando de Soto es arrojado al río Mississippi* (1492). En ambas es muy minucioso en la descripción de detalles y aunque en la primera refleja con exactitud el episodio,¹⁵ en la segunda hay alguna diferencia en la interpretación ya que Hernando de Soto fue introducido en el tronco antes de ser arrojado al mar, el pequeño error nos causa cierta sorpresa, ya que él se documentaba antes de interpretar el cuadro.

El interés por mostrar los hechos tal y como fueron hace que estudie, como hemos visto en ejemplos anteriores, de forma exhaustiva hasta los escenarios de lo narrado. Se trata por lo tanto de un artista con vocación de historiador.

el qual va realitzar la seua producció. Els episodis del segle XVIII fan referència a diferents escenes navals contra els britànics. El 1888 pinta a l'oli el *Combat del navili espanyol amb el britànic Mary (1718)*; quinze anys abans, quan era pintor honorari, havia executat *La defensa d'El Morro de l'Havana. Atac britànic de l'1 de juliol de 1762*,¹⁶ en què situa en primer terme un dels navilis anglesos totalment desmantellat com a eix de l'escena i amb la intenció de mostrar a l'espectador la violència de l'atac des del punt de vista *romàntic*, l'instant més crític i heroic: el pal del navili anglés desmantellat en primer terme amb els marins angoixats demanant auxili ens donen una idea clara de la bravura de l'acció.¹⁷

La primera escena de combat naval del segle XIX és el *Combat de Trafalgar (octubre 1821)*. S'oferix a executar-lo en una de les seues primeres relacions amb el Museu: està datat el 1870. Representa el moment en què el vaixell anglés travessa la línia hispanofrancesa,¹⁸ i s'inspira en un dibuix realitzat per un alferes de navili que també forma part de les col·leccions del Museu. Des de l'aspecte estilístic podem observar característiques que seran una constant en la seua obra: la divisió que estableix la línia de l'horitzó, el mar ocupa un terç i el cel dos terços de la composició. D'esta manera aconseguix que la perspectiva tinga una profunditat major, i això li permet desplegar molts plans, posant en relleu la seua capacitat per a la descripció i l'anècdota. L'espectador té una visió panoràmica del combat, completada pel fet que empra una tela de grans dimensions en moltes ocasions. Este recurs també el podem observar en les dos versions del *Combat d'El Callao (maig de 1866)* que l'artista va pintar el 1869 i en la dècada dels huitanta.¹⁹ Assenyalam a més una característica de la seua pintura de combats navals, i és la forma en què són representats els bombardejos en la mar.

Una altra batalla naval és *El combat d'Abtao. Fragates Villa de Madrid i Blanca*, on ens relata els fets ocorreguts el mateix any del combat d'El Callao. La pintura, datada el 1885,

Los episodios interpretados por el pintor y que forman la colección del Museo, corresponden en su mayoría, a batallas y combates acaecidos a partir del XVIII y sobre todo en el siglo durante el cual realizó su producción. Los episodios del XVIII hacen referencia a diferentes escenas navales contra los británicos. En 1888 pinta al óleo el *Combate del navío español con el británico Mary (1718)*, quince años antes, cuando era pintor honorario, había ejecutado *la Defensa del Morro de la Habana. Ataque británico del 1 de julio de 1762*¹⁶ en el que sitúa en primer término uno de los navíos ingleses totalmente desmantelado como eje de la escena y con la intención de mostrar al espectador lo cruento del ataque, desde el punto de vista *romántico*: el instante más crítico y heroico: el mástil del navío inglés desmantelado en primer término con los marinos angustiados pidiendo auxilio nos dan una clara idea de la bravura de la acción.¹⁷

La primera escena de combate naval del XIX es el *Combate de Trafalgar (octubre 1821)*. Se ofrece a ejecutarlo en una de sus primeras relaciones con el Museo, fechado en 1870. Representa el momento en el que el buque inglés atraviesa la línea hispano-francesa,¹⁸ se inspira en un dibujo realizado por un alférez de navío que también forma parte de las colecciones del Museo. Desde el aspecto estilístico podemos apreciar características que serán una constante en su obra: la división que establece la línea del horizonte, el mar ocupa un tercio y el cielo dos tercios de la composición. De esta forma consigue que la perspectiva tenga una mayor profundidad, lo que le permite desarrollar muchos planos, poniendo de relieve su capacidad para la descripción y la anécdota. El espectador tiene una visión panorámica del combate, completada por el hecho de que emplee un lienzo de grandes dimensiones en muchas ocasiones. Este recurso lo podemos observar en las dos versiones del *Combate del Callao (mayo de 1866)* que pintó el artista en 1869 y en la década de los ochenta.¹⁹ Además señalamos una característica de su pintura de combates navales, y es la forma en el que figuran representados los bombardeos en el mar.

durant la seua època més prolíxa al Museu Naval, mostra l'atac de les fragates espanyoles a l'esquadra combinada peruanoxilena que es trobava fondejada a la cala de l'illa d'Abtao. Utilitza els mateixos recursos tècnics descrits anteriorment, als quals caldria afegir la forma que té de representar la mar, amb aparença de calma quan escenifica els combats. El croquis del quadro forma part de la col·lecció de dibuixos de la Biblioteca Nacional,²⁰ i no trobem cap diferència entre l'original i l'esbós; com a curiositat observem que el seu successor en el càrrec, Ángel Cortellini Sánchez, pinta el 1887 una obra amb el mateix tema i la mateixa composició però invertida. Cortellini coneixia l'obra de Monleon i la va pintar amb eixa curiosa variació.

Ja hem destacat la seua faceta com a historiador i documentalista, que es reflectix en els viatges realitzats per a conèixer els escenaris que representa i pinta. El 1874, després de sol·licitar finançament al Ministeri de Marina, executa *La defensa de l'arsenal de La Carraca (juliol i agost de 1873)* de forma magistral; es tracta potser d'una de les millors pintures d'història de l'autor que posseïx el Museu; la fragata *Navas de Tolosa* avança fent foc de forma majestuosa a través del canal de Santi Petri, darrere veiem la fragata *Lealtad*, el vapor *Cádiz* i la corbeta *Villa de Bilbao*. La solemnitat que transmet l'avanç de l'esquadra és una demostració de la victòria i de la "brillant defensa de les forces lleials al govern de la nació contra els insurrectes cantonals".²¹

Continuem el breu periple a través de la visió que té l'artista de la història naval, sense oblidar l'obra relacionada amb la independència de les colònies americanes, *L'atac fet a El Callao per l'esquadra xilena de l'almirall Lord Cochrane a l'espanyola del brigadier Vácaro (febrer 1819)*, realitzada abans de ser nomenat conservador del Museu, el 1872. Segons González-Aller, encara que l'autor és bastant fidel en la representació del combat, es tracta d'una versió en què s'ha pres alguna "llibertat",

Otra batalla naval es *El Combate de Abato. Fragatas Villa de Madrid y Blanca* nos relata la ocurrida en el mismo año que el combate del Callao. La pintura fechada en 1885, durante su época más prolíja en el Museo Naval, nos muestra el ataque de las fragatas españolas a la escuadra combinada peruana-chilena que se encontraba fondeada en la ensenada de la isla de Abato. Utiliza los mismos recursos técnicos antes descritos al que habría que añadir la forma que tiene de representar la mar, en apariencia de calma cuando escenifica los combates. El croquis del cuadro forma parte de la colección de dibujos de la Biblioteca Nacional,²⁰ y no encontramos diferencia alguna entre el original y el boceto; como curiosidad observamos que su sucesor en el cargo, Ángel Cortellini Sánchez pinta en 1887 una obra con el mismo tema, de igual composición pero invertida. Cortellini conocía la obra de Monleón y la pintó con esa curiosa variación.

Ya hemos destacado su faceta como historiador y documentalista que se refleja en los viajes realizados para conocer así los escenarios que representa y pinta. En 1874 después de solicitar la financiación al Ministerio de Marina, ejecuta *La Defensa del Arsenal de la Carraca (julio y agosto de 1873)* de forma magistral, se trata quizá de una de las mejores pinturas de historia del autor que posee el Museo; la fragata *Navas de Tolosa* avanza haciendo fuego de forma majestuosa a través del caño de Santi Petri, detrás la fragatas *Lealtad*, el vapor *Cádiz* y la corbeta *Villa de Bilbao*. La solemnidad que transmite el avance de la escuadra es una demostración de la victoria y *brillante defensa de las fuerzas leales al gobierno de la nación contra los insurrectos cantorales*.²¹

Continuamos el pequeño periplo por la visión que tiene el artista de la Historia Naval sin olvidar y señalar la obras relacionada con la independencia de las colonias americanas; *El Ataque dado en el Callao por la escuadra chilena del almirante Lord Cochrane a la española del brigadier Vácaro (febrero 1819)*, realizada antes de ser nombrado conservador del

com ara col·locar en primer terme un bergantí xilè navegant que evidentment no formava part de l'acció.

Hem fet referència a les obres de tema històric amb un breu recorregut a través de les diferents actuacions de l'armada en les batalles navals; curiosament l'artista no fa cap obra relacionada amb la *guerra de 1898*, eminentment naval i contemporània dels últims anys d'estada al Museu.

La pintura de tema historiconaval i els estudis artístics sobre construcció naval són la part fonamental del llegat del pintor al Museu; també ens ha deixat pintures d'altres temes que no va tractar amb freqüència: el retrat. Cap al 1887 realitza la pintura del vicealmirall *Juan Bautista Topete* (1821-1885), ferit durant el combat d'El Callao. La iconografia la va prendre d'una imatge del gravador Bartomeu Maura (1882). L'altre retrat pintat durant els seus últims anys de permanència al Museu, el 1897, és el del cap d'esquadra Manuel Delgado Parejo (-1895), mort en el naufragi del creuer *Sánchez Barcaiztegui*.

Pinta a l'aquarel·la narracions que ens mostren fets rellevants succeïts durant la navegació que demostren el valor i la grandesa dels marins, com els dos dibuixos que ens narren el que li ocorregué al tinent de navili Cecilio de Lora quan va acudir a l'auxili de la fragata *Resolución* el juny de 1823. Este tipus de narracions les trobem publicades com a il·lustració d'articles en les diferents revistes de l'època en què va col·laborar.

D'altres relats navals que s'exhibeixen a les sales del Museu Naval són els que sol·licitaven al pintor els oficials de l'Armada de forma particular. El tinent de navili Emilio Díaz Moreu li va encarregar la representació de diferents navegacions amb el protagonisme dels vaixells davall el seu comandament. La primera, executada el 1889, representa l'avís *Marqués del Duero* capejant un temporal a la mar de la Xina el 1882; la segona, executada el 1890, mostra al canoner *Juan Sebastián Elcano* en el comiat al rei de Grècia Jordi I durant la seua visita

Museo, en 1872. Según González-Aller, aunque el autor es bastante fiel en su representación del combate, se trata de una versión en la que ha cometido alguna “licencia” como colocar en primer término un bergantín chileno navegando que evidentemente no formaba parte de la acción.

Hemos hecho referencia a las obras de tema histórico con un pequeño recorrido a través de las diferentes actuaciones de la armada en las batallas navales; curiosamente el artista no realiza ninguna obra relacionada con la *guerra del 98*, eminente naval y contemporánea a los últimos años de estancia en el Museo.

La pintura tema histórico-naval y los estudios artísticos sobre construcción naval son la parte fundamental del legado del pintor en el Museo, también nos ha dejado pintura de otros temas que no trató con frecuencia: el retrato. Hacia 1887 realiza la pintura del vicealmirante *Juan Bautista Topete* (1821 – 1885), herido durante el combate del Callao. La iconografía la tomó de una imagen del grabador Bartolomé Maura (1882). El otro retrato realizado durante sus últimos años de permanencia en el Museo, 1897, es el del jefe de escuadra Manuel Delgado Parejo (-1895), fallecido en el naufragio del crucero *Sánchez Barcaiztegui*.

Realiza a la acuarela pequeñas narraciones que nos muestran hechos relevantes acontecidos durante la navegación que demuestran el valor y la grandeza de los marinos, como los dos dibujos que nos narran lo ocurrido al teniente de navío Cecilio de Lora al acudir al auxilio de la fragata *Resolución* en junio de 1823. Este tipo de narraciones las encontramos publicadas como ilustración de artículos en las diferentes revistas de la época en las que colaboró.

Otros relatos navales que se exhiben en las salas del Museo Naval son los que solicitaban al pintor los oficiales de la Armada de forma particular. El teniente de navío Emilio Díaz

al vaixell. La primera va ser donada per l'organització de la Copa de l'Amèrica i la segona per l'Associació d'Amics del Museu Naval.

La institució no sols posseïx l'obra que el pintor va realitzar durant els períodes en què tenia relació amb el Museu, continua incrementant hui en dia les col·leccions amb obra de l'artista. A més dels descrits anteriorment, s'han adquirit directament o a través d'organismes oficials en els últims anys retrats de vaixells que van pertànyer a l'Armada: el cuirassat *Pelayo* i el creuer *Reina Regente*, ambdós firmats el 1887. La col·lecció de l'autor es completa amb alguna estampa, dibuixos, plats decorats i la paleta decorada pel pintor.

El pintor és, en definitiva, part del Museu i el Museu és part del pintor. No podem parlar del Museu Naval sense que el pintor valencià siga esmentat, la institució li deu molt del que és i del que significa. Rafael Monleon continua col·laborant en l'actualitat en el coneixement de la història naval.

Moreu le encargó la representación de diferentes navegaciones con el protagonismo de los buques bajo su mando. El primero, ejecutado en 1889, representa al aviso *Marqués del Duero* capeando un temporal en el mar de China en 1882; el segundo, ejecutado en 1890, muestra al cañonero *Juan Sebastián Elcano* en la despedida al rey de Grecia, Jorge I, durante su visita al buque. La primera fue donada por la organización de la copa América y la segunda por la Asociación de Amigos del Museo Naval.

La institución no sólo posee la obra que realizó durante los periodos en los que el pintor tenía relación con el Museo; continúa hoy en día incrementando las colecciones con obra del artista. Al margen de las anteriormente descritas, se han adquirido directamente o a través de organismos oficiales en los últimos años, retratos de buques que pertenecieron a la Armada: el acorazado *Pelayo* y el crucero *Reina Regente*, ambas firmadas en 1887. La colección del autor se completa con alguna estampa, dibujos, platos decorados y la paleta decorada por el pintor.

El pintor es, en definitiva, parte del Museo y el Museo es parte del pintor. No podemos hablar del Museo Naval sin que el pintor valenciano sea nombrado, la Institución le debe mucho de lo que es y lo que significa. Rafael Monleón continúa colaborando en la actualidad en el conocimiento de la Historia Naval.

¹ En documentació posterior mencionen també *El combat de Trafalgar*.

² AMN 1539.18.

³ Dades aportades per Jorge Lasso de la Vega en el tom II de la *Crónica naval de España* publicada el 1855.

⁴ El 1859 s'havia creat el cos d'arxivers i bibliotecaris, al qual un any més tard s'afegix la secció d'antiquaris, que a partir de 1900 es va denominar d'arqueòlegs. Va ser l'any 1970 quan estos últims se'n van escindir i passaren a denominar-se conservadors per a formar el seu cos facultatiu.

⁵ La plaça de pintor conservador va ser ocupada per Antonio de Caula y Concejo.

⁶ Les il·lustracions formen part de l'*Álbum marino*. Es tracta d'una recopilació d'imatges de tot tipus de suport i material relacionades amb l'Armada. Cit. en Moreno Martín.

⁷ AMN 1519/001 i AMN 1539/08. Curiosa resulta la denominació de “remot” quan la defensa de l'arsenal va ser l'any 1873, el mateix de la proposta d'execució de l'obra.

⁸ MN.P-2E-32.

⁹ MN 1532.

¹⁰ AMN 1533.18.

¹¹ Quan es va complir el primer centenari de l'execució de l'obra es va realitzar una edició facsímil de tres dels quatre toms que integren el manuscrit original. L'editorial encarregada de fer-ho va ser Lundwerg.

¹² AMN 15...

¹³ AMN 1565.18.

¹⁴ MN 1418. La galera trirrem que ocupa el pla principal, tot i que amb lleugeres variacions en la decoració de les veles, és la protagonista de l'obra MN 558 que forma part de la col·lecció de la *Historia de construcción naval...* executada l'any anterior.

¹⁵ Alguns pintors del segle XIX van participar en l'error transmés des del segle XVI, en què figurava la frase “la quema de las naves”. Probablement en lloc de “quebrando” es llegia “quemando”. La primera referència la trobem en el *Diálogo sobre la dignidad del hombre* de Fernández de Salazar, publicat el 1546.

¹⁶ Croquis en la Biblioteca Nacional. Barcia núm. 4314.

¹⁷ Cit. González-Aller, 2007, vol. I, p. 254.

¹⁸ Cit. González-Aller, 2007, vol. I, p. 498.

¹⁹ Gràcies a la restauració realitzada per l'Institut Valencià de Conservació i Restauració de Béns Culturals amb motiu d'esta mostra, s'ha verificat que la data de la còpia se situa entre 1880 i 1889, període en què era ja conservador del Museu.

²⁰ Barcia, 4393.

²¹ AMN 1529.

¹ En documentación posterior citan también *El combate de Trafalgar*.

² AMN 1539.18.

³ Datos aportados por Jorge Lasso de la Vega en el T. II de la *Crónica Naval de España* publicada en 1855.

⁴ En 1859 se había creado el cuerpo de Archiveros y Bibliotecarios, al que un año más tarde se añade la sección de Anticuarios que a partir de 1900 se llamaron arqueólogos. Fue en 1970 cuando éstos últimos se escindieron y pasaron a denominarse Conservadores para formar su cuerpo facultativo.

⁵ La plaza de pintor conservador fue ocupada por Antonio de Caula y Concejo.

⁶ Las ilustraciones forman parte del *Álbum Marino*. Se trata de una recopilación de imágenes de todo tipo de soporte y material relacionadas con la Armada. cit. en Moreno Martín.

⁷ AMN 1519/001 y AMN 1539/08. Curiosa resulta la denominación de *remoto* cuando la Defensa del Arsenal fue el año 1873, el mismo de la propuesta de ejecución del la obra.

⁸ MN.P-2E-32.

⁹ MN 1532.

¹⁰ AMN 1533.18.

¹¹ Al cumplir el primer centenario de la ejecución de la obra se realizó una edición facsímil de tres de los cuatro tomos que comprende el manuscrito original. La editorial encargada de la misma fue Lundwerg.

¹² AMN 15...

¹³ AMN 1565.18.

¹⁴ MN 1418. La galera trirreme que ocupa el plano principal aunque con ligeras variaciones en la decoración del velamen es la protagonista de la obra MN 558 que forma parte de la colección de la *Historia de Construcción naval...* ejecutada el año anterior.

¹⁵ Algunos pintores del XIX participaron del error transmitido desde el siglo XVI en el que figuraba la frase “la quema de las naves”. Probablemente en lugar de “quebrando” se leyese “quemando”. La primera referencia la encontramos en el *Diálogo sobre la dignidad del hombre* de Fernández de Salazar publicado en 1546.

¹⁶ Croquis en la Biblioteca Nacional. Barcia nº 4314.

¹⁷ Cit. González-Aller, 2007, vol. I, p. 254.

¹⁸ Cit. González-Aller, 2007, vol. I, p. 498.

¹⁹ Gracias a la restauración realizada por el Instituto Valenciano de Conservación y Restauración de Bienes Culturales con motivo de esta muestra, se ha verificado que la fecha de la copia se situa entre 1880 y 1889, periodo en el que era ya conservador del Museo.

²⁰ Barcia, 4393.

²¹ AMN 1529.

LA CERÀMICA EN L'OBRA DE RAFAEL MONLEÓN TORRES

M^a Paz Soler Ferrer

Conservadora del Museo Nacional de Cerámica "González Martí" de València



n la segona mitat del segle XVIII s'establixen ja nombroses fàbriques de taulellets a la ciutat de València, sobretot als barris perifèrics, encara que intramurs, per a abastir la demanda autòctona i una dèbil exportació. No obstant això, va ser en el segle següent quan en va créixer considerablement el nombre. Algunes van eixir fora dels antics murs, i sempre se situaven pròximes a una de les séquies majors, que els proporcionaven l'aigua necessària per a poder funcionar. En eixe moment la demanda de taulellets creix significativament perquè és una època d'augment demogràfic, de renovació arquitectònica i de corrents higienistes que preconitzaven l'entaulellat de parets, sobretot en llocs d'afluència pública.

Les fàbriques passen de ser uns mers tallers familiars, completament artesanals, a ser una organització més complexa que introdueix, primerament, una divisió i racionalització del treball, i gradualment les innovacions tècniques que es van produint. Estes fàbriques, que han

sigut estudiades per Pérez Guillén (2000), produïxen tant taulellets seriatos com obres úniques realitzades per encàrrec.

En este context l'arquitecte Sebastià Monleon Estellés, pare del nostre marinista Rafael, va fundar el 1958 una fàbrica de taulellets darrere de l'Hospital Militar de Sant Pius V, edifici desamortitzat després de la Guerra de la Independència i que havia passat per diverses vicissituds fins eixe moment. El lloc era propici perquè disposava d'un ampli

LA CERÁMICA EN LA OBRA DE RAFAEL MONLEÓN TORRES

M^a Paz Soler Ferrer

Conservadora del Museo Nacional de Cerámica "González Martí" de Valencia



n la segunda mitad del S. XVIII se establecen ya numerosas fábricas de azulejos en la propia ciudad de Valencia, sobre todo en los barrios periféricos, aunque intramuros, para abastecer la demanda autóctona y una débil exportación. Sin embargo fue en el siglo siguiente cuando creció considerablemente el número de ellas. Algunas rebasaron los antiguos muros, situándose siempre próximas a una de las acequias mayores que les proporcionaban el agua necesaria para su funcionamiento. En este momento la demanda de azulejos crece significativamente por ser una época de aumento demográfico, de renovación arquitectónica y de corrientes higienistas que preconizaban el chapado de paredes sobre todo en lugares de afluencia pública.

Las fábricas pasan de ser unos meros talleres familiares completamente artesanales, a ser una organización más compleja que introduce, primero, una división del trabajo y racionaliza éste, y paulatinamente las innovaciones técnicas que se van produciendo. Estas fábricas, que han sido estudiadas por Pérez Guillén (2000), producen tanto azulejos seriatos como obras únicas realizadas por encargo.

En este contexto el arquitecto Sebastián Monleón Estellés, padre de nuestro marinista Rafael, fundó en 1958 una fábrica de azulejos a espaldas del Hospital Militar de San Pío V, edificio desamortizado tras la guerra de la Independencia y que había pasado por varias vicisitudes hasta el momento. El lugar era propicio por disponer de amplio solar y por

solar i perquè justament allí es bifurcava la molt cabalosa séquia de Mestalla, que donava lloc a tres braços, un dels quals el d'Algirós. En el testament de Sebastià Monleon, atorgat a València el dia 11 de setembre de 1874, davant del notari Francesc Genís i Cantó, pàgina 38, es diu que llega al seu fill primogènit, Joan, la mitat intel·lectual d'un negoci que descriu així:

La mitad intelectual de una fábrica de azulejos, situada extramuros de la ciudad, calle de las Hernias, sin numero ni manzana, contigua al exconvento de San Pio Quinto, partida del Ruiz-Señor (sic), compuesta de tres hornos, obradores, sequeros, leñeros, almacenes, cuadras, habitaciones para criados y un gran patio en el centro, lindes por la derecha con huerto de Don Pascual Royo, por la izquierda con la de Don José Moroder, por espalda con el brazo de la acequia de Algirós. El valor de dicha mitad lo son veinte y nueve mil quinientas treinta y una (sic) pesetas ochenta y seis centimos.

Cal puntualitzar que el mencionat Joan ja posseïa l'altra mitat de la fàbrica, bé per compra a son pare, o per haver-la heretat de sa mare, com a béns de guanys d'ella.

Eixa fàbrica va rebre el nom de Sant Pius V, i així consta a la placa de la taula que va formar part del conjunt de mobles realitzats per a l'hotelet del seu autor i que podem veure en esta exposició, o en els documents oficials en què s'hi al·ludix, però el públic la coneixia com a La Bellota per un rètol amb eixe nom que hi havia sobre la porta al costat d'un adorn amb este fruit. Així s'anomena en els articles del periòdic *Las Provincias* quan hi és mencionada, o en altres articles de González Martí.

Sent Sebastià Monleon el projectista de nombroses i importants obres a la mateixa ciutat de València, en les quals incorporava taulellets d'acord amb la més genuïna tradició valenciana, fàcil és deduir que part de la producció d'esta fàbrica fou per a abastir les seues

bifurcarse justamente allí la muy caudalosa acequia de Mestalla, dando lugar a tres brazos, uno de ellos el de Algirós. En el testamento de Sebastián Monleón, otorgado en Valencia el día 11 de septiembre de 1874, ante el notario Francisco Genís y Cantó, pagina 38, se dice que lega a su hijo primogénito, Juan, la mitad intelectual de un negocio que describe así:

La mitad intelectual de una fábrica de azulejos, situada extramuros de la ciudad, calle de las Hernias, sin numero ni manzana, contigua al exconvento de San Pio Quinto, partida del Ruiz-Señor (sic), compuesta de tres hornos, obradores, sequeros, leñeros, almacenes, cuadras, habitaciones para criados y un gran patio en el centro, lindes por la derecha con huerto de Don Pascual Royo, por la izquierda con la de Don José Moroder, por espalda con el brazo de la acequia de Algirós. El valor de dicha mitad lo son veinte y nueve mil quinientas treinta y una (sic) pesetas ochenta y seis centimos.

Hay que puntualizar que el citado Juan ya poseía la otra mitad de la fábrica, bien por compra a su padre, bien por haberla heredado de su madre, como bienes gananciales de ésta.

Tal fábrica recibió el nombre de San Pio V, y así consta en la placa de la mesa que formó parte del conjunto de muebles realizados para el hotelito de su autor y que podemos ver en esta exposición, o en los documentos oficiales en los que se alude a ella, sin embargo el público la conocía como *La Bellota*, por un letrero con tal nombre que había sobre la puerta junto a un adorno con este fruto. Así es llamada en los artículos del periódico *Las Provincias* cuando se le cita, o en otros artículos de González Martí.

Siendo Sebastián Monleón el proyectista de numerosas e importantes obras en la misma ciudad de Valencia, en las que incorporaba azulejos acorde con la más genuina tradición valenciana, fácil es deducir que parte de la producción de esta fábrica fue para abastecer sus propias obras. Pero de pocos tenemos constancia de que procedan

pròpies obres: però de pocs en tenim constància que procediren de La Bellota. El gros de la producció devia ser de taulellets blancs, seguint la moda del moment, com a reacció a l'extraordinària policromia i profusió pictòrica dels taulellets de finals del segle XVIII i principis del següent. De fet, Monleon els va utilitzar blancs en algunes de les seues obres, per exemple en els sotabalcans d'unes quantes cases de la plaça Redona, projectades per ell, on encara estan. Però també n'hi ha amb dibuixos senzills, preferentment en blau o amb una policromia un poc esmorteïda i fets a trepa: així estan en alguns sotabalcans del carrer Santa Isabel (Pérez Guillén, 2000, cat. núm. 1980-1958). Estos taulellets cal suposar que també pavimentaren les sales a què pertanyen els balcons, com era usual, encara que a causa de la deterioració els paviments han desaparegut en molts casos i els balcons, en canvi, s'han mantingut. En una de les seues majors obres, l'asil de Sant Joan Baptista, els taulellets emprats són bastant senzills, tots blancs o amb una sanefa simple preferentment en blau. En una factura de 1900, quan la fàbrica està en mans del seu fill Joan, s'enumeren "taulellets blancs, amb sanefes, groc desfet, rajoleta pintada, jaspi groc, pòrtland, pòrtland llis, pòrtland blanc i negre". Estos últims taulellets de pòrtland són ja llosetes hidràuliques, no ceràmiques.

Encara que el gros de la seua producció fóra de taulellet llis o fet a trepa, va tindre entre els seus operaris bons ceramistes, un dels quals el famós Francesc Dasí, a qui va becar el mateix Sebastià Monleon i el 1880 l'Associació de Ceramistes de Manises per a desplaçar-se a Anglaterra i prendre nota dels avanços que s'havien produït en aquell país. Entre d'altres consecucions, a ell és deguda la introducció del color rosa de crom, que va permetre utilitzar este to amb delicats matisos, en lloc del "roget d'Onda" que s'emprava fins aleshores. Francesc Dasí devia projectar en esta fàbrica alguns dels seus famosos paviments, a més de plaques o retrats de personatges del moment, tot això obra d'encàrrec.

de *La Bellota*. El grueso de la producción debió ser de azulejos blancos, siguiendo la moda del momento, como reacción a la extraordinaria policromía y profusión pictórica de los azulejos de fines del XVIII y principios del siguiente. De hecho Monleón los utilizó blancos en algunas de sus obras, por ejemplo en los sotabalcones de varias casas de La Plaza Redonda, proyectadas por él, donde todavía permanecen. Pero también los hay con sencillos dibujos, preferentemente en azul o con una policromía algo apagada y realizados a trepa: así permanecen en algunos sotabalcones de la calle Sta. Isabel (Perez Guillen, 2000, cat. N° (1980 -1958). Estos azulejos es de suponer que solarían también las salas a las que pertenecen los balcones, como era lo usual, aunque por el deterioro las solerías han desaparecido en muchos casos y los balcones, en cambio, se han mantenido. En una de sus mayores obras, el asilo de San Juan Bautista, los azulejos usados son bastante sencillos, todos blancos o con una somera cenefa preferentemente en azul. En una factura de 1900, cuando la fábrica está en manos de su hijo Juan, se enumeran *azulejos blancos, con cenefas, amarillo desecho, rajoleta pintada, jaspe amarillo, porland, porland liso, porland blanco y negro*. Estos últimos azulejos de porland son ya losetas hidráulicas, no cerámicas.

Aunque el grueso de su producción fuese de azulejo liso o realizado a trepa, tuvo entre sus operarios buenos ceramistas, entre ellos el reputado Francisco Dasí a quien becó el mismo Sebastián Monleón, y en 1880 la Asociación de Ceramistas de Manises para desplazarse a Inglaterra y tomar nota de los adelantos que se habían producido en aquel país. Entre otros logros, a él se debe la introducción del color rosa de cromo, que permitió utilizar este tono con delicados matices, en vez del "rojet de Onda" que se venía usando hasta entonces. Francisco Dasí debió proyectar en esta fábrica algunas de sus afamadas solerías, además de placas o retratos de personajes del momento, todo ello obra de encargo.

Rafael Monleon, en vida de son pare i durant els estius que passava a València o en les seues visites a esta ciutat, freqüentava la fàbrica i degué sentir-se atret per la pintura ceràmica. Tanmateix, no està clar si les obres firmades per ell van eixir completament de les seues mans, però seguint els consells tècnics de Dasí, o si, per contra, ell va ser un mer projectista, que donava el seu dibuix en aquarel·la o oli, i era Dasí qui l'executava. La simbiosi devia ser forta i no estem en situació de poder dir què pertany a cada un. Hi ha algun cas que fa pensar en la divisió del treball, com el dels taulellets que dibuixà Monleon per al pavelló espanyol de l'Exposició Universal de París de 1878 i que devia realitzar Dasí, o les garlandes de flors que fan per a una casa de Monleon a la Granja de San Ildefonso. Amb tota seguretat Monleon va pintar obres sobre ceràmica, encara que segurament Dasí, amb molts més coneixements ceràmics, el va tutelar i li va aclarir els dubtes tècnics que probablement tindria. En canvi, Dasí té alguna pintura de vaixells, dibuixats molt minuciosament, que devia copiar de models de Monleon. També els ramells de margarides lligats amb cintes blaves que veiem en els cantons de la placa amb un llac i cignes pertanyent al Museu Nacional de Ceràmica González Martí, i que es repetixen en altres taulellets solts que orlaven una altra placa del mateix autor, podrien molt bé ser un dibuix original de Dasí, gran expert en reproducció de flors. L'aigua d'este llac està pintada exactament igual que la d'un plafó de taulellets amb dos camal-

largs de Dasí (Soler Ferrer 1992, p. 109). Un altre exemple serien les ximeneres de fusta amb aplicacions de plaques ceràmiques, molt similars en la seua concepció però de temàtica distinta,

Placa cerámica de Francisco Dasí. Museo Nacional de Cerámica González Martí



Placa cerámica de Francisco Dasí. Museo Nacional de Cerámica González Martí

no está claro si las obras firmadas por él salieron enteramente de sus manos, aunque siguiendo los consejos técnicos de Dasí, o si por el contrario él fue un mero proyectista, que daba su dibujo en acuarela o óleo, y era Dasí quien lo ejecutaba. La simbiosis debió ser fuerte y no estamos en estado de poder decir qué pertenece a cada cual. Hay algún caso que hace pensar en la división del trabajo, como es el de los azulejos que dibuja Monleón para el pabellón español de la Exposición Universal de París de 1878 y que debió realizar Dasí, o las guirnalda de flores que hacen para una casa de Monleón en la Granja de San Ildefonso. Con toda seguridad Monleón pintó obras sobre cerámica, aunque seguramente Dasí, con muchos más conocimientos cerámicos, lo tuteló y le despejó las dudas técnicas que seguramente tendría. En cambio Dasí tiene alguna pintura de barcos, muy minuciosamente dibujados, que debieron ser copiados de modelos de Monleón. También los ramilletes de margaritas sujetos por cintas azules, que vemos en las esquinas de la placa con un lago y cisnes, perteneciente al Museo Nacional de Cerámica "González Martí" y que se repiten en otros azulejos sueltos que orlaban otra placa del mismo autor, podrían muy bien ser dibujo original de Dasí, un gran experto en reproducción de flores. El agua de este lago citado está pintada exactamente igual que la de un panel de azulejos con dos zancudas de Dasí (Soler Ferrer 1992, p. 109) Otro ejemplo serían las chimeneas de madera, con aplicaciones de placas cerámicas, muy similares en su concepción aunque con distinta temática,

Rafael Monleón en vida de su padre y durante los veranos que pasaba en Valencia o en sus visitas a esta ciudad, frecuentaba la fábrica y debió sentirse atraído por la pintura cerámica. Sin embargo

cada una pertanyent a un d'estos autors i sospitem que ambdós sense funció real, com a mer adorn d'un gabinet.

L'obra dels dos pintors participa de les mateixes característiques: un dibuix minuciós i preciosista, colors freds, ben matisats, que tenen a vegades efectes de clarobscur, i un cert amanerament. Dels dos es pot deduir també el caràcter erudit de les seues personalitats, ja que la temàtica usada no és la popular. Quan en estos plafons hi ha un esbós de paisatge i la representació del cel, eixos elements estan molt més elaborats en l'obra de Monleon que en la de Dasí. Pràcticament, els cels que veiem en els olis són els mateixos que hi ha en les plaques, ben treballats i molt reals. En canvi, en Dasí estan més esbossats i els seus paisatges romàntics fan la sensació d'una cosa fictícia que no reflectix la realitat. Una placa xicoteta amb vaixells de vela, vapor i remes que es conserva al Museu esmentat està firmada per Dasí, però el disseny original devia eixir de la mà de Monleon, almenys pel que fa als vaixells, atesa l'exactitud tècnica amb què estan reproduïts. En canvi, els escassos paisatges ceràmics de Monleon, com el de la placa amb tema nilòtic que figura en esta exposició, s'impregnen un poc del romanticisme de Dasí.

Tot i no ser molta la producció ceràmica de R. Monleon, sí que devia tindre una marcada afició a pintar sobre suport ceràmic, primerament per l'ambient de sa casa i la facilitat per a accedir a la fàbrica, i segurament també pel seu esperit inquiet, que el va portar a experimentar diverses tècniques, com l'aiguafort, el dibuix a plomí o l'aquarel·la, l'oli sobre taula i sobre tela i finalment sobre ceràmica. S'ha de considerar que este mitjà d'expressió no estava al seu abast més que en les esporàdiques visites que feia a València. El fet de realitzar per a una sala de la seua pròpia casa tota una sèrie de mobles amb plaques ceràmiques d'un estil i temàtica unitària, i, a més, molt afins als corrents de l'època —en tenim nombrosos exemples en d'altres peces de Dasí, com la ximenera i la decoració de la

cada una perteneciente a cada uno de estos autores y sospechamos que ambas sin función real, como mero adorno de un gabinete.

La obra de ambos pintores participa de las mismas características: un dibujo minucioso y preciosista, colores fríos, bien matizados, que dan a veces efectos de claroscuro, y un cierto amaneramiento. En los dos se puede deducir también el carácter erudito de sus personalidades pues la temática usada no es la popular. Cuando en estos paneles aparece un esbozo de paisaje y la representación del cielo, tales elementos están mucho más elaborados en la obra de Monleón que en la de Dasí. Prácticamente los cielos que vemos en los óleos, son los mismos que aparecen en las placas, bien trabajados y muy reales. En cambio en Dasí están más esbozados y sus paisajes románticos dan la sensación de algo ficticio que no refleja la realidad. Una pequeña placa con barcos de vela, vapor y remos que se conserva en el citado Museo, está firmada por Dasí pero el diseño original debió salir de la mano de Monleón, por lo menos en lo que se refiere a los barcos, dada la exactitud técnica con la que están reproducidos. En cambio los escasos paisajes cerámicos de Monleón, como el de la placa con tema nilótico que figura en esta exposición, se impregnan un tanto del romanticismo de Dasí.

Con no ser mucha la producción cerámica de R. Monleón, si que debió tener una marcada afición a realizar pinturas sobre soporte cerámico, primero por el ambiente de su casa y la facilidad para acceder a la fábrica, y seguramente también por su espíritu inquieto que le llevó a experimentar varias técnicas, como es el aguafuerte, dibujo a plumilla o acuarela, óleo sobre tabla y sobre tela y por último sobre cerámica. Hay que considerar que este medio de expresión no estaba a su alcance más que en las esporádicas visitas que realizaba a Valencia. El hecho de realizar toda una serie de muebles con placas cerámicas, de un estilo y temática unitaria, para amueblar una sala en su propia casa, además de estar muy en consonancia con las corrientes de la época —tenemos numerosos ejemplos de ello en otras

despareguda farmàcia Cañizares, o d'arquimeses amb plaques—, denota una inclinació per l'obra ceràmica poc freqüent.

L'any 1876 la fàbrica ja la dirigia el seu germà Joan, però Rafael seguia freqüentant-la. De fet, els mobles del seu gabinet els realitza entre l'any 1878 i 1879. Després d'eixa data, mort ja el pare, les seues visites a València es van espaiar i sembla que va cessar la seua activitat ceràmica. És possible que no se sentira tan còmode en la fàbrica quan ja pertanyia completament al seu germà, però devien pesar-hi també d'altres causes, perquè, a més d'absorbir-lo el treball del Museu Naval, consta que els últims anys de la seua vida no van ser fàcils i que a l'escassetat de recursos econòmics es van unir la deterioració de la seua salut i una sèrie d'avatars que degueren amargar-li els últims anys.

Encara que la labor de Monleon com a ceramista no és abundant, cal afirmar que es tracta d'una obra molt apreciable quant a la qualitat. Per un costat, segueix els corrents de la moda amb la realització de plaques per a mobles o algun taulellet solt per a orles, però quan fa plaques amb la temàtica de la mar, que li era tan cara, veiem que la qualitat és excel·lent i que els mateixos matisos que dóna a la mar o al cel —no diguem ja el rigor amb què pinta els vaixells— en els seus olis o aquarel·les, es troben en la ceràmica. Això encara té més interès perquè els instruments per a pintar sobre un suport o un altre són molt diferents: la pintura sobre ceràmica a penes admet esmenes i els òxids dels esmalts ofereixen uns colors molt diferents en cru dels que adquirixen una vegada passats pel forn. El fet que Francesc Dasí l'assessorara en la part tècnica, com indubtablement va succeir, no és un obstacle per a restar valor a esta obra.

piezas de Dasí como la chimenea y la decoración de la desaparecida farmacia Cañizares, o de bargueños con placas— denota un apego por la obra cerámica poco frecuente.

En el año 1876 la fábrica ya la dirigía su hermano Juan pero Rafael sigue frecuentándola. De hecho los muebles de su gabinete los realiza entre el año 78 y 79. Tras esa fecha, muerto ya el padre, sus visitas a Valencia se espaciaron y parece que cesó su actividad cerámica. Es posible que no se sintiese tan cómodo en la fábrica cuando ésta ya pertenecía por entero a su hermano, pero debieron pesar también otras causas, pues además de absorberle el trabajo del Museo Naval, consta que los últimos años de su vida no fueron fáciles y que a la escasez de recursos económicos se le unió el quebranto de su salud y una serie de avatares que debieron amargarle los últimos años.

Aunque no sea abundante la labor de Monleón como ceramista, cabe afirmar que se trata de una obra muy apreciable en cuanto a la calidad. Por un lado sigue las corrientes de la moda al realizar placas para muebles o algún azulejo suelto para orlas, pero cuando realiza placas con la temática del mar que le es tan cara, vemos que la calidad es excelente y los mismos matices que da al mar o a los cielos, no digamos ya al rigor con que pinta los barcos, en sus óleos o acuarelas, aparecen en la cerámica. Ello tiene tanto más interés porque los instrumentos para pintar sobre un soporte u otro son muy diferente: la pintura sobre cerámica apenas admite enmiendas y los óxidos de los esmaltes ofrecen unos colores muy diferentes en crudo a los que desarrollan una vez pasados por el horno. El hecho de que Francisco Dasí lo asesorase en la parte técnica, como indudablemente sucedió, no es óbice para restar valor a esta obra.

VISIÓ FAMILIAR DEL PINTOR MONLEÓN

Lorenzo Monforte Monleón



a circumstància de ser nebot besnét de Rafael Monleon, així com els matrimonis entre els cosins Monleon, m'han permés el privilegi d'haver viscut des de sempre rodejat d'obres del pintor. Tinc un record especial de la taula de ceràmica, que feia joc amb una *arquimesa*, que hi havia a casa de la meua àvia paterna i que jo solia emprar per als meus jocs d'infància. La meua àvia i les meues ties em deixaven utilitzar-la, però m'advertien que hi havia de tindre cura, perquè era de "Rafael el pintor". Així mateix, la imponent marina que es trobava a casa de la meua àvia materna em cridava l'atenció d'una manera especial i m'agradava passar estones contemplant-la.

Als xiquets, els sol ocórrer que més enllà dels familiars immediats tenen una total "nebulosa" respecte a altres parents més llunyans, i, per descomptat, jo no n'era una excepció. Hagueren de transcórrer bastants anys i que sorgira la meua afició per la genealogia perquè posara orde en l'arbre familiar i tinguera perfectament situat Rafael Monleon. A partir d'eixe moment vaig poder reconstruir la seua biografia i intuir alguns trets de la seua personalitat.

Sempre he vist els arquitectes com a sers d'"ànima dividida", mitat tècnics, mitat artistes. Rafael Monleon devia heretar eixa dualitat de son pare, el famós arquitecte Sebastià Monleon, i la mitat tècnica la va plasmar en la seua carrera de pilot naval i l'altra mitat en la de pintor. Sens dubte, la proximitat del Mediterrani també va influir-hi. Sembla que la

VISIÓN FAMILIAR DEL PINTOR MONLEÓN

Lorenzo Monforte Monleón



a circunstancia de ser sobrino bisnieto de Rafael Monleón, así como los matrimonios habidos entre primos Monleón, me han permitido el privilegio de haber vivido desde siempre rodeado de obras del pintor. Especial recuerdo guardo de la mesa de cerámica, a juego con un *bargueño*, que había en casa de mi abuela paterna y que solía yo emplear para mis juegos de infancia. Mi abuela y mis tías me dejaban utilizarla pero me advertían que debía ser cuidadoso con dicha mesa ya que era de "Rafael el pintor". Así mismo, la imponente marina que se encontraba en casa de mi abuela materna me captaba de una forma especial y gustaba de pasar ratos contemplándola.

Suele ocurrir a los niños, que más allá de los familiares inmediatos tienen una total "nebulosa" con respecto a otros parientes más lejanos y, desde luego, yo no era una excepción. Debieron de transcurrir bastantes años y que me surgiera afición por la genealogía, para que pusiera orden en el árbol familiar y tuviera perfectamente situado a Rafael Monleón. A partir de ese momento pude reconstruir su biografía e intuir algunos rasgos acerca de su personalidad.

Siempre he visto a los arquitectos como seres de "alma dividida", mitad técnicos, mitad artistas. Rafael Monleón debió heredar esta dualidad de su padre, el afamado arquitecto Sebastián Monleón, plasmándose su mitad técnica en su carrera de piloto naval y su otra mitad en la de pintor. Que duda cabe que la proximidad del Mediterráneo debió influir lo

vocació artística de Monleon precedix la tècnica, perquè quan inicia la carrera de pilot naval ja havia fet estudis artístics a la Reial Acadèmia de Belles Arts de Sant Carles de València. El pintor va completar la seua formació artística a l'Escola de Belles Arts de San Fernando de Madrid. Els nombrosos viatges i estades a l'estranger els va aprofitar per a recórrer ports i drassanes i prendre gran quantitat d'apunts, utilitzats posteriorment en les seues obres.

Cap a mitjan segle XIX, l'arquitecte Sebastià Monleon construí, a la baixada del pont de la Trinitat, a la dreta, al costat del carrer del Rossinyol, una important fàbrica de taulellets decoratius, denominada La Bellota. Quan Rafael Monleon tornava a València, cosa que solia fer a l'estiu, treballava de matí a la fàbrica, i dedicava les vesprades a pintar a les platges i al port. Algunes de les millors planxes que van quedar a La Bellota eren de Monleon i de Francesc Dasí, també gran pintor i amic de Rafael. El 1879, transcorregut un any de la mort de son pare, Monleon va abandonar l'activitat de la ceràmica artística. No obstant això, és en les marines, en els apunts de vaixells i motius nàutics on es reflectix íntegrament la personalitat del pintor.

També al Museu Naval de Madrid es troben abundants evidències de les dos facetes de Monleon. Nomenat restaurador del Museu el 1870, hi va exercir a més com a historiador naval i maquetador. Va tindre una destacada intervenció en la construcció d'una rèplica de la nau *Santa María* que es va dur a terme el 1892 amb motiu del IV Centenari del Descobriment d'Amèrica. Dificilment es podia trobar algú més adequat que ell per a fer esta labor.

Rafael Monleon va viure durant bastants anys acompanyat i cuidat per Carolina Sanz y Branchi, sense que arribaren a contraure matrimoni. En el moment de la seua defunció, el 24 de novembre de 1900, no tenia fills i en el testament atorgat davant del notari Antonio

suyo. Parece que la vocación artística de Monleón precede a la técnica ya que cuando inicia la carrera de piloto naval ya había realizado estudios artísticos en la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos de Valencia. El pintor completó su formación artística en la Escuela de Bellas Artes de S. Fernando de Madrid. Los numerosos viajes y estancias en el extranjero los aprovechó para recorrer puertos y astilleros y tomar gran cantidad de apuntes utilizados posteriormente en sus obras.

Hacia mediados del siglo XIX, el arquitecto Sebastián Monleón construye, a la bajada del puente de la Trinidad, a la derecha, junto a la calle del "Rossinyol", una importante fábrica de azulejos decorativos, llamada "La Bellota". Cuando Rafael Monleón regresaba a Valencia, cosa que solía hacer en verano, trabajaba por las mañanas en la fábrica, dedicando las tardes a pintar en las playas y puerto. Varias de las mejores planchas que quedaron en la Bellota eran de Monleón y de Francisco Dasí, también gran pintor y amigo de Rafael. En 1879, transcurrido un año de la muerte de su padre, abandonó Monleón la actividad de la cerámica artística. Sin embargo, es en las marinas, en los apuntes de barcos y motivos náuticos donde se refleja íntegramente la personalidad del pintor.

También en el Museo Naval de Madrid se encuentran abundantes evidencias de las dos facetas de Monleón. Nombrado restaurador del museo en 1870, ejerció además como historiador naval y maquetador. Tuvo una destacada intervención en la construcción de una réplica de la Nao Santa María que se llevó a cabo en 1892 con motivo del IV Centenario del Descubrimiento de América. Dificilmente se podía encontrar a alguien más adecuado que él para llevar a cabo esta labor.

Rafael Monleón vivió durante bastantes años acompañado y cuidado por Carolina Sanz y Branchi sin que llegaran a contraer matrimonio. En el momento de su fallecimiento, el 24 de noviembre de 1900, no tenía hijos y en el testamento otorgado ante el notario D.

Turón y Boscá, del Col·legi de Madrid, nomena hereus els seus germans, nebots i Carolina Sanz, per a qui va disposar una pensió vitalícia. Així mateix, va llegar els models de vaixells i els quadros, els esbossos, les estampes, els llibres, els dibuixos, les fotografies i els manuscrits que constitueixen el cabal artístic del pintor a les institucions següents: la Biblioteca Nacional, el Museu Naval, l'Escola de Belles Arts de San Fernando de Madrid, l'Acadèmia de Sant Carles de València, l'Ateneu de Madrid i l'Ateneu de València.

A pesar d'una obra abundant i que gran part es troba als museus i les institucions públiques abans esmentades, Rafael Monleon és, hui en dia, només conegut per experts i entesos del món de la pintura.

L'exposició sobre el pintor que organitza la Conselleria de Cultura, a través del Consorci de Museus de la Comunitat Valenciana, pot ser una "plataforma de llançament" que permeti arribar Monleon al gran públic.

Els participants i els visitants del gran esdeveniment esportiu que ha sigut i tornarà a ser la Copa de l'Amèrica, trobaran en l'exposició una oportunitat única per a aproximar-se a l'artista i delectar-se amb la seua obra.

En nom dels familiars del pintor, done les gràcies a tots els que han fet possible esta exposició.

Antonio Turón y Boscá, del Ilustre Colegio de Madrid, nombra herederos a sus hermanos, sobrinos y a la citada Carolina para la que dispuso una pensión vitalicia. Así mismo, legó los modelos de de barcos y los cuadros, bocetos, estampas, libros, dibujos, fotografías y manuscritos que constituyen el caudal artístico del pintor a las instituciones siguientes: Biblioteca Nacional, Museo Naval, Escuela de Bellas Artes de S. Fernando de Madrid, Academia de S. Carlos de Valencia, Ateneo de Madrid y Ateneo de Valencia.

Pese a lo abundante de su obra y a que gran parte de la misma está recogida en los museos e instituciones públicas arriba mencionados, Rafael Monleón, es, hoy día, solamente conocido por expertos y entendidos del mundillo de la pintura.

La exposición sobre el pintor que organiza la Consellería de Cultura, a través del Consorcio de Museos de la Comunidad Valenciana, puede ser una "plataforma de lanzamiento" que permita hacer llegar a Monleón hasta el gran público.

Los participantes y los visitantes del gran evento deportivo que ha sido y volverá a ser la Copa de América, encontrarán en la exposición una oportunidad única para aproximarse al artista y deleitarse con su obra.

En nombre de los familiares del pintor os doy las gracias a todos los que habéis hecho posible esta exposición.

CATÀLEG
CATÁLOGO

RETRAT DE RAFAEL MONLEÓN TORRES

Oli sobre tela, 61 x 83 cm
Autor: *Salvador Martínez Cubells*
Any: 1891
Col·lecció particular



epresenta Rafael Monleon a l'edat de 48 anys, de mig cos i amb gavany amb coll de pell. La seua fisionomia coincidix plenament amb la fotografia il·luminada pel mateix Monleon que el representa un poc més jove i més ros.

A banda de la perícia de Martínez Cubells com a retratista, de la qual és un bon exemple este oli, el pintor degué aplicar-s'hi per l'amistat que unia els dos pintors, que degueren freqüentar-se, ja que els dos eren valencians i l'un va treballar al Museu Naval com a pintor-restaurador, mentre que Martínez Cubells va ser restaurador del Prado.

Al revers del quadro, pintada sobre la tela, hi ha la llegenda "A la edad de 48 años, 1891 pintó su amigo S. Martínez Cubells".

M^a. P. S.

RETRATO DE RAFAEL MONLEÓN TORRES

Óleo sobre lienzo, 61 x 83 cm
Autor: *Salvador Martínez Cubells*
Año: 1891
Colección particular



epresenta a Rafael Monleón a la edad de 48 años, de medio cuerpo y vistiendo gabán con cuello de piel. Su fisonomía coincide plenamente con la fotografía iluminada por el mismo Monleón que lo representa un poco más joven y más rubio.

Aparte de la pericia de Martínez Cubells como retratista, de la que es buen ejemplo este óleo, debió esmerarse en él por la amistad que unía a ambos pintores y por lo que debieron frecuentarse, ya que ambos eran valencianos y uno trabajó en el Museo Naval como pintor-restaurador mientras que Martínez Cubells fue restaurador del Prado.

En el reverso del cuadro, pintado sobre la tela, aparece la leyenda "A la edad de 48 años, 1891 pintó su amigo S. Martínez Cubells."

M^a. P. S.



SECCIÓ PRIMERA / LA PINTURA D'HISTÒRIA MARÍTIMA

Fernando González de Canales y López-Obrero



Les característiques principals d'esta pintura són el motiu o tema que s'hi re-produïx, que se circumscriu a l'entorn marítim. Tots els altres aspectes artístics —dibuix, color, etc.— se sotmeten a l'objectiu de plasmar amb més exactitud la realitat del passat. D'esta manera, la bellesa i l'estètica se centren en una millor comprensió del significat del fet narrat en el quadre, perquè l'espectador que tinga coneixements d'història identifique ràpidament l'assumpte representat i, si no el coneix, pugui almenys situar-lo amb facilitat en l'època, i que compregui d'un simple colp de vista el que ocorre en eixe instant i, al mateix temps, intueixca inconscientment el que va passar abans i després de l'acció.

De fet, la pintura d'història marítima, com s'entén en l'actualitat, adquireix carta de naturalesa al segle XIX, com una resposta a una situació cultural i a una actitud peculiar dels hòmens d'este segle davant de la vida. En la versió més purista, este gènere sorgix de l'evolució lògica del concepte de la història i de la seua utilització com a valoració social. És a partir d'este segle quan l'interés per la història es convertix en obsessió dels intel·lectuals i artistes, interés que es va contagiar a poc a poc a la societat. El món contemporani es mira com a indigne de l'atenció de l'artista: s'han de buscar els temes en la història, el folklore, els països exòtics, en un desig boig d'evasió de la realitat vulgar; així com la manera d'expressar els sentiments i els valors patriòtics clarament en perill i l'admiració del passat amb els ulls nostàlgics de qui pensa que qualsevol moment passat fou millor, en una evocació d'aquells temps en què Espanya havia sigut un imperi.

SECCIÓN PRIMERA / LA PINTURA DE HISTORIA MARÍTIMA

Fernando González de Canales y López-Obrero



Las principales características de esta pintura son el motivo o tema que se reproduce, y que se desarrolla en el entorno marítimo. Todos los demás aspectos, artísticos —dibujo, color, etc.— se someten al objetivo de plasmar con mayor exactitud la realidad del ayer. De esta manera la belleza y la estética se circunscriben a una mejor comprensión del significado del hecho narrado en el cuadro, para que el espectador que tenga conocimientos de historia identifique rápidamente el asunto representado, y si no lo conoce, procurar que al menos pueda situarlo con facilidad en la época, y que comprenda de un simple golpe de vista lo que está ocurriendo en ese instante, y a la vez intuya inconscientemente el antes y el después de la acción.

De hecho, la pintura de historia marítima, como se entiende en la actualidad, adquiere carta de naturaleza en el siglo XIX, como una respuesta a una situación cultural y a una actitud peculiar ante la vida de los hombres de este siglo. En su versión más purista, este género surge de la evolución lógica del concepto de la historia y su utilización como valoración social. Es a partir de este siglo, cuando el interés por la historia se convierte en obsesión de los intelectuales y artistas, que fue contagiando poco a poco a la sociedad. Lo contemporáneo se mira como indigno de la atención del artista, hay que buscar los temas en la historia, el folklore, los países exóticos en un deseo loco de evasión de la realidad vulgar. Así como la forma de expresar los sentimientos y valores patrióticos claramente en peligro y la admiración del pasado con ojos nostálgicos de que cualquier

Sens dubte, un dels exemples més definitoris són les obres relatives a l'aventura descobridora marítima, les batalles i els combats navals, les fites glorioses de la història naval d'Espanya. Monleón, seguint el seu predecessor Antonio de Brugada (1804-1863), pinta també els fets més notables de l'acció dels espanyols a la mar, com ara *Les caravel·les de Colom* (aquarel·la sobre paper de 32,2 x 47,4 cm) o *Hernán Cortés ordena embarrancar els seus navilis* (oli sobre tela de 52 x 86 cm). Dels combats navals, l'autor n'arregla els més significatius. En aquests s'aprecien dos plantejaments compositius diferents. El panoràmic, on l'artista representa la disposició tàctica de les flotes, després d'un estudi profund del fet i de les unitats participants; així l'obra es transforma en un document històric. *El combat de Trafalgar. Vista general* (oli sobre tela de 90 x 201 cm) n'és un exemple clar. En el segon plantejament, l'autor es deixa portar per la imaginació; dins del context històric del fet, estem davant d'una representació romàntica de l'acció. En *La defensa del Morro de l'Havana* (oli sobre tela de 100 x 179 cm), Monleón aprofita els seus coneixements de l'atac anglès al Morro i, al mateix temps, es delecta en la representació minuciosa dels navilis en una composició romàntica del combat: pals i vergues suren a la mar entre bots amb naufragis, s'ol la pólvora i la sang dels atacants, i, entre la massa del fum de les canonades, es deixa entreveure la fortalesa.

Dins d'este context de la pintura d'història marítima, també considerem la labor d'informadora gràfica dels fets i els esdeveniments més sobreixents de l'actualitat relacionats amb la mar. Monleón va ser un habitual en les revistes: *La Ilustración Española y Americana*, *Nuevo Mundo*, *El Mundo Naval Ilustrado*; com a exemple d'esta col·laboració, l'aiguada titulada *Desembarcament de Ses Majestats N'Alfons i Na Cristina a El Carril* (18,3 x 39,3 cm).

momento pasado fue mejor, en una evocación de aquellos tiempos en que España había sido un imperio.

Sin duda uno de los ejemplos más definitorios son las obras relativas a la aventura descubridora marítima, las batallas y combates navales, hitos gloriosos de la Historia naval de España. Monleón siguiendo a su predecesor Antonio de Brugada (1804-1863), pinta también los hechos más notables de la acción de los españoles en la mar, como *Las carabelas de Colon* (Acuarela /papel 32.2 x 47.4 cm.) o *Hernán Cortes ordena dar a través a sus navíos* (o/l 52 x 86 cm.) De los combates navales, el autor recoge los más significativos. En ellos se asiste a dos planteamientos compositivos diferentes. El panorámico en donde el artista representa la disposición táctica de las flotas, después de un estudio profundo del hecho y de las unidades participantes, así la obra se transforma en un documento histórico. *El combate de Trafalgar Vista general* (o/l 90 x 201 cm.) es un claro ejemplo. En el segundo, el autor se deja llevar por su imaginación, dentro del contexto histórico del hecho, estamos ante una representación romántica de la acción. En *La defensa del Morro de la Habana* (o/l 100 x 179 cm.), Monleón desarrolla sus conocimientos del ataque inglés al Morro y a la vez, se deleita en la representación minuciosa de los navíos en una composición romántica del combate; palos y vergas flotan en la mar de botes con naufragos, se huele la pólvora y la sangre de los atacantes, entre la masa del humo de los cañonazos se deja entrever la fortaleza.

Dentro de este contexto de la pintura de historia marítima, también consideramos la labor de informador gráfico de los hechos y acontecimientos más sobresalientes de la actualidad relacionados con la mar; Monleón fue un habitual en las revistas: *La Ilustración Española y Americana*, *Nuevo Mundo*, *El Mundo Naval Ilustrado*; como ejemplo de esta colaboración la aguada *Desembarco de SS.MM. D. Alfonso y D^a Cristina en el Carril* (18.3 x 39.3 cm).

COMBAT D'EL CALLAO (2 DE MAIG DE 1866)

Oli sobre tela, 150 x 248,5 cm.
Firmat en el marge inferior esquerre:
“*Combate del Callao, sostenido en 2 de* [maig de 1866, il·legible]
Monleón 68”
Núm.: 5.282
Escuela de Guerra Naval, Madrid

Una vegada bombardejat Valparaíso, Méndez Núñez es va dirigir a la plaça forta d'El Callao, prop de Lima, per a repetir el bombardeig. La plaça era defesa, a un costat i a l'altre de la població, per dos ordes de defensa, un al sud i l'altre al nord. El del sud estava compost per una bateria rasant de 10 canons de 68, anomenada d'Abtao, i una altra, la de Santa Rosa, amb 40 peces de 32, 20 de 16 (estriats i llisos), 8 de 32, 2 Blakeley de 500 i 1 Armstrong de 300. Entre les dos bateries hi havia una torre blindada de 2 Armstrong de 300. El del nord comprenia una bateria de 20 canons de 16 (estriats i llisos), 2 Blakeley de 500, una torre blindada de 2 Armstrong de 300 i una bateria rasant de 12 de 32. Al moll de la població, 1 Blakeley de 500. Els monitors: *Loa*, amb dos canons de 100, i *Victoria*, amb 1 de 150, i dos vapors. En total hi havia 96 canons: 8 eren estriats de 500 i 6 de 300 Armstrong, i d'estos, 4 estaven ubicats en torres blindades fixes.

L'esquadra espanyola, comandada pel brigadier Casto Méndez Núñez i pel general major, el capità de navili Miguel Lobo, estava composta per la fragata blindada *Numancia*, de 34 canons, (comandada pel capità de navili Antequera), les fragates d'hèlice: *Berenguela*, de 36 (comandada per Pezuela); *Villa de Madrid*, de 46 (Alvargonzález); *Blanca*, de 36 (Topete); *Resolución*, de 40 (Valcárcel); *Almansa*, de 50 (Sánchez Barcáiztegui), la goleta *Vencedora*, de 3 (el tinent de navili Patero) i el vapor *Maule* (el tinent de navili Yolif). En total: 245 canons; el de major calibre, el de 68, amb l'ànima llisa, en els *Numancia*, *Villa de Madrid* i *Almansa*. La vespra va arribar un correu amb ordes de cessar la campanya i tornar a Espanya. Méndez Núñez, decidit a efectuar l'atac, li va dir: “convinguem que vosté no hi ha arribat demà”.

COMBATE DE EL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Óleo sobre lienzo, 150 x 248,5 cm.
Imitación de firma repintada en ángulo inferior izdo. R. Monleón y leyenda: “*Combate del Callao, sostenido en 2 de* (mayo de 1866, ilegible).”
En ángulo drcho. Apenas legible, firma auténtica: R. Monleón 188¿3?
Escuela de Guerra Naval, Madrid.
N.:5.282

Una vez bombardeado Valparaíso, Méndez Núñez se dirigió a la plaza fuerte de El Callao, junto a Lima, para repetirlo. Estaba la plaza defendida a un lado y otro de la población, por dos órdenes de defensa al Sur y al Norte. El del Sur estaba compuesto por una batería rasante de 10 cañones de 68, llamada de Abtao y otra, la de Santa Rosa, con 40 piezas de 32, 20 de 16 (rayados y lisos), 8 de 32, 2 Blakeley de 500 y 1 Armstrong de 300. Entre ambas una torre blindada de 2 Armstrong de 300. El del Norte comprendía una batería de 20 cañones de 16 (rayados y lisos), 2 Blakeley de 500, una torre blindada de 2 Armstrong de 300 y una batería rasante de 12 de 32. En el muelle de la población, 1 Blakeley de 500. Los monitores, *Loa* con dos cañones de 100 y *Victoria* con 1 de 150 y dos vapores. En total, 96 cañones, de ellos, 8 rayados de 500 y 6 de 300 Armstrong, cuatro de los cuales en torres blindadas fijas.

La escuadra española al mando del brigadier don Casto Méndez Núñez y como mayor general, el capitán de navío don Miguel Lobo, se componía de la fragata blindada *Numancia* (34 cañones, capitán de navío Antequera), las fragatas de hélice: *Berenguela* (36, Pezuela); *Villa de Madrid* (46, Alvargonzález); *Blanca* (36, Topete); *Resolución* (40, Valcárcel); *Almansa* (50, Sánchez Barcáiztegui), Goleta *Vencedora* (3, teniente de navío Patero) y vapor *Maule* (teniente de navío Yolif). Total: 245 cañones; el de mayor calibre el de 68, liso y de ánima en *Numancia*, *Villa de Madrid* y *Almansa*. La víspera llegó un correo con órdenes de cesar la campaña y regresar a España. Méndez Núñez, decidido a efectuar el ataque, le dijo: “convengamos en que usted no ha llegado sino mañana.”



A les onze i cinquanta, i una vegada situats als seus llocs, la *Numancia* va obrir foc, que va ser contestat per totes les bateries de terra. Abans que la *Villa de Madrid* iniciara el combat contra les bateries del nord, va rebre l'impacte d'una granada de 300 que va produir 35 baixes, entre estes la del guàrdia marina Godínez, que va morir. Privada de moviment, va ser remolcada per la *Vencedora* per a retirar-se'n. La *Numancia* s'hi va acostar a cinc brases de fons, allí va caure ferit Méndez Núñez. La *Blanca*, pel seu menor calat, més prop de terra, a quatre brases del fons, va batre la bateria d'Abtao i va ajudar la capitana a destruir la de Santa Rosa, combat en què va caure ferit Topete i en què van morir 8 hòmens. L'*Almansa* va atacar els monitors *Loa* i *Victoria*, i va rebre l'impacte d'un projectil de 300 que va matar 13 hòmens (entre els quals hi havia el guàrdia marina Rull) i que hi va propagar un incendi que a punt estigué d'arribar a la santabàrbara; el comandant es va negar a obrir les aixetes tot dient: "hui no mulle la pólvora". La *Berenguela* va batre les torres blindades i la bateria nord, i, com a conseqüència, deixà inútil els Armstrong; va rebre l'impacte de dos projectils prop de la línia de flotació, i es va retirar ciant, mentres continuava combatent. La *Resolución* va incendiar diversos punts de la població i va emmudir alguns canons de la bateria de Santa Rosa. A les cinc de la vesprada, només sis canons de la bateria anterior contestaven els atacs de les naus. Quan va començar la boirina, i a punt de pondre's el sol, la *Numancia* va fer el senyal de retirar-se del combat i les naus assoliren l'ancoratge de San Lorenzo.

A las once y cincuenta, y una vez colocados en sus puestos, la *Numancia* abrió fuego, al que contestaron todas las baterías de tierra. Antes de que la *Villa de Madrid* iniciase el combate contra las baterías del Norte, recibió una granada de 300 que produjo 35 bajas, entre ellas la del guardiamarina Godínez que murió; privada de movimiento tomó remolque de la *Vencedora* para retirarse. La *Numancia* se acercó a cinco brazas de fondo, allí cayó herido Méndez Núñez. La *Blanca* por su menor calado, más cerca de tierra, en cuatro brazas de fondo, batió la batería de Abtao, y ayudó a la capitana a destruir a la de Santa Rosa, cayendo herido Topete y muriendo 8 hombres. La *Almansa* atacó a los monitores *Loa* y *Victoria*, recibiendo un proyectil de 300 que le mató 13 hombres entre ellos el guardia marina Rull, propagándose su incendio con peligro de llegar a la santabárbara; el comandante se negó a abrir los grifos con "hoy no mojo la pólvora." La *Berenguela* batió las torres blindadas y la batería Norte, dejando inútil los Armstrong; recibió dos proyectiles cerca de la línea de flotación y se retiró cuando mientras seguía combatiendo. La *Resolución* incendió diversos puntos de la población y enmudeció algunos cañones de la batería de Santa Rosa. A las cinco de la tarde ya no contestaban a los buques más que seis cañones de la batería anterior y comenzando entonces la neblina y próximo a ponerse el sol, hizo señal la *Numancia* de retirarse del combate, tomando los buques el fondeadero de San Lorenzo.

Dos obres del mateix autor, amb idèntica composició i escasses variants, arrepleguen este combat. La primera s'exposa a l'Escola de Guerra Naval i la segona al Museu Naval. L'autor degué inspirar-se en un esbós publicat per la revista *The Illustrated London New* el 30 de juny de 1866, realitzat per Joseph Hales Dutton, embarcat a la corbeta del *HMS Shearwater*, des d'on va presenciar el combat.

Esta obra és la primera de les dos que va pintar l'autor per al Ministeri de Marina.

Il·lustra una panoràmica que permet contemplar el desplegament de la flota i la línia de cases blanques de la costa, entre un cel cobert d'una gran nuvolada i una mar poc agitada. Enfrontaments al voltant dels barcos i columnes blanques de fum als costats causades per les canonades. Més al fons, coberts de núvols, els contraforts dels Andes. A la dreta del port, la *Numancia* i les fragates de fusta *Blanca* i *Resolución* ataquen les bateries del sud i de Santa Rosa; a l'esquerra, les fragates *Berenguela* i *Villa de Madrid* baten les del nord; l'*Almansa* i la goleta *Vencedora* obrin foc contra els monitors *Loa* i *Victoria*, situats entre la costa i l'esquadra espanyola; al davant, el vapor de rodes *Maule*, disposat a remolcar la nau que ho necessite, i un avís xicotet.

BIBLIOGRAFIA

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO (*op. cit.*)

Dos obras del mismo autor con idéntica composición y ligeras variantes recogen este combate. La primera se expone en la Escuela de Guerra Naval y la segunda en el Museo Naval. El autor debió de inspirarse en un boceto publicado por la revista *The Illustrated London New* el 30 de junio de 1866 realizado por Joseph Hales Dutton embarcado en la corbeta *HMS Shearwater*, desde donde presencié el combate.

Esta obra es la primera de las dos que pintó el autor para el Ministerio de Marina.

Recoge una panorámica que permite contemplar el despliegue de la flota y la línea de casas blancas de la costa, entre un cielo cubierto de nubarrones y una mar poco agitada. Piques en las inmediaciones de los buques y blancas columnas de humo en los costados de éstos, producto de sus disparos. Más al fondo, cubiertos de nubes, las estribaciones de Los Andes. A la derecha del puerto, la *Numancia* y las fragatas de madera *Blanca* y *Resolución* atacando a las baterías del Sur y Santa Rosa, a la izquierda, las fragatas *Berenguela* y *Villa de Madrid* batiendo las del Norte; la *Almansa* y la goleta *Vencedora* haciendo fuego contra los monitores *Loa* y *Victoria* situados entre la costa y la escuadra española; enfrente el vapor de ruedas *Maule* dispuesto a remolcar el buque que lo precise y un pequeño aviso.

BIBLIOGRAFIA

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO ; *op. cit*

COMBAT DE TRAFALGAR. VISTA GENERAL (21 D'OCTUBRE DE 1805)

Oli sobre llenç, 94 x 201 cm.
Firmat en l'angle inferior esquerre:
"R. Monleón" i en el dret: "1870"
Núm. 424
Museu Naval de Madrid

Combat mantingut entre l'Armada combinada d'Espanya i França, formada per 33 navilis (18 francesos i 15 espanyols), comandats pel vicealmirall Villeneuve (navili *Bucentaure*, de 80 canons) i el tinent general Gravina (*Príncipe de Asturias*, de 118 canons), i l'Armada anglesa de 27 navilis, regida per l'almirall Nelson (*Victory*, de 100 canons). Abans de finalitzar el dia 20, les fragates van fer notar la presència de l'esquadra anglesa. Villeneuve va ordenar que s'hi incorporara Gravina; que entraren en línia totes les unitats i que, a les huit del matí del dia 21, viraren en redó i hi arribaren successivament per quedar-hi alineats, cenyint el vent per l'amura de babord amb les proes al nord. Es canviava així l'orde, i s'aconseguia que l'avantguarda es convertira en rereguarda i viceversa. S'amuntonaren els navilis per a prendre-hi posicions i formar una línia irregular de 5 milles i 33 navilis.

Els anglesos dividiren la seua esquadra en dos columnes: la de més al nord la guiava Nelson (*Victory*, de 100 canons); l'altra, Collingwood (*Royal Souvereing*, de 100 canons). Després d'haver amollat tot l'aparell, van navegar: la primera, a tallar el centre, i la segona, a envoltar la rereguarda –maniobra molt habitual, que havien posat en pràctica amb èxit en 1782 en la victòria de l'almirall Rodney contra el francès Grassés.

Prop del migdia va començar el combat. Nelson governava el *Bucentaure*; Collingwood es va enfrontar amb el *Santa Ana*, de 120 canons, comandat pel general Álava. Es va lliurar el combat tallant la línia els anglesos. El *Victory* va abordar el *Redoutable*, i en va resultar mort Nelson. Una vegada trencada la línia, es van mantindre molts combats parcials amb terribles

COMBATE DE TRAFALGAR. VISTA GENERAL (21 DE OCTUBRE DE 1805)

Óleo sobre lienzo, 94 x 201 cm.
Firmado en ángulo inferior izqdo:
"R. Monleón" y en el derecho:
"1870"
Museo Naval de Madrid. N.º 424

Combate sostenido entre la Armada combinada de España y Francia de 33 navíos (18 franceses y 15 españoles) al mando del vicealmirante Villeneuve (navío *Bucentaure*, 80 cañones) y del teniente general Gravina (*Príncipe de Asturias*, de 118) y la inglesa de 27 navíos regida por el almirante Nelson (*Victory*, de 100). Antes de finalizar el día 20, las fragatas señalaron la escuadra inglesa. Villeneuve ordenó que se incorporara Gravina y entraran en línea todas las unidades y, a las ocho de la mañana del 21, virar en redondo y arribar sucesivamente para quedar alineados, ciñendo el viento por la amura de babor con las proas al norte; cambiando así el orden; la vanguardia se convertía en retaguardia y viceversa. Apelotonáronse los navíos para tomar sus puestos, quedando formada una línea irregular de 5 millas y de 33 navíos.

Los ingleses dividieron su escuadra en dos columnas, la de más al norte la guiaba Nelson (*Victory*, de 100), la otra Collingwood (*Royal Souvereing*, de 100). Largando todo el aparejo navegaron la primera a cortar el centro y la segunda a envolver la retaguardia –maniobra muy común en ellos, que practicaron con éxito en 1782 en la victoria del almirante Rodney contra el francés Grassés–.

Cerca del mediodía empezó el combate. Nelson gobernó sobre el *Bucentauro*; Collingwood se enfrentó con el *Santa Ana*. (general Alava 120) Trabóse el combate cortando la línea los ingleses. El *Victory* abordó al *Redoutable*, siendo muerto Nelson. Rota la línea, se sostuvieron muchos combates parciales con terribles abordajes. En el momento crucial Dumanoir

abordatges. En el moment crucial, Dumanoir va emprendre la fugida amb quatre navilis. Potser, això va acabar de decidir la sort del combat, que va concloure quan el *Bucentaure* i el *Santísima Trinidad*, de 136 canons, comandat pel general Cisneros, van haver de rendir-se. La insígnia de Gravina va ser l'única que hi va quedar, i al seu voltant s'agruparen 11 navilis francesos i 5 fragates i 2 bergantins espanyols, que durant la nit arribaren a l'ancoratge de Rota. Espanya va perdre 10 navilis i 29 oficials –de totes les graduacions– resultaren morts i 43 ferits; i de la tropa i marineria, n'hi hagué 1.256 morts i 1.241 ferits; els francesos perderen 9 navilis i tingueren més de 4.000 baixes, i els anglesos, 1.690 baixes. Per a Espanya va suposar l'aniquilació de la seua Marina; per a Napoleó, la causa llunyana de la seua caiguda, i per a Anglaterra, conjurar qualsevol temptativa immediata d'invasió.

Realitzat per al seu nomenament com a pintor honorari del Museu Naval i de l'Almirallat, prenent com a model l'obra realitzada per José M^a. Halcón y Mendoza.

Representa la fase inicial del combat. L'esquadra combinada forma una llarga línia irregular –des de l'extrem dret fins a l'esquerre–, amurada a babord i navegant al nord, en la qual s'observen navilis que no han arribat a ocupar el seu lloc.



emprendió la huída con cuatro navíos. Ello tal vez acabó de decidir la suerte del combate, que concluyó cuando el *Bucentauro* y el *Santísima Trinidad* (General Cisneros,136) tuvieron que rendirse.

La insignia de Gravina fue la única que quedó, agrupándose en torno a ella, 11 navíos franceses y españoles, 5 fragatas y 2 bergantines que tomaron durante la noche el fondeadero de Rota. España perdió 10 navíos, 29 oficiales muertos y 43 heridos de todas las graduaciones y 1.256 muertos y 1.241 heridos de tropa y marinería. Los franceses, 9 navíos y más de 4.000 bajas. Los ingleses, 1.690 bajas. Para España supuso la aniquilación de su Marina, para Napoleón, la causa lejana de su caída y para Inglaterra, conjurar toda tentativa inmediata de invasión.

Realizada para su nombramiento como pintor honorario del Museo Naval y del Almirantazgo, tomando como modelo el realizado por José M^a. Halcón y Mendoza.

Representa la fase inicial del combate. La escuadra combinada formando una larga línea irregular –desde el extremo derecho hasta el izquierdo– amurada a babor navegando al norte, en la que se observan navíos que no han llegado a ocupar su puesto.

Al centre, per darrere dels enfrontaments i entre el fum de les canonades, es representa el moment en què el navili *Royal Sovereign*, insígnia de l'almirall Coollingwood, cap de la columna britànica, talla la línia hispanofrancesa per la popa del navili *Santa Ana*, insígnia del general Álava, i la proa del navili francès *Fougueux*.

En un primer pla, el *San Leandro*, i en segon pla, el *San Justo*. Ambdós a sotavent de la línia de combat. A l'esquerra, el *Indomptable*, també fora de la línia de combat. Al centre, una embarcació menor.

L'obra és bastant fidel a l'original, elimina elements i n'introdueix de nous, com ara l'embarcació menor i el navili francès, que equilibren la composició i n'incrementen la bellesa plàstica, de manera que s'aconsegueix una obra en què la didàctica es combina amb l'art i la història, tot integrant un quadre historicoartístic per excel·lència.

BIBLIOGRAFIA

HALCÓN Y MENDOZA, JOSÉ M^a (primera mitat del segle XIX). *Combate de Trafalgar: Vista general (21 de octubre de 1805)*: tremp sobre paper 63 x 95 cm. Museu Naval de Madrid, núm. 419.

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO (*op. cit.*)

En el centro, por detrás de los piques y entre el humo de los cañonazos, se representa el momento en que el navío *Royal Sovereign*, insignia del almirante Coollingwood, cabeza de la columna británica, corta la línea hispano-francesa por la popa del navío *Santa Ana*, insignia del general Álava, y la proa del francés *Fougueux*.

En un primer plano, el *San Leandro* y en segundo, el *San Justo*, ambos sotaventados de la línea de combate. Al izquierda, el *Indomptable* también fuera de la línea de combate. En el centro, una embarcación menor.

La obra se conserva bastante fiel al original, eliminando elementos e introduciendo nuevos, como la embarcación menor y el navío francés, que equilibran la composición, aumentando su belleza plástica, consiguiendo una obra en que lo didáctico se combina con el arte y la historia integrándose en un cuadro histórico-artístico por excelencia.

BIBLIOGRAFIA

HALCÓN Y MENDOZA, JOSÉ M^a (primera mitad del siglo XIX). *Combate de Trafalgar: Vista general (21 de octubre de 1805)*: Tempera sobre papel 63 x 95 cm. Museo Naval de Madrid N° 419.

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO, *Op. cit.*

PROJECTE DEL COMBAT DEL NAVILI ESPANYOL AMB EL BRITÀNIC “MARY”

Projecte d'un quadro que representa la victoria aconseguida per Antoni Serrano, comandant el navili “Catalán” de 60 canons, contra l'anglés “María”, de 80, de la insígnia de l'almirante Vei, al qual obliga a retirar-se del foc. 1719.

A la part inferior, de la mà de l'autor: “Proyecto de un cuadro que representa la victoria alcanzada por. Mandando el navío *Catalán* de 60 cañones, contra el inglés *María* de 80, de la insignia del Almirante Vei, obligando a este a retirarse del fuego”.

BIBLIOGRAFIA
BARCIA, ÀNGEL M DE; (op. cit.)

Ploma amb aplicació suau de tinta xinesa sobre paper blanc, 19,4 x 33,4 cm.
Firmat al marge inferior dret: “R. Monleón”
Núm. 4.385
Biblioteca Nacional



PROYECTO DEL COMBATE DEL NAVÍO ESPAÑOL CON EL BRITÁNICO MARY

Proyecto de un cuadro que representa la victoria alcanzada por don Antonio Serrano, mandando el navío Catalán de 60 cañones, contra el inglés María de 80, de la insignia del almirante Vei, obligando a este a retirarse del fuego. 1719.

Debajo de mano del autor “Proyecto de un Cuadro que representa la victoria alcanzada por mandando el navío *Catalan* de 60 cañones, contra el ingles *Maria* de 80. de la insignia del Almirante Vei, obligando a este a retirarse del fuego”

BIBLIOGRAFIA
BARCIA, ÀNGEL M DE; op cit.

Pluma con mancha ligera de tinta china sobre papel blanco, 19,4 x 33.4 cm.
Firmado en ángulo inferior drcho: R Monleón
Biblioteca Nacional. N° 4.385

COMBAT DEL NAVILI ESPANYOL “CATALÁN” AMB EL BRITÀNIC “MARY”. 1719.

Oli sobre tela, 76 x 133 cm.
Firmat en l'angle inferior dret:
“R. Monleón, 1888”
Núm. 344
Museu Naval de Madrid

El capità Antoni Serrano sabem que va començar la carrera en l'Armada en 1676 com a soldat de l'esquadra de galeres de Sicília, en la qual va arribar a assolir el grau de tinent general. Al llarg de la seua dilatada vida militar va estar present en els fets navals més destacats de la seua època.

Amb el grau de capità de navili, i al capdavant del navili *Catalán* de 60 canons, va combatre amb el navili anglés de la mateixa classe de 80 canons, comandat per Edgard Vernon, en la situació 23 N, 29 W, al qual va fer fugir.

Posteriorment, al front d'una flota composta per 135 veles i 10.000 hòmens, va ser novament derrotat, al març de 1741, pel tinent general de l'Armada espanyola Blas de Lezo, quan intentava apoderar-se de la plaça de Cartagena d'Índies.

En primer pla, el navili espanyol *Catalán* a sobrevent, disparant per estribord; més enllà, el navili anglés, que es bat en retirada defenent-se. Nombrosos enfrontaments entre les dos naus. Un bot armat de rem, a la popa del navili espanyol. Un horitzó clar amb nuvolets blancs.

El quadro és una evocació històrica del combat i de la victòria espanyola; així, el navili espanyol ompli el quadro, en contraposició al navili anglés, el derrotat, que apareix representat més xicotet. Minucios en els detalls, amb pinzellada fina i colorit lluminós de blaus i blancs.

BIBLIOGRAFIA

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO (*op. cit.*)

COMBATE DEL NAVÍO ESPAÑOL CATALÁN CON EL BRITÁNICO MARY. 1719.

Óleo sobre lienzo, 76 x 133 cm.
Firmado en el ángulo inferior
drcho: R. Monleón 1888
N.º 344
Museo Naval, Madrid

Don Antonio Serrano comenzó su carrera en la Armada en 1676 como soldado en la escuadra de galeras de Sicilia, llegando a alcanzar el grado de teniente general. A lo largo de su dilatada vida militar estuvo presente en los hechos navales más sobresalientes de su época. Con el grado de capitán de navío al mando del navío *Catalán* de 60 cañones, sostuvo combate con el inglés de la misma clase de 80 cañones al mando de Edgard Vernon en situación 23 N, 29 W, poniendo a este último en fuga.

Posteriormente al mando de una flota compuesta de 135 velas y 10.000 hombres, fue de nuevo derrotado, en marzo de de 1741, por el teniente general de la Armada española Blas de Lezo en su intento de apoderarse de la plaza de Cartagena de Indias...

En primer plano el navío español *Catalán* a barlovento, disparando por su banda de estribor; el inglés, en retirada defendiéndose. Numerosos piques entre ambos buques. Un bote armado de remos, en la popa del español. Un horizonte claro con pequeñas nubes blancas.

El cuadro es una evocación histórica del combate y la victoria española; así el navío español llena el lienzo en contraposición del inglés empequeñecido, que es el derrotado. Minucioso en los detalles, con pequeña pincelada y luminoso colorido de azules y blancos.

BIBLIOGRAFIA

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO, *Op. cit.*



DEFENSA DE L'ARSENAL DE "LA CARRACA" CONTRA ELS CANTONALS ENTRE EL 22 DE JULIOL I EL 5 D'A- GOST DE 1873

Oli sobre tela, 100 x 250 cm.
Firmat en el marge inferior
esquerre: "Monleón 1874"
Núm. Inv.: 186
Museu Naval, Madrid

A la proclamació de la República Federal (7 de juny de 1873) va sobrevindre, a tot Espanya, un moviment secessionista que enarborava la bandera del cantonalisme. Màlaga, Granada, Sevilla i altres poblacions es van erigir en cantons independents i s'originaren greus desordres que van submergir el país en l'anarquia. Cadis, seguint l'exemple d'estes ciutats, va proclamar el Cantó gadità, i va sublevar la seua guarnició. Com que la Marina va refusar adherir-se al moviment, van anar contra l'arsenal de La Carraca tres batallons de voluntaris, un d'infanteria i sis-cents artillers, que es van enfrontar a uns quatre-cents hòmens de marina tancats a l'arsenal i als focs de les naus en repòs. Defensaren l'arsenal durant tretze dies (des del 22 de juliol al 5 d'agost), fins que el general Pavia, triomfador a Sevilla, anà contra Cadis. Un dels fets més honrosos d'este trist episodi va ser l'abnegació del contraalmirall Rodríguez de Arias, que va rebutjar la proposició dels rebels de bescanviar el seu fill polític, comandant del vapor *Liniers* (presoner a Cadis), pel capitost Carrasco, a pesar de ser advertit que perillava la seua vida. Per a premiar el valeros com- portament dels defensors de l'arsenal, es va crear la Medalla de la Defensa de La Carraca, amb una composició al·legòrica i la llegenda "Lealtad, desinterés, valor. Julio de 1873" en l'anvers i dos branques de llorer i palmes en el revers, amb la dedicatòria "A los defenso- res de La Carraca. La Patria agradecida".

DEFENSA DEL ARSENAL DE LA CARRACA CONTRA LOS CANTONALES ENTRE EL 22 DE JULIO AL 5 DE AGOSTO DE 1873

Óleo sobre lienzo, 100 x 250 cm.
Firmado en la esquina inferior
izquierda: . Monleón. 1874
Museo Naval, Madrid.
N.º. Inv.: 186

A la proclamación de la República Federal (7 de junio de 1873) sucedió en toda España un movimiento secesionista levantando la bandera del cantonalismo, Málaga, Granada, Sevilla y otras poblaciones se erigieron en cantones independientes surgiendo graves desórdenes que sumergieron al país en la anarquía. Cádiz siguiendo el ejemplo de aquellas ciudades proclamó el Cantón gaditano, sublevando a su guarnición y como la Marina rehusó adhe- rirse al movimiento, marcharon contra el Arsenal de La Carraca, tres batallones de voluntarios, uno de Infantería y unos 600 artilleros que se enfrentaron a unos 400 hombres de Marina, encerrados en el Arsenal, y a los fuegos de los buques surtos, defendiéndolo du- rante trece días (desde el 22 de julio al 5 de agosto), hasta que el general Pavía triunfante en Sevilla, marchara contra Cádiz. Uno de los hechos más honrosos de este triste episodio fue la abnegación del contralmirante Rodríguez de Arias que rechazó la proposición de los re- beldes para canjear a su hijo político comandante del vapor *Liniers*, prisionero en Cádiz, por el cabecilla Carrasco, a pesar de ser advertido que peligraba su vida. Para premiar el va- leroso comportamiento de los defensores del Arsenal, se creó la "Medalla de la Defensa de La Carraca" con una composición alegórica y la leyenda *Lealtad, desinterés, valor, Julio de 1873*, en el anverso y dos ramas de laurel y palmas, en el reverso con la dedicatoria *A los de- fensores de La Carraca. La Patria agradecida*.

En 1873 l'autor va proposar al Museu Naval la realització d'este quadro i va pagar 2.000 pessetes per la seua execució. L'any 1992 va estar exposat al Museu de Cadis.

L'obra il·lustra la gola de Sancti Petri de La Carraca. A l'esquerra, l'arsenal, amb un barco atracat disparant; al centre, una línia de barcos ancorada, el primer dels quals és la fragata *Navas de Tolosa* (barco que va iniciar el foc contra els rebels) que dispara contra terra; a la dreta, l'altre costat de la canella amb caserius i les bateries de terra disparant contra els barcos i l'arsenal. Hi ha enfrontaments a l'aigua, i un bot a vapor trenca la calma marina. El quadro està protagonitzat per la fragata que, al centre de la composició, domina tota l'acció.

BIBLIOGRAFIA

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO (*op. cit.*)



En 1873 el autor propuso al Museo Naval la realización de este cuadro, pagándose 2.000 pts. por su ejecución. En el año 1992 estuvo expuesto en el Museo de Cádiz.

La obra recoge el caño de Santi Petri de La Carraca. A la izquierda, el Arsenal con un buque atracado disparando; en el centro, una línea de buques fondeada, el primero de ella, la fragata *Navas de Tolosa*, —buque que inició el fuego contra los rebeldes— disparando contra tierra; a la derecha, la otra orilla del caño con caseríos y las baterías de tierra disparando contra los buques y el Arsenal. Piques en el agua y un bote a vapor rompe la quietud de las aguas. El cuadro está protagonizado por la fragata que, en el centro de la composición, domina toda la acción.

BIBLIOGRAFIA

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO ; *op. cit.*

DEFENSA DEL MORRO DE L'HAVANA. ATAC BRITÀNIC (1 DE JULIOL DE 1762)

Oli sobre tela, 100 x 170 cm.
Firmat en el marge inferior dret:
"R. Monleón, 1873"
Núm. 348
Museu Naval, Madrid

En el context de la guerra dels Set Anys, el govern de la Gran Bretanya va determinar donar un colp de mà que commoguera Espanya i l'obligara a sol·licitar la pau. Es tractava de conquerir l'Havana, clau del comerç del si mexicà. El dia 6 de juny es va situar davant de l'Havana una esquadra composta per 26 navilis de línia, 24 fragates i bergantins, 3 bombardes i 150 transports comandats per l'almirall *sir* Jorge Pockoc, en els quals havien embarcat 10.000 hòmens a càrrec del comte Arbermale. Avisada la guarnició, que constava de 2.781 hòmens, es va tancar l'entrada del port i s'hi van construir reductes. El dia 7, sense poder impedir-ho, es va iniciar el desembarcament per a la conquesta del castell del Morro, construït sobre una roca a l'entrada del port. Reforçat amb el bo i millor de les tropes d'artillers de Marina, en va ser nomenat governador el capità de navili, el Luis Vicente de Velasco. Des del dia 13 al 28, el castell va ser intensament bombardejat. Velasco reparava de nit els danys patits i de dia mantenia el foc. El dia 30 els anglesos van iniciar un atac combinat per mar i terra; quatre navilis (*Dragon*, de 60 canons; *Marlborough*, de 80; *Cambridge*, de 80, i *Stirling Castle*, de 70) es van aproximar al rompent del dia, alhora que les bateries de l'exèrcit iniciaven el foc. El Morro responia a unes i altres com "un volcà que perboca destrucció, rajos i mort pel seu cràter". El *Cambridge*, que s'hi va acostar a 20 iardes de distància, va ser desmantellat i el seu comandant va resultar mort. Este navili va haver de ser remolcat perquè no s'enfonsara allí mateix. El *Stirling Castle*, que el va relle-

DEFENSA DEL MORRO DE LA HABANA. ATAQUE BRITÀNICO (1 DE JULIO DE 1762)

Óleo sobre lienzo, 100 x 170 cm.
Firmado en ángulo inferior drcho.:
R. Monleón 1873
Museo Naval, Madrid. N.º 348

En el contexto de la guerra de los Siete Años, el gobierno de la Gran Bretaña determinó dar un golpe que conmoviese a España y le obligara a solicitar la paz. Tratábase de conquistar La Habana, llave del comercio del seno mejicano. El día 6 de junio se presentó ante La Habana una escuadra compuesta por 26 navíos de línea, 24 fragatas y bergantines, tres bombardas y 150 transportes al mando del almirante *sir* Jorge Pockoc, en que embarcaron 10.000 hombres a cargo de el conde Arbermale. Avisada la guarnición que constaba de 2.781 hombres, se cerró la entrada del puerto y se construyeron reductos. El día 7, sin que se pudiera impedir, se inició el desembarco, dirigiéndose a la conquista del castillo del Morro, construido sobre una roca a la entrada del puerto. Reforzado éste con lo más escogido de las tropas de artilleros de Marina, fue nombrado su gobernador el capitán de navío don Luis Vicente de Velasco. Desde el día 13 al 28 el castillo fue intensamente bombardeado. Velasco reparaba de noche los daños sufridos y de día sostenía el fuego. El día 30 los ingleses iniciaron un ataque combinado por mar y tierra; cuatro navíos *Dragon*, de 60 cañones *Marlborough*, de 80, *Cambridge*, de 80 y *Stirling Castle*, de 70, se aproximaron al romper el alba al tiempo que las baterías del ejército iniciaron el fuego. El Morro contestaba a unas y otras como "un volcán que arroja destrucción, rayos y muerte de su cráter." El *Cambridge*, que se acercó a 20 yardas de distancia, fue desmantelado, su comandante resultó muerto y tuvo que ser remolcado para que no se fuera a pique allí mismo. El *Stirling*

var, es va retirar amb baixes considerables, i el mateix va succeir amb els altres navilis. Llavors, Velasco va voler emmudir les bateries de terra, la qual cosa també va aconseguir amb gran sorpresa dels assaltants. Atacat amb mines, en volar-ne tres hi feren un forat, per on els anglesos van assaltar el castell i se'n van fer els amos, després de set hores de combat en què va morir Velasco i el seu segon, el capità de navili González. El comte d'Albermale va donar als seus exèrcits la notícia de la mort de Velasco amb paraules sentides per la pèrdua del "capità més brau del Rei Catòlic". Per commemorar esta gesta es va encunyar una medalla de 50 mm, amb els bustos dels dos caps defensors del Morro i la següent llegenda: *LUDOVIC DE VELASCO ET VICENTE GONZALEZ.* En el revers, el castell del Morro, en el moment de volar la mina, atacat per mar per l'esquadra: *IN MORRO VIT. GLOR. FUNCT.* I en l'exerg: *ARTIUM ACADEMIA CAROLO REGE CATHOL. ANNUENTE CONS. A. MDCCLXIII.*

L'obra va ser comprada a l'autor per 1.000 pessetes, el mateix any de la seua composició.



Castle, que le sustituyó, se retiró con bajas considerables y lo mismo sucedió con los restantes. Dedicóse entonces Velasco a acallar las baterías de tierra, lo que también consiguió con gran asombro de los asaltantes. Atacada con minas por el hueco dejado al volar tres de ellas asaltaron por ese lugar los ingleses y se hicieron dueños del castillo después de siete horas de combate, muriendo Velasco y su segundo, el capitán de navío González. El conde de Albermale dio a sus ejércitos la noticia de la muerte de Velasco con palabras sentidas por la pérdida del "capitán más bravo del Rey Católico." Para conmemorar esta gesta se acuñó una medalla de 50 mm que presenta los bustos de los dos jefes defensores del Morro con la siguiente leyenda *LUDOVICO DE VELASCO ET VICENTE GONZALEZ.* En el reverso, el castillo del Morro, en el momento de volar la mina, atacado por mar por la escuadra. *IN MORRO VIT. GLOR. FUNCT.* En el exergo, *ARTIUM ACADEMIA CAROLO REGE CATHOL. ANNUENTE CONS. A. MDCCLXIII.*

Adquirido al autor por 1.000 pts, el mismo año de su ejecución.

El quadro il·lustra l'acció de l'atac al baluard de Santiago, de la fortalesa del Morro, per un esquadró de quatre navilis l'1 de juliol de 1762. D'esquerra a dreta: el *Stirling Castle*, navegant en retirada per fugir de l'abast de les bateries espanyoles; el *Dragon*, allunyant-se'n; el *Cambridge*, desmantellat, i el *Marlborough*. En primer pla, bots de naufragis i restes d'arboradura. En segon pla, el baluard, entre els núvols de fum de les canonades. A l'horitzó, una albada amb un cel de claraboies.

Dominant tota la composició, l'autor plasma el resultat del combat al voltant del navili desmantellat. Blaus, blancs i verds juguen, en les seues diferents tonalitats, amb un joc de llums brillants a l'horitzó i opaques en el combat, de manera que s'aconsegueix una obra molt suggestiva que es contempla de bon grat.

Vista panoràmica en to menor, atenent la grandària del quadro, que servix per a concebre en gran un detall de l'acció. Mescla de realisme temàtic i coneixement arqueològic naval.

BIBLIOGRAFIA

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREGÓN, FERNANDO (*op. cit.*)

El cuadro recoge la acción del ataque al baluarte de Santiago, de la fortaleza del Morro, por un escuadrón de cuatro navíos el 1 de julio de 1762. De izquierda a derecha, el *Stirling Castle*, navegando en retirada para salir fuera del alcance de las baterías españolas, el *Dragon*, alejándose, el *Cambridge*, desmantelado y el *Marlborough*. En primer plano, botes de naufragos y restos de arboladura. En segundo plano, el baluarte entre nubes de humos de los cañonazos. En el horizonte, una amanecida con cielos con celajes.

Dominando toda la composición, el autor ha plasmado el resultado del combate alrededor del navío desmantelado. Azules, blancos y verdes juegan en sus diferentes tonalidades, con un juego de luces brillantes, en el horizonte y opacas, en el combate consiguiendo una obra muy sugestiva que se contempla con agrado.

Vista panorámica en tono menor, en razón del tamaño del cuadro, que sirve para concebir a lo grande un detalle de la acción. Mezcla de realismo temático con conocimiento arqueológico naval.

BIBLIOGRAFIA

GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREGÓN, FERNANDO, *Op. cit.*

CROQUIS PER EL QUADRO “DEFENSA DE L’HAVANA”

Apunt preliminar del quadro que s’hi exposa:
DEFENSA DEL MORRO DE L’HAVANA. ATAC BRITÀNIC (1 DE JULIOL DE 1762)

A la vora inferior, de mà de l’autor: “Croquis del Cuadro que representa la derrota de las Fuerzas navales inglesas que atacan el castillo del Morro de la Habana en julio de 1762, en su heroica defensa al mando del capitán de Navío Velasco”.
A la part de baix de l’esquerra s’especifica la llargària del quadro (1,70 m) i l’amplària (1 m).

BIBLIOGRAFIA
BARCIA, ÀNGEL M. DE (*op. cit.*)

Llapis sobre paper blanc,
25 x 43 cm.
Firmat en el marge inferior dret:
“R. Monleón”
Núm. 4.394
Biblioteca Nacional



CROQUIS PARA EL CUADRO “DEFENSA DE LA HABANA”

Apunte preliminar al cuadro que se expone:
DEFENSA DEL MORRO DE LA HABANA. ATAQUE BRITÁNICO (1 DE JULIO DE 1762)

Al izquierda abajo: dimensiones largo 1.70 metros ancho 1.00 metros que corresponden las del cuadro.
Debajo de mano del autor: “Croquis del Cuadro que representa la derrota de las Fuerzas navales inglesas que atacan el castillo del Morro de la Habana en julio de 1762, en su heroica defensa al mando del capitán de Navío Velasco”

BIBLIOGRAFIA
BARCIA, ÀNGEL M DE; *op cit.*

Lápiz sobre papel blanco,
25 x 43 cm.
Firmado ángulo inferior drcho.:
“R. Monleón”
Biblioteca Nacional. N° 4.394

DESEMBARCAMENT DE SES MAJESTATS ALFONS I CRISTINA A CARRIL (PONTEVEDRA) EL 1881

Aiguada sobre paper blanc,
18,3 x 33,3 cm.
Baix, a l'esquerra: "Croquis del
natural", i a la dreta: "Carril 1881.
Desembarco de SS.MM D. Alfonso i
D^a Maria Cristina".
Biblioteca Nacional. Núm. 4.318

Una mostra de la col·laboració de Rafael Monleon amb la premsa és este dibuix que recull l'arribada dels reis a Carril (Pontevedra), en el viatge que van fer a Galícia entre els dies 12 i 22 d'agost de 1881, al qual va assistir embarcat en la fragata *Zaragoza*, destacat per la revista *Ilustración Española y Americana* com "el nostre especial artista".

D'este viatge va realitzar huit croquis que en reflectixen els fets navals més destacats. Tots van ser dibuixats pel discret llapis de Riudavest i publicats amb els títols i en els dies que asenyalem:¹

A les huit del matí del dia 16 l'esquadra composta per les fragates *Sagunto*, en què viatjaven Ses Majestats i s'enarborava la insígnia reial, *Almansa*, *Villa de Madrid*, *Zaragoza* i *Carmen*, i el canoner *Pelicano*, va arribar a la ria d'Arosa i va fondejar a quatre milles del moll. A les deu del matí Ses Majestats, embarcats en el canoner *Pelicano*, es van dirigir al port, on van ser rebuts per les autoritats de Santiago, Villagarcía i per nombrosos habitants de la comarca, que en terra i en bots els van donar una entusiasta benvinguda.

Nombrosos bots amb persones que en distintes actituds saluden alegrement l'arribada reial, i de la mateixa manera al moll, on s'amuntona un nombrós públic.

A la dreta i en segon pla, el canoner *Pelicano* ret honors a Ses Majestats amb la seua dotació cobrint els passamans, i al fons es veuen els pals empavesats dels vaixells de l'esquadra.

Una bella escena marinera en què l'artista deixa constància del seu art i dels seus coneixe-

DESEMBARCO DE SS. MM. D. ALFONSO Y D^a. CRISTINA EN CARRIL (PONTEVEDRA) EN 1881

Aguada sobre papel blanco,
18.3 x 33.3 cm.
Abajo a la izquierda "Croquis del
natural" y a la derecha Carril 1881.
Desembarco de SS.MM D. Alfonso y
D^a Maria Cristina."
Biblioteca Nacional. N° 4.318

Una muestra de la colaboración de Rafael Monleón con la prensa, es este dibujo que recoge la llegada de los reyes a Carril (Pontevedra), dentro del viaje que realizaron a Galicia entre los días 12 y 22 de agosto de 1881 y al que asistió embarcado en la fragata *Zaragoza* destacado por revista *Ilustración Española y Americana* como "nuestro especial artista".

De este viaje realizó ocho croquis que reflejan los hechos navales más sobresalientes del viaje. Todos ellos fueron dibujados por el discreto lápiz de Riudavest y publicados con los títulos, días que se señalan¹:

A las ocho de la mañana del día 16 la escuadra compuesta por las fragatas *Sagunto*, en que viajaban SS. MM. y enarbolaba la insignia real, *Amansa*, *Villa de Madrid*, *Zaragoza* y *Carmen*, y el cañonero *Pelicano* arribó a la ría de Arosa, fondeado los buques 4 millas del muelle. A las diez de la mañana SS. MM. embarcados en el cañonero *Pelicano* se dirigieron al puerto donde fueron recibidos por las autoridades de Santiago, Villagarcía y por numerosos habitantes de la comarca que en tierra y en botes les dieron una entusiasta bienvenida.

Numerosos botes con personas en distintas actitudes saludan alborozadamente la llegada real y de la misma forma en el muelle donde se agolpa numeroso publico.

A la derecha y en segundo plano el cañonero *Pelicano* rindiendo honores a SS.MM con su dotación cubriendo pasamanos y al fondo se divisan los palos de los buques de las escuadra engalanados.

ments navals, emmarcada per les edificacions del moll i les veles de les naus en una equilibrada composició.

¹ “La corbeta Tornado conduciendo a SS. MM. es saludada por la escuadra a la altura de cabo Prior, el 9 del corriente”. “Ferrol SM. el rey se traslada a bordo de la Sagunto para tomar el mando superior de la Escuadra” i “Ferrol. Acto de lanzar al agua la corbeta Navarra, el 11 del actual, en presencia de SS. MM.” publicats en el núm. XXXI del 22 d’agost de 1881.

“Ferrol. Visita de SS. MM a la fragata Zaragoza, el 12 del actual” i “Desembarco de SS. MM. en el puerto de La Coruña el 13 del corriente” i “ Desembarque de SSMM en el puerto de Carril, el 16 actual” en el núm. XXXII de 30 d’agost.

“Vigo. Desembarco de los Reyes en al tarde del 22 de agosto ultimo” i “Vigo. Iluminación de la ciudad y de la bahía, con motivo de la visita regia” en el núm. XXXIII del 9 de setembre.

BIBLIOGRAFIA

BARCIA, ÁNGEL M DE *op. cit*

Ilustración Española y Americana: núm XXXI, del 22 d’agost; XXXII, del 30 d’agost, i XXXIII, del 9 de setembre.



Una bella escena marinera en la que el artista deja constancia de su arte y sus conocimientos navales, enmarcada por las edificaciones del muelle y las velas de los buques en una equilibrada composición.

¹ “La corbeta Tornado conduciendo a SS. MM. es saludada por la escuadra a la altura de cabo Prior, el 9 del corriente”. “Ferrol SM. el rey se traslada a bordo de la Sagunto para tomar el mando superior de la Escuadra” y “Ferrol. Acto de lanzar al agua la corbeta Navarra, el 11 del actual, en presencia de SS. MM.” publicados en el N° XXXI de 22 agosto de 1881.

“Ferrol. Visita de SS. MM a la fragata Zaragoza, el 12 del actual” y “Desembarco de SS. MM. en el puerto de La Coruña el 13 del corriente” y “ Desembarque de SSMM en el puerto de Carril, el 16 actual el N° XXXII de 30 de agosto.

“Vigo. Desembarco de los Reyes en al tarde del 22 de agosto ultimo” y “Vigo. Iluminación de la ciudad y de la bahía, con motivo de la visita regia” en N° XXXIII de 9 de septiembre.

BIBLIOGRAFIA

BARCIA, ÁNGEL M DE *op. cit*

Ilustración Española y Americana: N°S XXXI de 22 agosto, XXXII de 30 de agosto y XXXIII de 9 de septiembre.

LA CARRACA. 1868

Llapis negre sobre paper acigronat
17,4 x 32 cm
En el cantó inferior dret: *La Carraca 1868*
Núm. 4334
Biblioteca Nacional

Quan en 1717 és anomenat intendent general de l'Armada José Patiño, sobre ell recaurà la responsabilitat de projectar i dissenyar el que més tard seria la marina borbònica. Les seues primeres iniciatives es fonamentaran en la creació de l'acadèmia de guàrdies marines de Cadis, la remodelació dels cossos d'oficials i el disseny dels arsenals, concebuts com a bases navals integrals, dotades d'artillers permanents per a la construcció, manteniment i provisió de les naus.

Tres són els arsenals que es construïxen: Cartagena (1749-1782), el Ferrol (1749-1752) i La Carraca (1717-1776). Este últim fou construït en el fons de la badia de Cadis; el seu canal principal dóna accés a l'interior de la badia i rep el nom de canal de la Carraca, que es prolonga fins al mateix arsenal, on s'unix al canal de Santi Petri. Este, al seu torn, desemboca en l'oceà enfront de l'illot d'este últim nom.

Apunt lleuger del canal de la Carraca en dates de la Gloriosa (17 de setembre de 1868), en el qual es veuen fondejats: al fons, el navili de dos ponts (80 canons) *Rey Francisco de Asís*, últim de què va disposar la Marina; va ser avarat en 1853 i des de 1861 estava com a pontó a La Carraca d'escola de marineria; desplaçava 4240 tones. El següent, la corbeta *Ferrolana*, de 30 canons, l'última corbeta de vela de la Marina; avarada en 1848 i escola d'aprenents des de 1869 fins al seu desballestament en 1880. I en primer terme, el vapor de rodes *Ciudad de Cádiz*, (ex *Isabel II*) avarat a Anglaterra en 1850 i donat de baixa a La Carraca en 1884; desplaçava 2879 tones; estava armat amb 16 canons de 20 cm; va ser una de les naus protagonistes de la revolu-

LA CARRACA. 1868

Lápiz negro sobre papel
agarbanzado 17,4 x 32 cm.
En la esquina inferior derecha *La Carraca 1868*
Biblioteca Nacional. N° 4334

Cuando en 1717 es nombrado intendente general de la Armada D. Jose Patiño, sobre el recaerá la responsabilidad de proyectar y diseñar lo que mas tarde sería la Marina Borbónica. Sus primeras iniciativas se fundamentarán en la creación de la Academia de guardiamarinas de Cádiz, la remodelación de los Cuerpos de oficiales y el diseño de los Arsenales, concebidos como bases navales integrales, dotadas de artilleros permanentes para la construcción, mantenimiento y pertrechado de los buques.

Tres son los arsenales que se construyen Cartagena (1749-1782), El Ferrol (1749-1752) y La Carraca (1717-1776). Construido este último en el fondo de la bahía de Cádiz, y cuyo canal principal da acceso al interior de la bahía y que recibe el nombre de <caño de La Carraca>, que se prolonga hasta propio el Arsenal donde se une al caño de Santi Petri. Este, a su vez desemboca en el océano frente al islote de este último nombre.

Apunte ligero del caño de La Carraca en fechas de la Gloriosa (17 de septiembre de 1868) en el que se ven fondeados; al fondo el navío de dos puentes (80 cañones) *Rey Francisco de Asís*, último que dispuso la Marina; fue botado en 1853 y desde 1861 estaba como pontón en La Carraca de escuela de marinería. Desplazaba 4240 ton. El siguiente .la corbeta *Ferrolana* de 30 cañones, la última corbeta de vela de la marina; botada en 1848 y escuela de Aprendices desde 1869 hasta su desaguase en 1880 y en primer término el vapor de ruedas *Ciudad de Cádiz*, (ex *Isabel II*) botado en Inglaterra en 1850 y dado de baja en La Carraca en 1884. Desplazaba 2879 Tom; estaba armado con 16 cañones de 20 cm., Uno de los buques protagonista de la revolu-

ció de setembre de 1868, formant part de l'esquadra del brigadier Juan Bautista Topete.

En l'últim pla es contempla l'arsenal.

El pintor devia trobar-se per aquell temps a La Carraca i va prendre este apunt, que amb posterioritat li serviria per a pintar per encàrrec de l'almirallat el quadro que s'exposa, *Defensa de La Carraca contra els cantonals* (22 de juliol al 5 d'agost de 1873).

BIBLIOGRAFIA

BARCIA, ÁNGEL M. DE; *op. cit.*



ción de septiembre de 1868, formando parte de la escuadra del brigadier don Juan Bautista Topete.

En el último plano se contempla el Arsenal.

El pintor estaría por aquella fechas en La Carraca y tomo este apunte, que con posterioridad le serviría para pintar por encargo del Almirantazgo el cuadro que se expone, *Defensa de La Carraca contra los Cantonales* (22 de julio al 5 de agosto de 1873).

BIBLIOGRAFIA

BARCIA, ÁNGEL M DE ; *op cit*

L'ESQUADRA DE CERVERA

Guaix sobre cartó, 62,5 x 121 cm.
Datat en 1898 i firmat en el cantó
inferior dret.
Col·lecció particular

El ferment de la independència cubana, des de la primera mitat del segle XIX, va ser la contrafacció a què van donar suport les lògies i les ambicions d'Anglaterra i els Estats Units d'annexar-se l'illa de Cuba. Tot eixe segle va ser una successió de lluites gràcies a les expedicions de filibusters que desembarcaven armes i hòmens. Des de 1868 es pot dir que mai hi hagué pau —malgrat la de Zaijón (1878)—, encruelida la guerra el 1895 pel crit de Baire. El 1898, enmig de l'actitud de guerra freda adoptada pels Estats Units, entrà a l'Havana el cuirassat *Maine* en visita de cortesia. Vint dies després, el 15 de febrer, quedà destruït per una explosió interna, que els nord-americans van atribuir a un torpede posat pels espanyols davall la quilla.

Desoïnt qualsevol tipus d'arbitratge, els Estats Units, que es consideraven forts davant de la seua opinió pública, van declarar la guerra a Espanya, que esta no desitjava i lògicament no va poder evitar amb honor.

El govern espanyol designà el contraalmirall Cervera, el més prestigiós de l'època, per a comandar l'esquadra d'operacions de Cuba que partiria a defensar l'illa. Estava composta pels creuers *Infanta María Teresa* (insígnia), *Vizcaya* i *Oquendo*, de 7.000 tones i artilleria de 24 cm; el creuer protegit *Cristóbal Colon*, de 6.840 tn, sense l'artilleria pesant perquè no hi estava muntada; els contratorpediners *Terror*, *Furor*, de 390 tn, i *Plutón*, de 420 tn, i tres torpediners, *Ariete*, *Azor* i *Rayo*, de 120 tn.

Declarada la guerra el 30 d'abril, l'esquadra americana de les Antilles va establir el bloqueig sobre l'illa intentant tallar el pas a la de Cervera, el qual, però, va aconseguir eludir el blo-

LA ESCUADRA DE CERVERA

Guaque sobre cartón, 62,5 x 121 cm.
Fechado en 1898 y firmado en
ángulo inferior derecho.
Colección particular

El fermento de la independencia cubana, desde la primera mitad del siglo XIX, fue el contrabando apoyado por las logias y las ambiciones de Inglaterra y Estados U. de anexionarse la isla de Cuba. Todo este siglo fue una sucesión de pequeñas luchas merced a las expediciones de filibusteros que desembarcaban armas y hombres. Desde 1868 se puede decir que jamás hubo paz —a pesar de la de Zaijón (1878)— recrudescida la guerra en el 1895 por el grito de Baire.

En 1898 en medio de la actitud de guerra fría adoptada por los Estados Unidos, entró en la Habana el acorazado *Maine* en visita de cortesia. Veinte días después, el 15 de febrero, quedo destruido por una explosión interna, que los norteamericanos achacaron a un torpedo puesto por los españoles bajo la quilla.

Desoyendo cualquier tipo de arbitraje y considerándose los Estados Unidos fuertes ante su opinión pública, declararon la guerra a España, que esta no deseaba y lógicamente no pudo evitar con honor.

El gobierno español designo al contralmirante Cervera, el más prestigioso por entonces, para mandar la escuadra de operaciones de Cuba, que partiría para defender la isla. Estaba compuesta por los cruceros *Infanta Maria Teresa* (insígnia), *Vizcaya* y *Oquendo* de 7.000 toneladas y artillería de 24 cm.; el crucero protegido *Cristóbal Colon* de 6.840 tom, sin su artillería gruesa por no estar montada; los contratorpederos *Terror*, *Furor* de 390 tom y *Plutón* de 420 y tres torpederos *Ariete*, *Azor* y *Rayo* de 120 tom.

Declarada la guerra el 30 de abril, la escuadra americana de las Antillas, estableció el blo-

queig, i entrà a Santiago de Cuba el 19 de maig. Els nord-americans van bloquejar estes aigües amb els cuirassats *Brooklyn*, *Yowa*, *Massachussets*, *Indiana*, *Oregon* i *Texas* i fins a cinquanta vaixells de tota classe, per a destruir la flota espanyola si es feia a la mar. Cervera va rebre l'orde d'eixir immediatament a la mar, i així ho va fer. Els seus vaixells va ser destruïts un a un a mesura que anaren apareixent fora del resguard del port, era el 3 de juliol de 1898, dia atziac per a la marina espanyola i per a la pàtria.

El camí de no-retorn, la mar encrespada, els creuers altius naveguen orgullosos amb banderes i gallardets cap a una mort certa.

L'*Infanta María Teresa*, com a insígnia, al capdavant, per estribord el *Vizcaya* i per la popa l'*Oquendo*. A babord les naus xicotetes de l'esquadra, fúria, païra i infern despleguen entre cabussos i balancejos, són els anunciadors de la glòria.

BIBLIOGRAFIA

CEVERA PERY, JOSÉ; *El almirante Cervera. Un marino davant de la Historia*; Madrid 1988.



queo sobre la isla intentando cortar el paso a la Cervera; este sin embargo, logró burlar el bloqueo, entrando en Santiago de Cuba el 19 de mayo. Los norteamericanos bloquearon estas aguas con los acorazados *Brooklyn*, *Yowa*, *Massachussets*, *Indiana*, *Oregon* y *Texas* y hasta 50 buques de toda clase, para destruir la flota española si esta se hacia a la mar. Recibido orden Cervera de salir inmediatamente a la mar, así lo hizo, siendo destruidos los buques uno a uno a medida de que fueron apareciendo fuera del resguardo del puerto, era el 3 de julio de 1898, día aciago para la Marina española y para la Patria.

El camino de no vuelta, la mar encrespada, los cruceros altaneros caminan orgullosos con banderas y gallardetes hacia una muerte cierta.

El Infanta *M^a Teresa* como insignia en cabeza, por estribor el *Vizcaya* y por la popa su el *Oquendo*. A babor los pequeños de la escuadra, furia, pavor e infierno despliega entre cabezadas y balances, son los anunciadores de la gloria.

BIBLIOGRAFIA

CEVERA PERY, JOSÉ; *El almirante Cervera. Un marino ante la Historia*; Madrid 1988.

SECCIÓ SEGONA / LA PINTURA DE “RETRAT DE NAU”

Fernando González de Canales y López-Obrero



tracta de representar les naus o els vaixells, tant si són subjectes preferents de l'acció com addicionals. D'esta manera, definim el *Retrat de nau*, en el sentit més estricte, com aquell en què la representació de la nau és l'element que condiciona l'obra, mentres que el mar li servix de suport; així l'assimilem a l'arquitectura naval. En contraposició, en la marina amb naus el tema central és el mar, i la nau o un altre element són addicionals, que arriben moltes vegades a desaparèixer, quedant només representat el mar com a únic protagonista. A esta pintura genèricament l'anomenem *marina*.

No obstant això, no sempre es pot establir una línia divisòria nítida entre l'un i l'altra. Moltes vegades, els autors denominats *marinistes* busquen, dins d'una precisió arquitectònica en la representació de la nau, acompanyar-la per mars, que per si a soles són també protagonistes, amb vista a buscar una composició més atraient, i el joc de llums que permet aconseguir altes cotes de bellesa, amb les representacions dels diferents estats del mar. La tela *Avís de guerra marqués del Duero capejant un huracà en el mar de la Xina en viatge de Manila a Hong Kong al comandament del tinent de navili de primera classe Emilio Díaz*

SECCIÓN SEGUNDA / LA PINTURA DE RETRATO DE BUQUE

Fernando González de Canales y López-Obrero



rata ésta de representar los barcos o buques, tanto como si son sujetos preferentes de la acción o adicionales. De esta manera, definimos el “Retrato de Buque”, en el sentido más estricto, como aquél en el que la representación del buque es el elemento que condiciona la obra, mientras que el mar le sirve de soporte, así lo asimilamos a la arquitectura naval. En contraposición, en la marina con buques el tema central es el mar, y el buque u otro elemento son adicionales, llegando muchas veces a desaparecer, quedando sólo representado el mar como único protagonista. A esta pintura genéricamente la llamamos “marina”.

No obstante no siempre se puede establecer una línea divisoria nítida entre uno y otra. Muchas veces los autores denominados marinistas, buscan, dentro de una precisión arquitectónica en la representación del buque, acompañarlo por mares, que por si solos son también protagonistas, en orden a buscar una composición más atrayente, y el juego de luces que permite alcanzar altas cotas de belleza, con la representaciones de los diferentes estados de la mar. El óleo *Aviso de guerra Marques del Duero capeando un huracán en el mar de la China en viaje de Manila a Hon-Kong al mando del teniente de navío de primera clase*



Moreu ho corrobora; dos protagonistas, el mar i la nau, en una molt inspirada composició, en què a més apareixen tractats amb gran mestria tots els elements característics de la pintura marítima, executada amb pinzellada fluida que imprimix als elements vida quan els dóna moviment.

En el *Retrat de nau* predomina la tècnica, l'ofici, el dibuix i el coneixement detallat del l'arquitectura naval. Els dibuixos que s'exposen, corresponents al llegat Monleón de la Biblioteca Nacional, ho avala.

Per a obtindre una reproducció detallada i fidel del model, l'autor ha utilitzat preferentment l'aquarel·la en la qual el cel i l'aigua estan tractats de manera formal. Un exemple són les aquarel·les que s'exposen, que corresponen a la seua obra "Historia gráfica de la construcción naval bajo su aspecto artístico", col·lecció de noranta aquarel·les realitzades entre 1885 i 1887 per al Museu Naval de Madrid.

En estos retrats, a més, apareixen elements addicionals, com ara: referència topogràfica a una costa, promontori, castell, far, etc., i sobretot, les gavines sobrevolant el mar, on la precisió en el detall i la bellesa de l'avançament de la nau es ressalten amb el contrast del seu vol.

Emilio Díaz Moreu lo corrobora; dos protagonistas, el mar y el buque, en una muy inspirada composición, donde además aparecen tratados con gran maestría todos los elementos característicos de la pintura marítima, ejecutada con pincelada fluida que le imprime a los elementos vida al darle movimiento.

En el retrato de Buque, predomina la técnica, el oficio, el dibujo y el conocimiento detallado del la arquitectura naval. Los dibujos que se expone, correspondientes al Legado Monleón de la Biblioteca Nacional, lo refrendan.

Para obtener una reproducción detallada y fiel del modelo, el autor ha utilizado preferentemente la acuarela estando el cielo y el agua tratados de manera formal. Ejemplo son las acuarelas que se exponen, correspondientes a su obra "Historia grafica de la construcción naval bajo su aspecto artístico" colección de noventa acuarelas realizadas entre 1885 y 1887 para el Museo Naval de Madrid.

En estos retratos además aparecen elementos adicionales, tales como referencia topográfica a una costa, promontorio, castillo, faro, etc. y sobre todo las gaviotas sobrevolando la mar, donde la precisión en el detalle y la belleza del andar del buque se resaltan con el contraste de su vuelo.

AVÍS DE GUERRA DEL “MARQUÉS DEL DUERO” QUE CAPEJA UN HURACÀ EN EL MAR DE XINA EN UN VIATGE DE MANILA A HONG-KONG, AL COMANDAMENT DEL TINENT DEL NAVILI DE PRIMERA CLASSE EMILIO DÍAZ MOREU, 1882

Oli sobre tela, 71 x 116 cm.
Datat en 1898 i firmat.
Museu Naval, Madrid. Núm. 8.738

Classificat també com a canoner. Bessó del *Fernando el Católico*. Construït en les drassanes franceses Societé de Forges et Chantiers de la Méditerranée, situades a La Seyne, va ser avarat en 1875.

Desplaçament: 500 t; casc d'acer; eslora 48 m; mànega 7,8. Propulsió 550 CV; velocitat entre 13 a 14 nucs. Armament: 1 canó (Parrot) de 160 mm a proa i 2 (Hontoria) de 120 mm, un a cada costat i 1 metralladora. Dotació: 103 hòmens.

Va ser destacat a Filipines en 1876, després de la campanya del Cantàbric, i va ser asdcrit a la Divisió del Sud de l'arxipèlag amb base a Zamboanga. En 1880 va realitzar un viatge als regnes de Siam i Aman, on va arribar als ports de Saigon i Singapur. Al comandament del tinent de navili de 1a classe José Cano-Manuel Duque, va prendre possessió de les illes Carolines i Palau en nom i representació de la reina regent, on va arborar la bandera el 29 d'abril de 1896. Afonat en el combat del Cavite en 1898.

El seu comandant, Emilio Díaz Moreu, va nèixer a Motril (Granada), en 1846. Va ingressar molt jove en l'Armada. Entre els seus comandaments de naus destaquem la corbeta *Héro*e,

AVISO DE GUERRA MARQUÉS DEL DUERO CAPEANDO UN HURACAN EN EL MAR DE CHINA EN VIAJE DE MANILA A HONG-KONG, AL MANDO DEL TENIENTE DE NAVIO DE PRIMERA CLASE EMILIO DÍAZ MOREU, 1882

Óleo sobre lienzo, 71 x 116 cm.
Fechado en 1898 y firmado.
Museo Naval, Madrid. N° 8.738

Clasificado también como cañonero. Gemelo del *Fernando el Católico*. Construido en los astilleros franceses Societé de Forges et Chantiers de la Méditerranée situados en La Seyne, fue botado en 1875.

Desplazamiento: 500Tn.; casco de acero; eslora 48 metros, manga 7,8. Propulsión 550 CV, velocidad entre 13 a 14 nudos. Armamento: 1 cañón (Parrot) de 160 mm a proa y 2 (Hontoria) de 120 mm, uno a cada banda y 1 ametralladora. Dotación 103 hombres.

Fue destacado a Filipinas en 1876, despues de la campaña del Cantabrico, asdcribiendolo a la División del Sur del archipelago con base en Zamboanga. En 1880 realizó un viaje a los reinos de Sian y Aman, tocando los puertos de Saigon y Singapur. Al mando del teniente de navio de 1ª clase José Cano-Manuel Duque, tomó posesión de las Islas Carolinas y Palaos en nombre y representación de la Reina Regente, arbolando la bandera el 29 de abril de 1896. Hundido en el combate del Cavite en 1898.

Su comandante Emilio Díaz Moreu, nació en Motril (Granada) en 1846. Ingreso a temprana edad en la armada. Entre sus mandos de buques destacamos, la corbeta *Héro*e, el bergantín *Maria Luisa*, el cañonero *Pelicano*, el aviso *Marques del Duero*, el crucero *Aragón* y el *Conde de Venadito* con el que se distinguió en la guerra de África de 1893. En el com-

el bergantí *María Luisa*, el canoner *Pelícano*, l'avís *Marqués del Duero*, el creuer *Aragón* i el *Conde de Venadito*, amb el qual es va distingir en la guerra d'Àfrica de 1893. En el combat de Santiago de Cuba, va comandar el creuer *Cristóbal Colón*, que va encallar en la platja per no caure en mans dels nord-americans. Va ser diputat a corts i senador vitalici en 1911. Va morir a Alacant en 1913.

Corre un temporal per l'aleta d'estribord. Vist per babord en un gran capficall en què deixa veure l'esperó.

Si la nau és la protagonista, potser ho serà molt més el mar, que l'autor ha tractat amb el seu coneixement profund del medi, fruit de la seua experiència marinera.



bate de Santiago de Cuba, mandó el crucero *Cristóbal Colon* que varó en la playa para no caer manos de los norteamericanos. Fue diputado a Cortes y senador vitalicio en 1911. Murió en Alicante en 1913.

Corriendo un temporal por la aleta de estribor. Visto por babor en una gran cabezada en el que deja ver su espolón.

Si el buque es el protagonista, quizás lo sea mucho más la mar, que el autor ha tratado con su conocimiento profundo del medio, fruto de su experiencia marinera.

BERGANTÍ QUE NAVEGA AMB TOT L'APARELL

Llapis negre sobre paper,
24,2 x 36 cm.
Biblioteca Nacional. Núm. 4.382

Un bergantí és una embarcació de construcció fina amb dos pals, que són el major i el trinquet, comunament ambdós creuats per vergues, i el seu bauprés; dos veles quadres, amb els seus corresponents estais i flocs. Per vela major gasta una vela gran cangrea.

Els bergantins van començar a utilitzar-se en el segle XIV com a naus lleugeres, i les successives modificacions introduïdes en el seu aparell han donat lloc a variants del tipus essencial denominat també *bergantí-redó*, que es designen amb apel·latius distints units al nom genèric bergantí, com ara: *bergantí-goleta*, *bergantí-pollacra*, *bergantí-barca*, *bergantí-corbeta*. Un exemple d'un *bergantí-redó* el trobem en este dibuix de Monleón.

En el centre, el bergantí vist a fil de roda amb tot l'aparell; el trinquet, rissat; pels seus costats, bots i embarcacions menors. Horitzó d'edificacions.

Escena marinera que l'autor contempla amb assiduïtat durant les seues estades als Països Baixos i que recull amb minucios i excel·lent dibuix.



BERGANTÍN NAVEGANDO CON TODO EL APAREJO

Lápiz negro sobre papel,
24,2 x 36 cm.
Biblioteca Nacional. N° 4.382

Un bergantín, es una embarcación de construcción fina con dos palos, que son el mayor y el trinquete, comúnmente ambos cruzados por vergas, y su bauprés; dos velas cuadras, con sus correspondientes estais, foques y &. por vela mayor gasta una gran cangreja.

Los bergantines empezaron a utilizarse en el siglo XIV como naves ligeras, y las sucesivas modificaciones introducidas en su aparejo han dado lugar variantes del tipo esencial denominado también *bergantín-redondo*, que se designan con apelativos distintos unido al nombre genérico bergantín, como: *Bergantín-goleta*, *Bergantín-polacra*, *Bergantín-barca*, *bergantín-corbeta*. Un ejemplo de un *bergantín-redondo* lo encontramos en este dibujo de Monleón.

En el centro el bergantín visto a fil de roda con todo el aparejo, el trinquete antagallado: Por sus bandas botes y embarcaciones menores. Horizonte de edificaciones.

Escena marinara que el autor contemplaría con asiduidad durante sus estancias en los Países Bajos y que recoge con minucioso y excelente dibujo.

CASC D'UN "COELEN STAK", UNA EMBARCACIÓ DELS CANALS HOLANDESOS

Dibuix detallat de la proa de la nau en què s'observen amb detall el casc, el bauprés, les àncores, les defenses, la deriva i altres elements del ferm.

Llapis negre sobre paper,
32,5 x 22,8 cm.
En el cantó inferior dret:
"Bruxelles, mayo 1867"
Biblioteca Nacional. Núm. 4.373



CASCO DE UN COELEN STAK, UNA EMBARCACIÓN DE LOS CANALES HOLANDESES

Dibujo detallado de la proa del buque en donde se observan con detalle el casco, baupres, las anclas las defensas, la deriva y otras elementos del firme.

Lápiz negro sobre papel,
32,5 x 22,8 cm.
En la esquina inferior derecha:
"Bruxelles mayo 1867"
Biblioteca nacional. N° 4.373

CREUER “REINA REGENTE” DE L’ARMADA ESPANYOLA (1888-1895)

Aquarel·la sobre paper. 74 x 48 cm.
Baix esq. “Crucero de 1ª clase reina
Regente”. Dta. “R. Monleón, 1899”
Col·lecció particular

Construït per la casa Thomson, de Clydebank (Escòcia). Projecte derivat del xilè *Esmeralda*, segons disseny de l’enginyer Biles. Avarat el 24 de febrer de 1887, va ser entregat a l’Armada l’any següent.

Desplaçament: 4.720 tn; buc d’acer amb esperó i coberta protectora; eslora: 97,3 m; mànega: 15,5; puntal: 8,92; calat: 5,9. Propulsió: 11.500 CV; velocitat: 20,5 nucs; autonomia: 12.000 milles. Armament: 4 canons de 240 mm i 6 de 120 mm, ambdós González Hontoria, 5 Nordenfelt de 57 mm i 1 de 42 mm. De la mateixa casa: 2 metralladores Maxim d’11 mm i 5 tubs llançatorpedes. Dotació: 415 hòmens. Per a millorar la seua zona de tir, es va rebaixar l’altura del castell i la toldilla, que es mantenia perillosament amb la mar marejada quan agraven les ones la seua coberta.

Incorporat a l’Esquadra d’Instrucció, va assistir a la inauguració de l’Exposició Universal de Barcelona de 1888, on la reina Maria Cristina li entrega la bandera de combat, i als actes del IV centenari del descobriment d’Amèrica a Gènova. El 9 de març de 1895, al comandament del capità de navili Sanz de Andino, salpa de Cadis rumb a Tànger, portant a bord l’ambaixada marroquina que havia enviat a Madrid el sultà. L’endemà i una vegada desembarcada l’ambaixada, partix cap a Cadis a fi d’estar present en l’avarada del creuer *Carlos V*. En sobrepassar el cap d’Espartel degué sorprendre-li un fort temporal del sud-oest quan navegava a tres milles de costa, ja que no es va tornar a saber res d’ell; si bé dos naus mercants estrangers van assegurar haver-lo divisat enmig de la boira donant grans

CRUCERO REINA REGENTE DE LA ARMADA ESPAÑOLA (1888-1895)

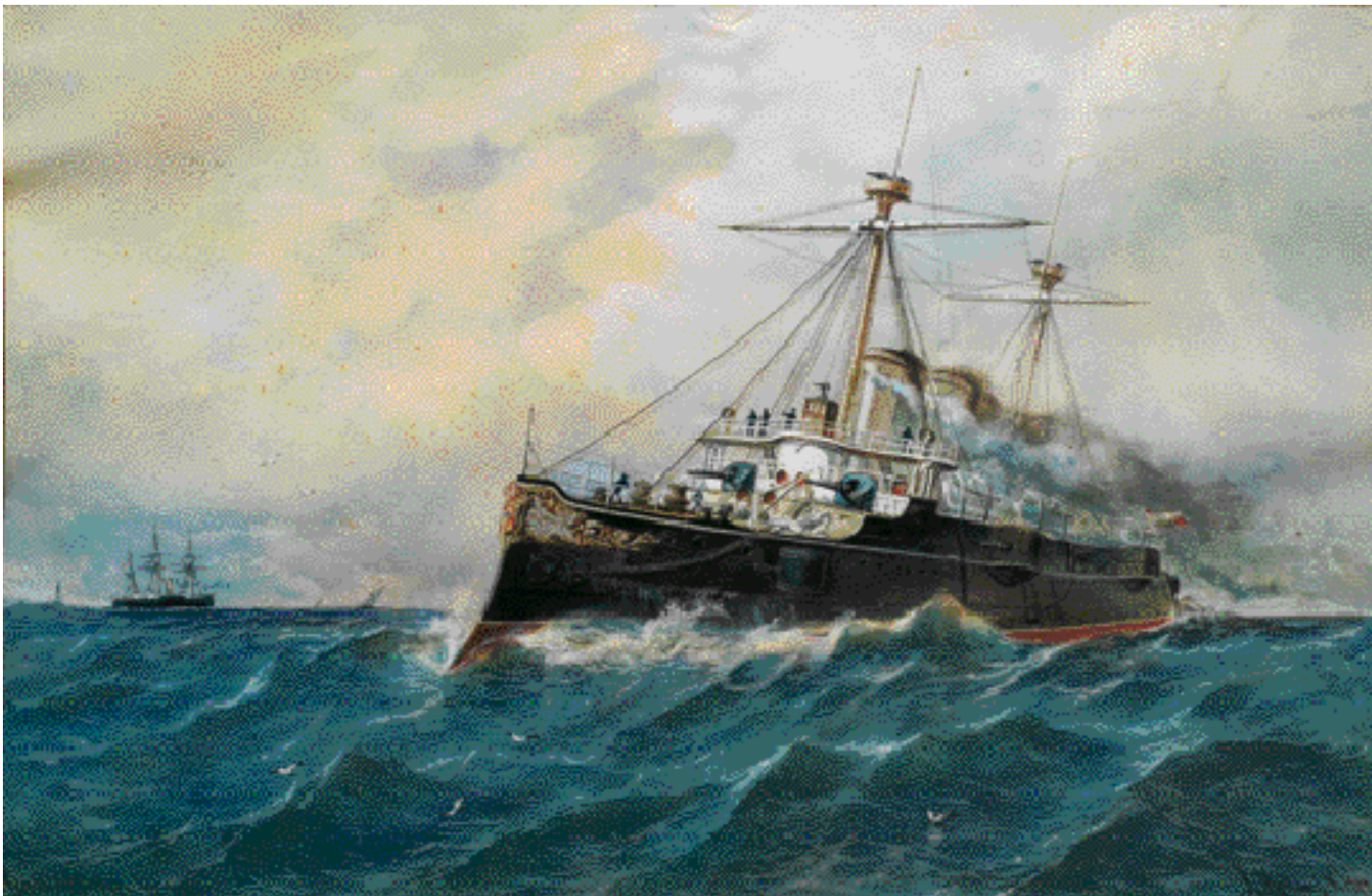
Acuarela sobre papel. 74 x 48 cm.
Bajo izda. *Crucero de 1ª clase reina
Regente*. Drcha. “R. Monleón 1899”
Colección particular

Construido por la casa “Thomson” de Clydebank (Escocia). Proyecto derivado del chileno *Esmeralda* según diseño del ingeniero Biles. Botado en 24 de febrero de 1887, entregado a la Armada al año siguiente.

Desplazamiento: 4.720 Ton.; casco de acero con espolón y cubierta protectora; eslora: 97,3 m.; manga: 15,5; puntal: 8,92; calado: 5,9 Propulsión: 11.500 CV.; velocidad: 20,5 nudos; autonomía: 12.000 millas. Armamento: 4 cañones de 240 mm y 6 de 120 mm, ambos González Hontoria, 5 Nordenfelt de 57 Mm. y 1 de 42 mm. De la misma casa; 2 ametralladoras Maxim de 11 mm. y 5 tubos lanzatorpedos. Dotación: 415 hombres. Para mejorar su zona de tiro se rebajó la altura del castillo y toldilla, manteniéndose peligrosamente con mala mar, al barrer las olas su cubierta.

Incorporado a la Escuadra de Instrucción asistió a la inauguración de la Exposición Universal de Barcelona de 1888, donde la reina María Cristina le entrega la bandera de combate, y a los actos del IV centenario del descubrimiento de América en Génova. El 9 de marzo de 1895, al mando del capitán de navío Sanz de Andino, zarpa de Cádiz rumbo a Tánger, llevando a bordo a la embajada marroquí que había enviado a Madrid el Sultán. Al día siguiente y una vez desembarcada la embajada, parte para Cádiz con objeto de estar presente en la botadura del crucero *Carlos V*. Al rebasar cabo Espartel debió de sorprenderle un fuerte temporal del sudoeste, cuando navegaba a tres millas de costa, no volviéndose a saber nada de él; si bien dos buques mercantes extranjeros aseguraron haberlo divisado en

batzegades. La seua pèrdua es va atribuir, segons l'informe de la comissió que es va nomenar, al dur temporal que, inundant les seues cobertes i compartiments de proa, el va fer sotsobrar i va quedar sense govern per avaries en la màquina i el timó. Van perir 412 hòmens. Mai no se'n va saber res, ja que ni tan sols un cadàver va ser recuperat.



medio de la bruma dando grandes bandazos. Su pérdida se atribuyó, según el informe de la comisión que se nombró, al duro temporal que, inundando sus cubiertas y compartimentos de proa, le hizo zozobrar, habiendo quedado antes sin gobierno por averías en la máquina y timón. Pecieron 412 hombres. Jamás se supo nada, pues ni un solo cadáver fue recuperado.

“COOLEN AAR”. EMBARCACIÓ DELS CANALS HOLANDESOS

Llapis negre sobre paper,
33 x 23,5 cm.
Baix a la dreta “*Bruselas may 67*” i
a l'esquerra *Coolen Aak* (Aigua de
Colònia)
Biblioteca Nacional. Núm. 4.372

Amb este nom es designa a Holanda una embarcació gran per a la navegació fluvial. És llarg i estret de fons pla, molt tancat de borda. Navega molt bé a la vela pels amples braços del Mosel·la i quan penetra en canals artificials per a arribar a les ciutats és arrossegat per cavalls.

Usa una gran cangrea, dos flocs, una messana escandalosa, cofa volant i algunes vegades un gran treu. Es governa fàcilment amb un immens timó i dos grans derives col·locades als costats.

L'autor el denomina en els seus dibuixos com a *Aigua de Colònia*.

Vist per l'amura de babord. Atracat. Un bot per la proa. Al fons, edificacions.



“COOLEN AAR”. BARCO DE LOS CANALES HOLANDESES

Lápiz negro sobre papel,
33 x 23,5 cm.
Abajo a la derecha “*Bruselas may 67*” y a la izquierda *Coolen Aak*
(*Agua de Colonia*)
Biblioteca Nacional. N° 4.372

Con este nombre se designa en Holanda a un barco grande para la navegacion fluvial. Es largo y estrecho de fondo plano, muy cerrado de borda. Navega muy bien a la vela por los anchos brazos del Mosela y cuando penetra en canales artificiales para llegar a las ciudades es arrastrado por caballos.

Usa una gran cangreja, dos foques, una mesana escandalosa, gavia volante y algunas veces un gran treu. Se gobierna facilmente con un inmenso timón y dos grandes derivas colocados en los costados.

El autor lo denomina en sus dibujos como “Agua de Colonia”

Visto por la amura de babor. Atracado. Un bote por la proa. Al fondo edificaciones.

EL BERGANTÍ “PROGRESO”

El bergantí *Progreso* va ser avarat a València per a la casa Jaumandreu el 24 de novembre de 1864.

Amb este motiu, l'autor realitza tres dibuixos, que inclouen distintes fases de la construcció i el llançament a l'aigua d'este.

La nau en grades sobre alçaprens a punt per a la seua avarada. Ondegen les banderes d'Espanya i de la companyia. Al fons, el port.

Llapis negre sobre paper,
22,9 x 31,7 cm.

En angle inferior dt.: “El bergantín
Progreso en 24 de noviembre de
1864. Valencia” i a l'esquerra
“Caeras en tus bajos *Progreso*”
Biblioteca Nacional. Núm. 4.339



EL BERGANTÍN “PROGRESO”

El bergantín *Progreso* fue botado en Valencia para la casa Jaumandreu en 24 de noviembre de 1864.

Con este motivo el autor realizo tres dibujos , que recogen distintas fases de su construcción y lanzamiento al agua.

El buque en gradas sobre calzos listo para su botadura. Ondeán las banderas de España y de la compañía. Al fondo el puerto.

Lápiz negro sobre papel,
22,9 x 31,7 cm.

En ángulo inferior derecho:
“El Bergantín *Progreso* en 24 de
noviembre de 1864. Valencia” y en la
izquierda “Caeras en tus bajos
Progreso”.

Biblioteca Nacional. N° 4.339

EMBARCACIONS EGÍPCIES

Aquarel·la sobre paper,
49,58 x 63,5 cm.
Museu Naval de Madrid. Núm. 554

Les embarcacions egípcies es caracteritzaven per l'absència de quilla, per la forma harmònica, que es dibuixava fora de l'aigua i que continuava en l'obra viva, i pel calat, que no havia de ser més gran de metre i mig. La vela rectangular, d'amplària quasi com la de l'eslora, s'orientava amb dos brases i dos escotes, la qual cosa li permetia navegar amb vents de popa de fins a 12 nucs. En el centre portava un tambutxo, i a proa i popa, dos castells; en el primer se situava el pilot, i en el segon, el capità de la nau. Tant la vela com els costats i la superestructura estaven decorats amb vistosos colors i figures.

La paraula *bari* és la transcripció de la representació jeroglífica que significa 'nau' i per als grecs era el nom d'una nau egípcia (*baris* en grec). Els egipcòlegs l'apliquen a una embarcació que representa la barca sagrada, que servia per a trasportar mercaderies i per a passar els morts d'una vora a una altra a fi de conduir-los a les seues sepultures.

Les embarcacions de combat –galera– no diferien molt de les mercants i *baris*. Tenien d'eslora en la línia de flotació entre 13 i 14 metres, de 5 a 6 metres de mànega, i amb els seus 30 remers per banda podien aconseguir fins a 5 nucs en aigües tranquil·les.

EMBARCACIONES EGIPCIA

Acuarela sobre papel,
49,58 x 63,5 cm.
Museo Naval de Madrid. N° 554

Las embarcaciones egipcias se caracterizaba por la ausencia de quilla, por su forma armónica que se dibujaba fuera del agua y que se continuaba en su obra viva y por su calado que no debía de ser mayor de metro y medio. La vela rectangular, de anchura casi como la de la eslora, se orientaba con dos brazas y dos escotas, lo que le permitía navegar con vientos de popa de hasta 12 nudos. En el centro llevaba un tambucho y a proa y popa dos castillos; en el primero se situaba el piloto y en el segundo el capitán de la nave. Tanto la vela como los costados y la superestructura estaban decorados con vistosos colores y figuras.

La palabra *Bari* es la transcripción de la representación jeroglífica que significa barco y para los griegos era el nombre de un barco egipcio (*baris* en griego). Los egiptólogos la aplican a una embarcación que representa a la barca sagrada, que servía para transportar mercancías y para pasar los muertos de una orilla a otra al conducirlos a sus sepulturas.

Las embarcaciones de combate –Galera–, no diferían mucho de las mercantes y *baris*. Tenían de eslora en la línea de flotación entre 13 y 14 metros, de 5 a 6 de manga y con sus 30 remeros por banda podían alcanzar hasta 5 nudos en aguas tranquilas.

MARINA GREGA DE GUERRA

Aquarel·la sobre paper,
49,5 x 63,5 cm.
Museu Naval de Madrid. Núm. 558

El moment culminant de la marina de guerra va ser la batalla de Salamina (480 a. C.), quan la flota grega de Temístocles va destruir la de Xerxes, alliberant Grècia de la invasió persa. Per esta època, la marina d'Atenes va arribar a tindre 400 trirrems.

La trirrem va tindre l'origen a la ciutat grega de Corint l'any 650 a. C., sent ràpidament copiada per altres nacions marítimes. Tenien 170 remers asseguts en tres bancs, amb un home per cada rem, 31 en el banc superior i 27 en cada un dels dos més baixos. Els seients estaven disposats en forma d'escala. Les seues dimensions eren entorn de 37 m d'eslora, puntal 1,10 i calat 1,5, i podien aconseguir una velocitat de 5 nucs.

Prou lleugeres i de poc calat, la proa estava proveïda d'esperó i els alts costats protegien els remers. Una plataforma s'estenia de proa a popa fixant dos pals desmuntables que eren de fàcil maneig i quasi sempre s'abatien quan entrava en combat. Portaven veles quadrades per a ser utilitzades amb vent de popa. En general, la decoració de les naus era generalment rica, variada i, a vegades, esplèndida.

Les trirrems eren naus de construcció cuidadosa i elegant i van arribar a la seua esplendor en l'època de Pèricles. Es construïen en fusta d'àlber, vern o pi. Portava una o dos veles quadrades que s'abatien en navegar a rem. Portaven entre 15 i 20 bancs que portaven de 45 a 60 remers per banda, que els proporcionaven una gran velocitat. Les de combat arribaven a tindre els mateixos remers que les trirrems.

MARINA GRIEGA DE GUERRA

Acuarela sobre papel,
49,5 x 63,5 cm.
Museo Naval de Madrid. N° 558

El momento culminante de la marina de guerra fue la batalla de Salamina (480 A.C.) cuando la flota griega de Temístocles destruyó a la de Jerjes, librando a Grecia de la invasión persa. Por esta época la marina de Atenas llegó a tener 400 trirremes.

La *trirreme* tuvo su origen en la ciudad griega de Corinto en el año 650 a.C. siendo rápidamente copiada por otras naciones marítimas. Tenían 170 remeros sentados en tres bancos, con un hombre por cada remo, 31 en el banco superior y 27 en cada uno de los dos más bajos. Los asientos estaban dispuestos en forma de escalera. Sus dimensiones eran del orden de 37 m de eslora, puntal 1.10 y calado 1.5 y podían alcanzar una velocidad 5 nudos.

Bastante ligeras y de poco calado, la proa estaba provista de espolón y los altos costados protegían a los remeros. Una plataforma se extendía de proa a popa fijando dos mástiles desmontables que eran de fácil manejo y casi siempre se abatían al entrar en combate. Llevaban velas cuadras para ser utilizadas con viento de popa. En general el decorado de las naves era generalmente rico, variado y a veces espléndido.

Las *trieras* eran naves de construcción cuidadosa y elegante y llegaron a su esplendor en la época de Pericles. Se construían en madera de álamo, aliso o pino. Portaba una o dos velas cuadra que se abatía al navegar a remo. Llevaban entre 15 y 20 bancos que portaban de 45 a 60 remeros por banda que les proporcionaban una gran velocidad. Las de combate llegaban hasta tener los mismos remeros que las trirremes.

Tant les unes com les altres estaven blindades amb planxes de bronze, i la proa s'armava amb un fort esperó; més amunt, dos cintons i un segon esperó. La popa, en artística corba. La tripulació es componia de guerrers, uns pocs mariners i els remers, que en gran part també eren combatents. Transportaven una llarga i forta plataforma volant, que s'estenia des del costat fins a la coberta enemiga. El combat es desenrotllava a l'abordatge, i simultàniament, des de la proa es llançava el «foc grec», i des de la cofa o cistella que coronava els pals combatien els foners.



Tanto las unas como las otras, estaban blindadas con planchas de bronce y la proa se armaba con un fuerte espolón y más arriba dos cintones y un segundo espolón. La popa en artística curva.

La tripulación se componía de guerreros, unos pocos marineros y los remeros que en gran parte también eran combatientes. Transportaban una larga y fuerte plataforma volante, que se tendía desde el costado a la cubierta enemiga. El combate se desarrollaba al abordaje, y simultáneamente desde la proa se lanzaba el «fuego griego» y desde la cofa o cesto que coronaba los mástiles, combatían los honderos.

NAUS ROMANES

Aquarel·la sobre paper,
49,5 x 63,5 cm.
Museu Naval de Madrid. Núm. 560

Els romans, en els seus orígens, no es van destacar com a grans marins. Van començar a mostrar interès per les coses de la mar al llarg del segle III a. C., obligats pels seus enfrontaments amb els cartaginesos. Inicialment, eren naus copiades de preses en la mar o naufragis. Mancats de tècniques, anaven tripulats per agricultors i en alguns casos per pescadors.

En general, eren pesades amb molta mànega, amb espai suficient per a portar de cinc a set hòmens per rem. A popa, la coberta era molt àmplia per a disposar d'espai i suport per als timons, i el codast formava un ampli arc ornamental sobre la coberta amb una figura de cap o coll de cigne; la proa, armada amb fort esperó. Posteriorment, prenent com a model les naus gregues i cartagineses, van construir diferents tipus.

En el primer, el buc presentava forma arredonida per la baixa relació entre la longitud de la quilla i la mànega. És molt probable que la nau tinguera, almenys, dos cobertes. La borda era alta i tenia un aspecte tosc.

El segon, el constituïen naus amb una gran eslora i de xicoteta mànega. Solien portar pont i coberta amb esperó a proa. La forma allargada les feia lleugeres i preparades per al combat, i formaven el nucli principal de les naus de guerra. Entre estes, el birrem va ser el que més popularitat va arribar a tindre, aplicant-se este nom a qualsevol nau de guerra. També la trirrem, considerada el cuirassat de l'època, va constituir l'embarcació típica fins al final de l'Imperi romà.

NAVES ROMANAS

Acuarela sobre papel,
49,5 x 63,5 cm.
Museo Naval de Madrid. N.º. 560

Los romanos en sus orígenes no se destacaron como grandes marinos. Comenzaron a mostrar su interés por las cosas de la mar a lo largo del siglo III a.C., obligados por sus enfrentamientos con los cartagineses. Inicialmente eran barcos copiados de apresamientos en la mar o naufragios. Carentes de técnicas iban tripulados por agricultores y en algunos casos por pescadores.

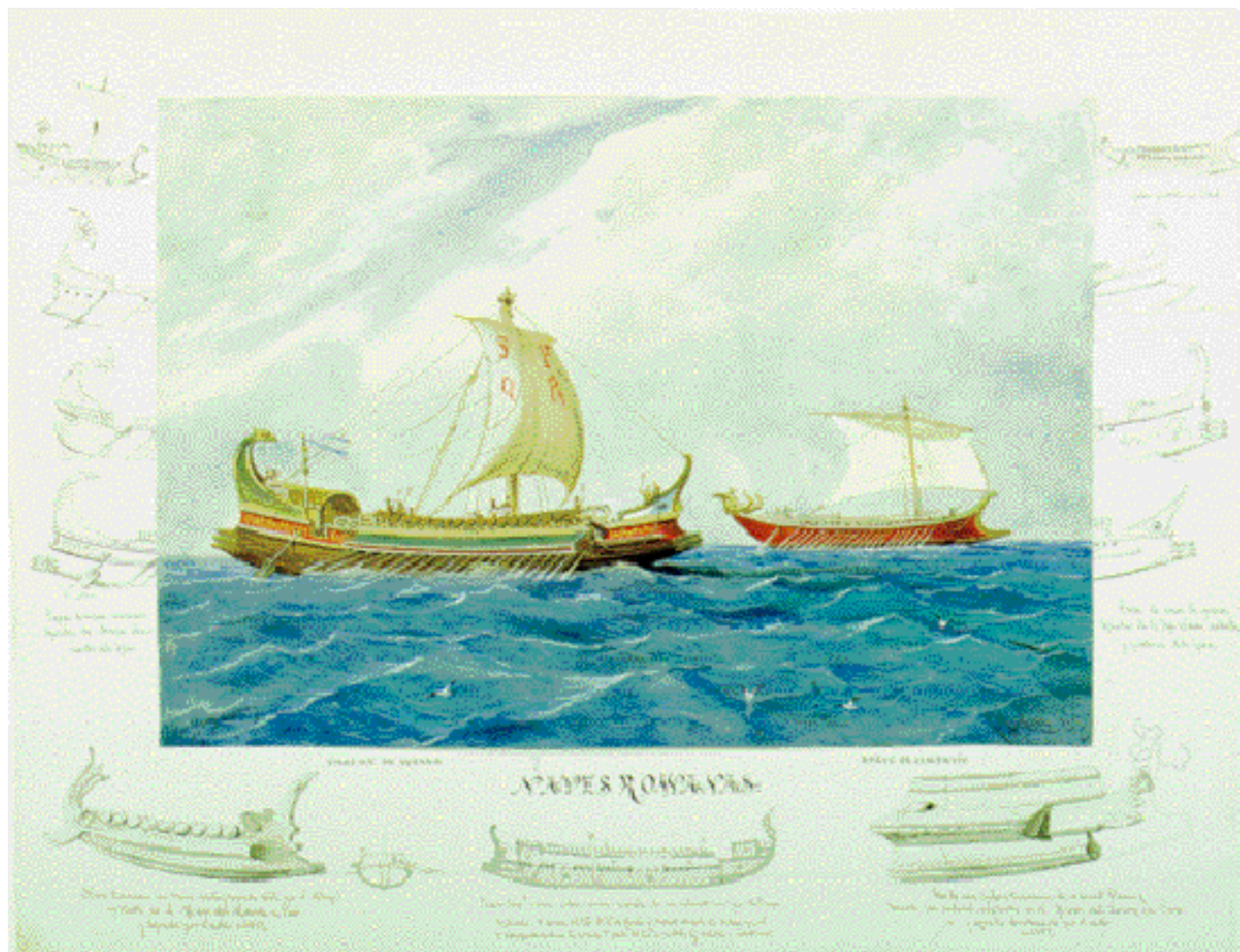
En general eran pesadas con mucha manga, con espacio suficiente para llevar de cinco a siete hombres por remo. A popa la cubierta era muy amplia para disponer de espacio y apoyo para los timones y el codaste formaba un amplio arco ornamental sobre la cubierta con una figura de cabeza o cuello de cisne, la proa armada con fuerte espolón. Posteriormente, tomando como modelo las naves griegas y cartaginesas, construyeron diferentes tipos.

En el primero, el casco presentaba forma redondeada por la baja relación entre la longitud de la quilla y la manga. Es muy probable que la nave tuviera al menos dos cubiertas. La borda era alta y tenían un aspecto tosco.

El segundo, lo constituían naves con una gran eslora y de pequeña manga. Solían llevar puente y cubierta con espolón a proa. La forma alargada las hacía ligeras y preparadas para el combate y formaban el núcleo principal de los barcos de guerra. Entre éstos el birreme fue el que más popularidad llegó a alcanzar, aplicándose este nombre a cualquier buque de guerra. También la trirreme, considerada el acorazado de la época, constituyó la embarcación típica hasta el final del imperio romano.

En el tercer grup s'hi incloïa una mescla d'ambdós, i s'empraven generalment per al comerç exterior i per a transportar material militar a les naus de guerra. Algunes vegades eren armades per a la guerra.

Totes les naus tant de guerra com de transport solien navegar sempre a vela i/o rem. Portaven un pal o dos amb veles quadres o al terç, i utilitzaven remos a popa per al govern.



En el tercer grupo se incluía una mezcla de ambas y se empleaban generalmente para el comercio exterior y para transportar, material militar a los buques de guerra. Algunas veces eran armados para la guerra.

Todas las naves tanto de guerra como de transporte solían navegar siempre a vela y/o remo. Llevaban uno o dos palos con velas cuadras o al tercio y utilizaban remos a popa para el gobierno.

NAUS NORMANDES (SEGLE XI)

Aquarel·la sobre paper,
49,5 x 63,5 cm.
Museu Naval de Madrid. Núm. 568

Construïdes seguint la tradició dels víkings, de puresa de línies i buc de cobert. Estes naus s'inspiraven en els antics *drakkar* o dracs, encara que eren més fortes i pesades. Senzilles de formes i de poc calat, utilitzaven un sol pal en el centre amb una gran vela quadra. Els models corrents portaven de 25 a 35 bancs de remos. Es governaven per mitjà de timons laterals. La proa, coronada en formes de caps d'animals –drac o d'altres– o de guerrers, estava decorada elegantment. En la popa, s'alçava un castell de fusta amb una coberta formada per elegants tapets on es guarnia el capità i des del qual exercia el comandament; els costats estaven pintats, i les veles estaven ricament pintades amb blasons de colors.

La nau del rei portava sovint veles de lli de distints colors, de vegades, brodades i d'altres amb aplicacions de seda. La *Mora*, nau insígnia de Guillem el Conquistador, portava en el límit del pal una llanterna per a assenyalar la posició d'esta. En la resta de naus posaven un fanal a popa. No és gens estrany que estes naus sorprengueren els navegants de l'època pel seu luxe i riquesa.

Les naus mercants destinades al transport de queviures, pertrets i cavalls no tenien luxe, i eren de costat baix per a facilitar el desembarcament de la càrrega. Algunes naus normandes no disposaven de remos.

NAVES NORMANDAS (SIGLO XI)

Acuarela sobre papel,
49,5 x 63,5 cm.
Museo Naval de Madrid. N° 568

Construidas siguiendo la tradición vikinga, de pureza de líneas y casco de tingladillo. Estas naves se inspiraban en los antiguos drakkar o dragones aunque eran más fuertes y pesadas. Sencillas de formas y de poco calado, utilizaban un solo mástil en el centro con una gran vela cuadra. Los modelos corrientes llevaban de 25 a 35 bancos de remos. Se gobernaban por medio de timones laterales.

La proa remataba en formas de cabezas de animales –dragón u otros– o de guerreros estaba decorada elegantemente. En la popa se levantaba un castillo de madera con una cubierta formada por elegantes tapetes donde se guarnecía el capitán y desde el que ejercía el mando; los costados pintados y las velas ricamente pintadas con blasones de colores.

La nave del rey llevaba a menudo velas de lino de distintos colores, en ocasiones, bordadas y en otras con aplicaciones de seda. La *Mora*, nave insignia de Guillermo el Conquistador, llevaba en el tope del palo una linterna para señalar su posición. En los restantes buques ponían un fanal a popa. No es de extrañar que estas naves asombraran a los navegantes de la época por su lujo y riqueza.

Las naves mercantes destinadas al transporte de víveres, pertrechos y caballos, carecían de lujo, y, eran de costado bajo para facilitar el desembarco de la carga. Algunas naves normandas no disponían de remos.



*Flotas norteamericanas, presentando
de la guerra*

NAVES NÓRMANDAS
ARMADA DE GUILLERMO EL CONQUISTADOR
por los años de 1066 a 1066

*Dirige de guerra y de guerra
de la guerra*

*La batalla naval de la guerra de la guerra y de la guerra
batallas por la guerra de la guerra en la guerra*

GALERES I GALIASSA (SEGLE XVI)

Aquarel·la sobre paper,
49,5 x 63,5 cm.
Museu Naval de Madrid. Núm. 576

L'evolució de la galera al llarg dels segles va ser lenta i es va manifestar en tres aspectes: el timó, l'aparell i l'armament. Al principi del segle XVI, el sistema de govern és substituït per un altre que emprava un timó central articulat a l'extremitat posterior, o codast, el qual era maniobrat per mitjà d'una barra horitzontal. Les veles quadrades són substituïdes per veles llatines, que permeten cenyir més al vent, encara que mantenia una vela quadrada en el trinquet per a navegar en empopada amb forts vents i se la dota de dos o tres canons en el castell de proa.

Les galeres tenien una sola coberta, sobre la qual s'instal·laven dos files de remers. Armaven de 30 a 50 remers. El nombre de remers que vogaven amb el mateix rem era normalment de cinc, que arribava fins a set en les grans galeres. En la popa s'alçava un espaiós senó cobert per un tendal.

Es distingien unes quantes classes de galeres segons la seua construcció: *galera bastarda*, la més robusta i pesada, de major capacitat i estabilitat; *galera subtil*, la més fina i lleugera, que avançava molt bé a rem; *galera birrem o trirrem*, de dos pals o tres files de remes; *galera grossa*, que podia portar grans carregaments.

La galiassa era de grans dimensions i fortament artillada per banda. Tenia 500 tones, 160 peus d'eslora i 30 de mànega, portava 25 bancs per banda a tres remes cada banc. La seua dotació sobrepassava els 200 hòmens. Utilitzaven tres pals amb veles llatines i la coberta era continuada, això proporcionava més seguretat als remers. Fins a mitjan del segle XVIII l'activitat d'estes naus va ser molt gran.

GALERAS Y GALEAZA (SIGLO XVI)

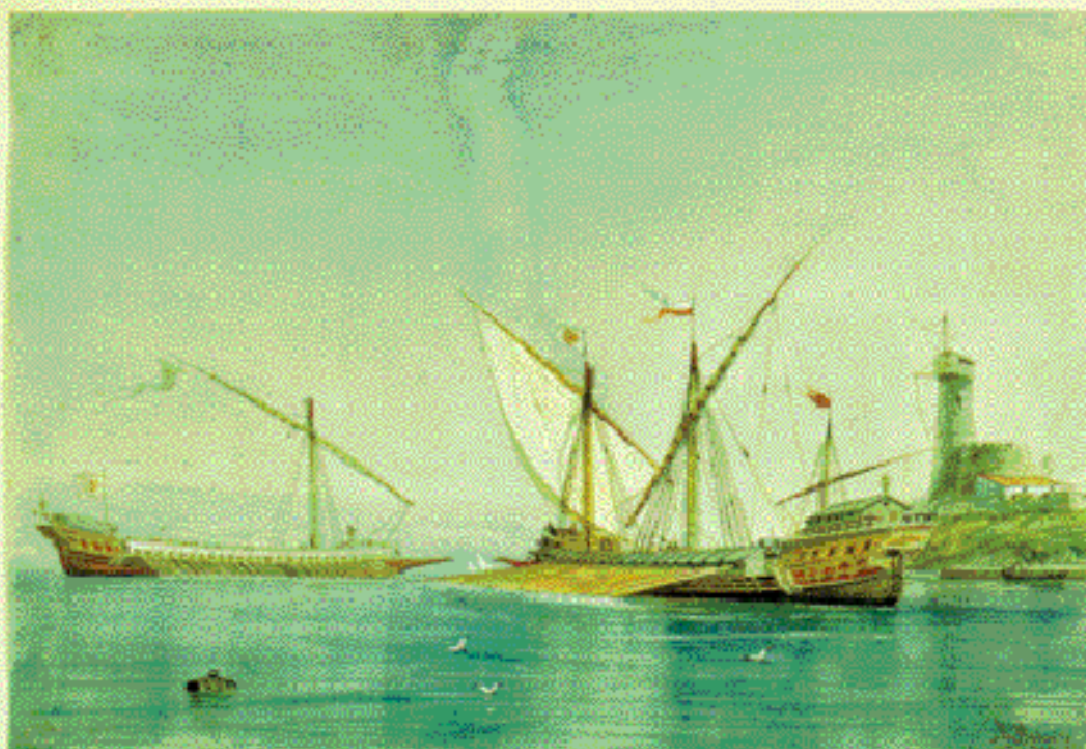
Acuarela sobre papel,
49,5 x 63,5 cm.
Museo Naval de Madrid. N° 576

La evolución de la *galera* a lo largo de los siglos fue lenta y se manifestó en tres aspectos: el timón, el aparejo y el armamento. A principios del siglo XVI, el sistema de gobierno es sustituido por otro que empleaba un timón central articulado a la extremidad posterior, o codaste, maniobrado mediante una barra horizontal. Las velas cuadras son sustituidas por velas latinas que permiten ceñir más al viento, aunque mantenía una vela cuadra en el trinquete para navegar en empopada con fuertes vientos y se la dota de dos o tres cañones en el castillo de proa.

Las galeras tenían una sola cubierta sobre la que se instalaban dos filas de remeros. Armaban de 30 a 50 remeros. El número de remeros que bogaban con el mismo remo era corrientemente de cinco, llegándose hasta siete en las grandes galeras. En popa se levantaba una espaciosa toldilla cubierta por un tendal.

Se distinguían varias clases de galeras según su construcción: *galera bastarda*, la más robusta y pesada, de mayor capacidad y estabilidad; *galera sutil*, la más fina y ligera que andaba muy bien a remo; *galera birreme o trirreme*, de dos palos o tres filas de remos; *galera grossa* que podía llevar grandes cargamentos.

La *galeaza* era de grandes dimensiones y fuertemente artillada por banda. Tenía 500 toneladas, 160 pies de eslora y 30 de manga, llevaba 25 bancos por banda a tres remos cada banco. Su dotación sobrepasaba los 200 hombres. Utilizaban tres palos con velas latinas y la cubierta era corrida proporcionando mayor seguridad a los remeros. Hasta mediados del siglo XVIII la actividad de estas naves fue muy grande.



CALLEJA SURIL

Es el primer buque de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero, y el primero de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero.

RENACIMIENTO.

1810 XVI.

PRINCESA DE CALABIA.

Es el primer buque de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero, y el primero de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero.

El primer buque de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero, y el primero de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero.



Es el primer buque de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero, y el primero de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero.



Es el primer buque de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero, y el primero de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero.



Es el primer buque de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero, y el primero de la Armada de España que ha sido construido en el extranjero.

GALIONS (SEGLE XVII)

Aquarel·la sobre paper,
49,5 x 63,5 cm.
Museu Naval de Madrid. Núm. 585

El galió és d'origen incert i imprecís, encara que, segons testimonis, les primeres embarcacions d'este tipus es van construir a Espanya, així se'ls anomenava les naus que feien el tràfic de mercaderies amb les Índies. L'acció quasi permanent de la pirateria en la mar va obligar estes naus no sols a armar-se fortament sinó també a aconseguir una bona velocitat.

El galió era paregut en les seues formes a la galera, d'ací el nom. La coberta, amb gran rufa, portava un gran alcàsser a popa amb uns quants pisos, i a la proa hi havia un castell alt que a vegades sobreeixia de la roda, i continuava per un esperó.

La popa, inicialment redona, es va anar modificant a plana. El codast sostenia un espill pla en forma de pera, que s'estretia en la part alta. Tenia dos pals principals creuats amb vergues; el trinquet estava caigut cap a proa amb veles trinquet i cavallet, i en el pal major estan les veles major i de gàbia. El bauprés portava civadera i un o dos pals de messana amb veles llatines. L'artillat es distribuïa en diverses cobertes, les portaleres de les quals es disposaven en escacat; els de la carrera d'Índies portaven de 40 a 50 canons i quasi 500 tones de desplaçament.

Al llarg del segle XVI i en el següent, la construcció naval va anar perfeccionant-se amb càlculs més precisos i regles més empíriques, al mateix temps que el gust per la decoració va anar creixent; així, els galions del segle XVII van arribar a ser el summum de la perfecció, pel fet d'incorporar tots els coneixements marítims de l'època i la bellesa de l'art contemporani.

GALEONES (SIGLO XVII)

Acuarela sobre papel,
49,5 x 63,5 cm.
Museo Naval de Madrid. N° 585

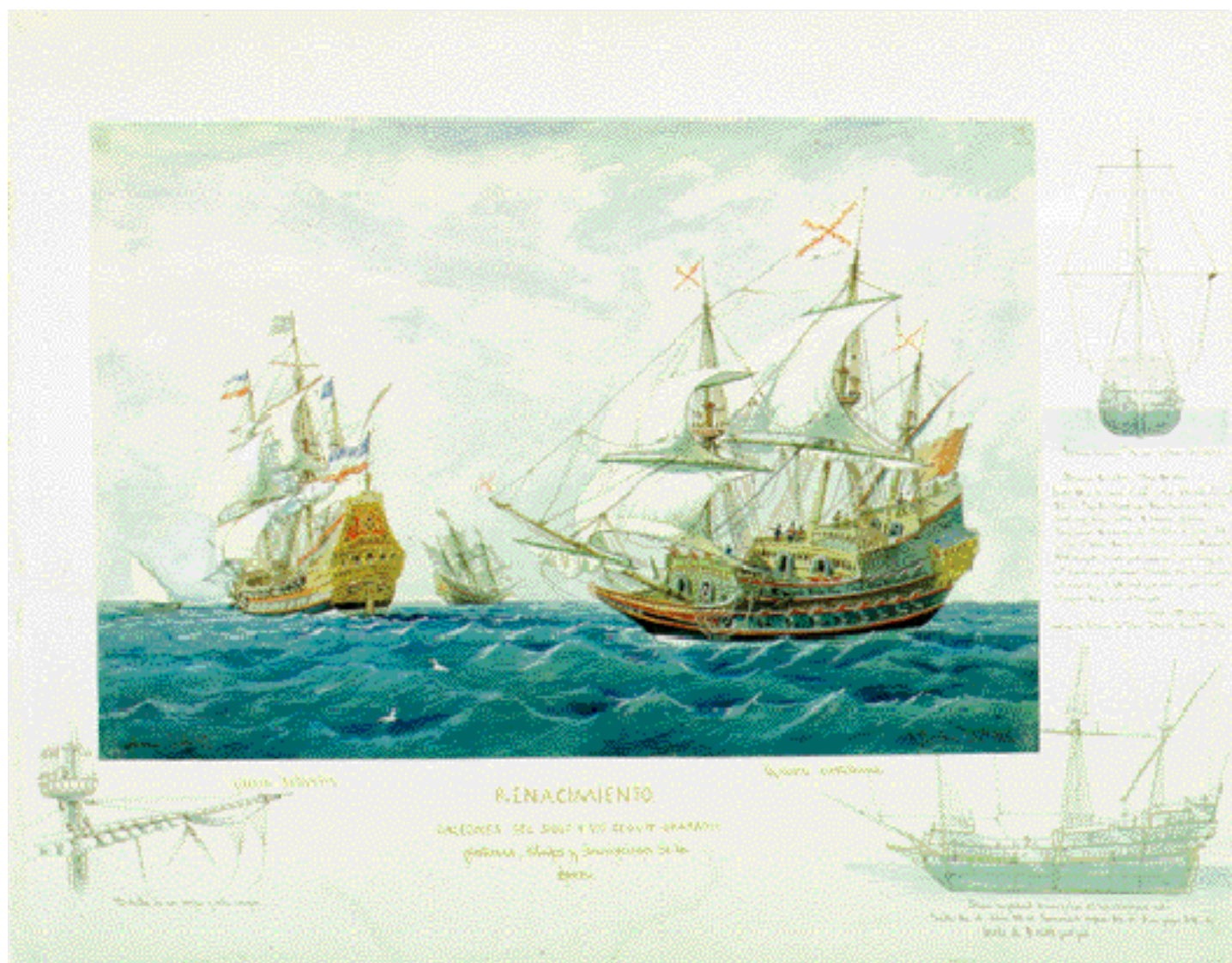
El galeón es de origen incierto e impreciso aunque según testimonios, los primeros barcos de este tipo se construyeron en España, donde se les llamó a los buques que hacían el tráfico de mercancías con las Indias. La acción casi permanente de la piratería en la mar, obligó a estos buques no sólo a armarse fuertemente sino también a desarrollar una buena velocidad.

El *Galeón* era parecido en sus formas a la galera, de aquí su nombre. La cubierta, con gran arrufo, llevaba un gran alcázar a popa con varios pisos y en la proa un castillo alto que a veces sobresalía de la roda, continuando por un espolón.

La popa inicialmente redonda, se fue modificando a plana. El codaste sostenía un espejo plano en forma de pera, estrechándose en la parte alta. Tenía dos palos principales cruzados con vergas, el trinquete caído hacia proa con velas trinquete y borriquete y, en el palo mayor velas mayor y de gavia. El bauprés llevaba cebadera y uno o dos palos de mesana con velas latinas. El artillado se distribuía en varias cubiertas, cuyas portañolas se disponían en ajedrezado; los de la Carrera de Indias llevaban de 40 a 50 cañones y casi 500 toneladas de desplazamiento.

A lo largo del siglo XVI y en el siguiente la construcción naval fue perfeccionándose con cálculos más precisos y reglas más empíricas, a la vez que el gusto por la decoración fue creciendo, así los galeones del siglo XVII, llegaron a ser el sumo de la perfección, al incorporar todos los conocimientos marítimos de la época y la belleza del arte contemporáneo.

El galió holandés disposava de doble pont, doble castell i tres pals; el trinquet, inclinat cap a proa; el major, cap a popa; la messana es conservava vertical, i el bauprés, molt allargat, descansava sobre un esperó que formava un angle d'uns 30°. Els galions holandesos d'este segle tenen reminiscència portuguesa. Les altes i tallades proes i popes els donaven un indefinible aire masculí. Davant del funcionalisme simple i herreria dels galions espanyols, resalta més la sumptuosa riquesa i l'extremat barroquisme dels holandesos.



El *Galeón* holandés disponía de doble puente, doble castillo y tres palos, el trinquete inclinado hacia proa, el mayor hacia popa, la mesana se conservaba vertical y el bauprés alargadísimo, descansaba sobre un espolón formando un ángulo de unos 30°. Los galeones holandeses de este siglo tienen reminiscencia portuguesa. Sus alterosas y talladas proas y popas, les daban un indefinible aire masculino. Ante el funcionalismo simple y herreriano de los galeones españoles resalta más la suntuosa riqueza y el extremado barroquismo de los holandeses.

MARINA OCEÀNICA. SEGLE XVIII

Aquarel·la sobre paper,
49,5 x 63,5 cm.
Museu Naval de Madrid. Núm. 594

Durant el segle XVIII, l'avanç de la ciència va permetre que la construcció naval passara a regir-se per les lleis de la mecànica. Comencen a construir-se naus aparellades i armades com a veritables navilis de guerra. La maniobrabilitat i l'armament eren els eixos principals de la nova construcció. Les successives transformacions dels navilis, que partien de l'originari i llunyà galió espanyol, havien arribat al seu fi.

L'arboradura es convertix en l'element fonamental, per la importància de la velocitat i la maniobrabilitat. Les grans superfícies vèliques, com a conseqüència de grans pals i antenes, donen lloc a tindre molt present l'estabilitat i el balanç. Així com la grandària i el nombre de canons diferencià els navilis de línia de les fragates.

Els navilis es van dividir en ordes: el primer orde tenia més de 90 canons; el segon, més de 80 i el tercer, més de 50. Els de primer orde eren considerats prou potents per a combatre en línia i per això eren anomenats navilis de línia. Un navili de quart orde tenia més de 38 canons; un de quint, més de 18; finalment, un de sext orde, més de 6. Tots els navilis portaven aparell de creu en els seus tres pals. Les fragates van aparéixer al voltant de 1650 amb el concepte de navili de línia. França i Espanya van ser les primeres a disposar d'estes. Anglaterra va tardar un poc més a decidir-se per estes; la primera va ser construïda en 1756. Es destacaven de les seues bases per al combat i per al transport de mercaderies. Es caracteritzaven per la finor dels seus bucs, l'esveltesa dels seus alts aparells de creu amb molta guinda i una sola línia de porta en el seu costat de menys de 50 canons.

MARINA OCEÁNICA. SIGLO XVIII

Acuarela sobre papel,
49,5 x 63,5 cm.
Museo Naval de Madrid. N° 594

Durante el siglo XVIII, el adelanto de la ciencia permitió que la construcción de naval pasara a regirse por las leyes de la mecánica. Se empieza a construir buques aparejados y armados como verdaderos navíos de guerra. La maniobrabilidad y el armamento eran los ejes principales de la nueva construcción. Las sucesivas transformaciones de los navíos, partiendo del originario y lejano galeón español habían llegado a su fin.

La arboladura se convierte en el elemento fundamental, por la importancia de la velocidad y la maniobrabilidad. Las grandes superficies vélicas, como consecuencia de grandes mástiles y entenas dan lugar a tener muy presente la estabilidad y el balance. Así como el tamaño y el número de cañones va a diferenciar a los navíos de línea de las fragatas.

Los navíos se dividieron en órdenes: primer orden tenía más de 90 cañones; el segundo más de 80 y el tercero más de 50. Los de primero eran considerados lo bastante potentes para combatir en línea y por ello eran llamados navíos de línea. Un navío de cuarto orden tenía más de 38 cañones, uno de quinto más de 18 y por último, uno de sexto orden más de 6. Todos los navíos llevaban aparejo de cruz en sus tres palos.

Las fragatas aparecieron hacia 1650 con el concepto de navío de línea. Francia y España fueron las primeras en disponer de éstas. Inglaterra tardó un poco más en decidirse por ellas; la primera fue construida en 1756. Se destacaban de sus bases para el combate y para el transporte de mercancías. Se caracterizaban por la finura de sus cascos, esbeltez de sus altos aparejos de cruz con mucha guinda, una sola línea de porta en su costado de menos de 50 cañones.

El *Lugre* era una nau xicoteta, de molt de calat a popa, amb tres pals i veles *tarquinas* o de ventall, sobre les quals es posaven gàbies volants. Els de guerra podien portar fins a deu peces d'artilleria.



El *Lugre* era un barco pequeño, de mucho calado a popa con tres palos y velas tarquinas o de abanico, sobre las cuales se ponían gavias volantes. Los de guerra podían portar hasta diez piezas de artillería.

TORPEDINERS I CAÇATORPEDINERS DE L'ARMADA ESPANYOLA. SEGLE XIX

Aquarel·la sobre paper,
49,5 x 63,5 cm.
Museu Naval de Madrid. Núm. 585

Des que l'enginyer anglés Withehead en 1868 havia posat a punt un torpede mogut per un motor d'aire comprimit i que conservava el rumb amb un giroscopi, era inevitable l'aparició d'un nou tipus de vaixell d'alta velocitat, maniobrabilitat i xicoteta grandària, que poguera transportar-lo i enfrontar-se a les grans unitats cuirassades amb èxit.

La realització d'esta nau xicoteta i ràpida es deu a Thornycroft en 1872. Posteriorment, entre 1888 i 1895, Agustin Normand va construir els primers torpediners francesos. En 1877, Espanya va adquirir quatre torpediners de la classe *Falke*: *Halcón*, *Azor*, *Ariete* i *Rayo*; els dos primers, construïts per les drassanes Yarrow, i els segons, a Thornycroft. Desplaçaven 120 tones i tenien 45 metres d'eslora, 4,42 de mànega i 1,4 de calat. Portaven dos hèlices que els proporcionaven una velocitat de 24 nucs. Estaven armats amb tres tubs llançatorpedes. Per esta època, l'Armada espanyola buscava un vaixell que, reunint les condicions dels torpediners, poguera acompanyar les esquadres en qualsevol classe de navegacions. El resultat va ser el caçatorpediners *Destructor*, construït per Thomson (Clydebank) en 1866. Desplaçava 350 tones, i tenia d'eslora 58,74 m, de mànega 7,73 i de puntal 2,2. Estava propulsat per una màquina de 3.800 CV i dos hèlices, que li donaven una velocitat de 22,5 nucs. Armat amb un canó de 90 mm, quatre de 6 lliures de tir ràpid, dos de revòlver i dos tubs llançatorpedes. Desenrotllada i ampliada la seua concepció per Gran Bretanya, va donar origen a un nou tipus de nau: el *destructor*.

TORPEDEROS Y CAZATORPEDEROS DE LA ARMADA ESPAÑOLA. SIGLO XIX

Acuarela sobre papel,
49,5 x 63,5 cm.
Museo Naval de Madrid. N° 585

Desde que el ingeniero inglés Withehead en 1868 había puesto a punto un torpedo movido por un motor de aire comprimido y que conservaba el rumbo con un giroscopio, era inevitable la aparición de un nuevo tipo de buque de alta velocidad, maniobrabilidad y pequeño tamaño, que pudiera transportar a éste y enfrentarse a las grandes unidades acorazadas con éxito.

La realización de este barco pequeño y rápido se debe a Thornycroft 1872. Posteriormente entre 1888 y 1895 Agustín Normand construyó los primeros torpederos franceses. En 1877 España adquirió cuatro torpederos de la clase *Falke*: *Halcón*, *Azor*, *Ariete* y *Rayo*, los dos primeros contruidos por los astilleros Yarrow y los segundos en Thornycroft. Desplazaban 120 ton, tenían 45 metros de eslora, 4,42 de manga y 1,4 de calado. Llevaban dos hélices que le proporcionaba una velocidad 24 nudos. Estaban armados con tres tubos lanzatorpedos.

Por esta época la Armada española buscaba un buque que reuniendo las condiciones de los torpederos, pudiese acompañar a las escuadras en toda clase de navegaciones. El resultado fue el caza-torpederos *Destructor* construido por Thomson (Clydebank) en 1866. Desplazaba 350 ton, eslora 58,74 m, manga 7,73 y puntal 2,2. Estaba propulsado por una máquina de 3.800 CV y dos hélices, que le daban un andar de 22,5 nudos. Armado con un cañón de 90 mm, cuatro de 6 libras de tiro rápido, dos de revólver y dos tubos lanzatorpedos. Desarrollada y ampliada su concepción por Gran Bretaña, dio origen a un nuevo tipo de buque «El Destructor».

VAPOR DE RODES REY JAIME II

Oli sobre taula,
27,7 x 38,1 cm.
Firmat en angle inferior dret. "R.
Monleón"
Col·lecció particular

La propulsió a roda va determinar una gran modificació en els bucs per a mantindre unes bones condicions marineres; no obstant això, es van mantindre els sistemes d'aparell vèlic amb escasses modificacions. La primera marina que va adaptar esta propulsió va ser l'anglesa. Es caracteritzaven pel fet que la seua roda estava col·locada molt més a proa que el centre, els pals de llapisser amb cangrees i ximeneres molt altes i estretes.

El primer gran vapor de rodes va ser el *Great Wester*, que en 1838 realitzà el viatge d'anada i tornada Bristol - Nova York en 15 i 14 dies, respectivament. Construït de fusta a Anglaterra, desplaçava 1.340 tones, i tenia 64,6 m d'eslora i 10,6 de mànega.

Els primers tipus de vaixells de rodes construïts a Espanya van ser el *Lepanto* a La Carraca en 1846, l'*Antonio de Ulloa* i el seu bessó el *Jorge Juan* al Ferrol en 1851, tots per a la Marina de Guerra.

En 1836, el suec John Ericsson adapta l'hèlice aplicant-la als vaixells amb el sistema ideat per l'anglès Francis Petit Smit. Des d'esta data, este tipus de propulsió es va imposar a poc a poc.

D'un aparell rudimentari dels primers vapors, es passà a un de més complet, de goleta o bergantí goleta o corbeta segons port, ja que ben sovint es quedaven parats per avaria en la màquina. En perfeccionar-se la màquina i la propulsió per hèlice, es va anar suprimint la vela fins a desaparèixer.

VAPOR DE RUEDAS REY JAIME II

Óleo sobre tabla,
27,7 x 38,1 cm.
Firmado en ángulo inferior drcho.
"R. Monleón"
Colección particular

La propulsión a rueda determinó una gran modificación en los cascos para mantener unas buenas condiciones marineras, sin embargo se mantuvieron los sistemas de aparejo vélico con escasas modificaciones. La primera marina que adaptó esta propulsión fue la inglesa. Se caracterizaban por que su rueda estaba colocada mucho más a proa que el centro, los palos de lapicero con cangrejas y chimeneas muy altas y estrechas.

El primer gran vapor de ruedas fue el *Great Wester* que en 1838 realizo el viaje de ida vuelta Bristol-Nueva York en 15 /14 días respectivamente. Construido de madera en Inglaterra, desplazaba 1340 tom, de eslora 64.6 m y manga 10.6.

Los primeros tipos de buques de ruedas construidos en España fueron el *Lepanto* en La Carraca en 1846, el *Antonio de Ulloa* y su gemelo el *Jorge Juan* en Ferrol en 1851, todos para la Marina de Guerra.

En 1836 el sueco John Ericsson adapta la hélice aplicándola a los buques al sistema ideado por el inglés Francis Petit Smit. Desde esta fecha este tipo de propulsión fue imponiéndose poco a poco.

De un aparejo rudimentario de los primeros vapores se paso a uno mas completo, de goleta o bergantín goleta o corbeta según porte, pues con frecuencia se quedaban parados por avería en la maquina. Al perfeccionarse la maquina y la propulsión por hélice, se fue suprimiendo la vela hasta desaparecer.

El *Rey Jaime II* va ser el segon vapor de rodes de buc de ferro de l'Empresa Mallorquina de Vapor, construït igual que l'anterior (el *Rey Jaime I*) a Londres (drassanes del Tàmesi) segons plànols de J. Scott Russel.

Desplaçament: 332 tones, eslora 65 m, mànega 8,5 i puntal 5. Propulsió: dos calderes de 225 CV que impulsaven dos rodes de paletes. Aparell de goleta de velatxo (dos pals més botoló amb flocs).

Va ser avarat en 1858 i destinat inicialment a la línia Barcelona - Palma de Mallorca. Amb posterioritat, va cobrir la línia València- Palma de Mallorca. Va ser donat de baixa en 1889 i desballestat l'any següent.



El *Rey Jaime II* fue el segundo vapor de ruedas de casco hierro de la Empresa Mallorquina de Vapor construido igual que su anterior (el *Rey Jaime I*) en Londres (Astilleros del Támesis) según planos de J. Scott Russel.

Desplazamiento 332 tom, eslora 65 m, manga 8.5 y puntal 5. Propulsión dos calderas de 225 CV que impulsaban dos ruedas de paletas. Aparejo de goleta de velacho –dos palos mas botolón con foques.

Fue botado en 1858 y destinado inicialmente a la línea Barcelona-Palma de Mallorca. Con posterioridad cubrió la línea Valencia-Palma de Mallorca. Fue dado de baja en 1889 y desguazado al año siguiente.

SECCIÓ TERCERA / LES CARAVEL·LES DE COLOM

Fernando González de Canales y López-Obrero



El llarg del temps han sigut molts els investigadors que s'han ocupat de Cristòfol Colom i del descobriment d'Amèrica respecte a les naus i caravel·les que eren usades en el segle xv. Ja pels anys 1875 i 1876, l'acadèmic de la Història i capità de navili Cesáreo Fernández Duro va publicar *El Museo Español de Antigüedades* i *Las Disquisiciones Náuticas*, documentats estudis; el va seguir el pintor-restaurador del Museu Naval de Madrid Rafael Monleón Torres, que ho tractà en la seua obra *Historia gráfica de la construcción naval bajo su aspecto artístico* i en les revistes *General de Marina* i *El Centenario*, com es pot observar en els estudis arqueològics que s'exposen.

En acostar-se el IV Centenari, per a solemnitzar un esdeveniment tan gran, a proposta del Govern, les Corts van aprovar la reconstrucció d'una nau del segle xv, el més semblant possible a la nau *Santa María*, capitana en el descobriment.

Per a dur a terme eixa comesa, el ministre de Marina, José M. de Beránger, va crear una junta presidida pel general d'enginyers de l'Armada, Casimiro Bona, i de la qual formaven part Cesáreo Fernández Duro i Rafael Monleón, i els acadèmics de la història Aureliano Fernández-Guerra i Juan de Dios de la Rada; hi va actuar com a ponent Monleón, que va presentar els plànols, els models i la memòria com a base per a la definició del projecte.

SECCIÓN TERCERA / LAS CARABELAS DE COLÓN

Fernando González de Canales y López-Obrero



lo largo del tiempo han sido muchos los investigadores que se han ocupado de Cristóbal Colón y del descubrimiento de América respecto a las naos y carabelas que eran usadas en el siglo XV. Ya por los años 1875 y 76 el Académico de la Historia capitán de navío D. Cesáreo Fernández Duro publico en el "Museo Español de Antigüedades" y en las "Disquisiciones Náuticas" documentados estudios, siguióle el pintor-restaurador del Museo Naval de Madrid D. Rafael Monleón Torres tratándolo en su obra "Historia grafica de de la construcción naval bajo su aspecto artístico" y en las revistas *General de Marina* y *El Centenario*, como se puede contemplar en los estudios arqueológicos que se exponen.

Al aproximarse el IV centenario, para solemnizar tan gran acontecimiento, a propuesta del gobierno, las Cortes aprobaron la reconstrucción de una nao del siglo XV, lo mas exactamente posible a la nao *Santa Maria*, capitana en el descubrimiento.

Para llevar a cabo tal cometido el ministro de marina D. José M. de Beránger creó una Junta presidida por el general de ingenieros de la Armada D. Casimiro Bona, y de la que formaban parte D. Cesáreo Fernández Duro y D. Rafael Monleón, y los académicos de la historia D. Aureliano Fernández-Guerra y D Juan de Dios de la Rada y en la que actuó como ponente Monleón, que presentó los planos, modelos y memoria como base para la definición del proyecto.



Com a resultat, la junta va elevar al ministre la corresponent memòria, conseqüència de la qual es crea una comissió executiva per a la realització del projecte, presidida per Fernández Duro per a dur-ne a terme la construcció, que es va realitzar a l'Arsenal de La Carraca.¹ Les rèpliques de les caravel·les *Pinta* i *Niña* es van construir de xicotetes naus mercants transformades a Barcelona l'any anterior. L'any 1953 la *Santa María* va patir un incendi, cosa que en va obligar el desballestament. Les restants van ser desballestades amb anterioritat. Al Museu Naval de Madrid es conserva el model de l'esmentada *Santa María*. Per al V Centenari es construïx la que s'exposa com a model de nau del segle xv i que es conserva al Museu de la Torre del Oro de Sevilla.

¹ La comissió executiva estava formada pel capità de navili Cesáreo Fernández Duro (president), el tinent de navili de 1a classe Francisco Cardona, el pintor restaurador Rafael Monleón, el comptador de navili Francisco Gomes Sínico i l'enginyer Leopoldo Puente per a dirigir la construcció.

Como resultado la junta elevo al Ministro la correspondiente memoria, consecuencia de la cual se creo una comisión ejecutiva para la realización del proyecto, presidida por el Fernández Duro para llevara a cabo la construcción, que se realizó en el Arsenal de La Carraca.¹ Las replicas de las carabelas *Pinta* y *Niña*, se construyeron de pequeños barcos mercantes trasformados en Barcelona el anterior año. En el año 1953 la *Santa Maria* sufrió un incendio lo que obligo a su desguace. Las restantes fueron desguazadas con anterioridad. En el Museo Naval de Madrid se conserva el modelo de la citada *Santa Maria*. Para el V Centenario se construyo la que se expone como Modelo de nao del siglo XV y que se conserva en el Museo de la Torre del Oro de Sevilla.

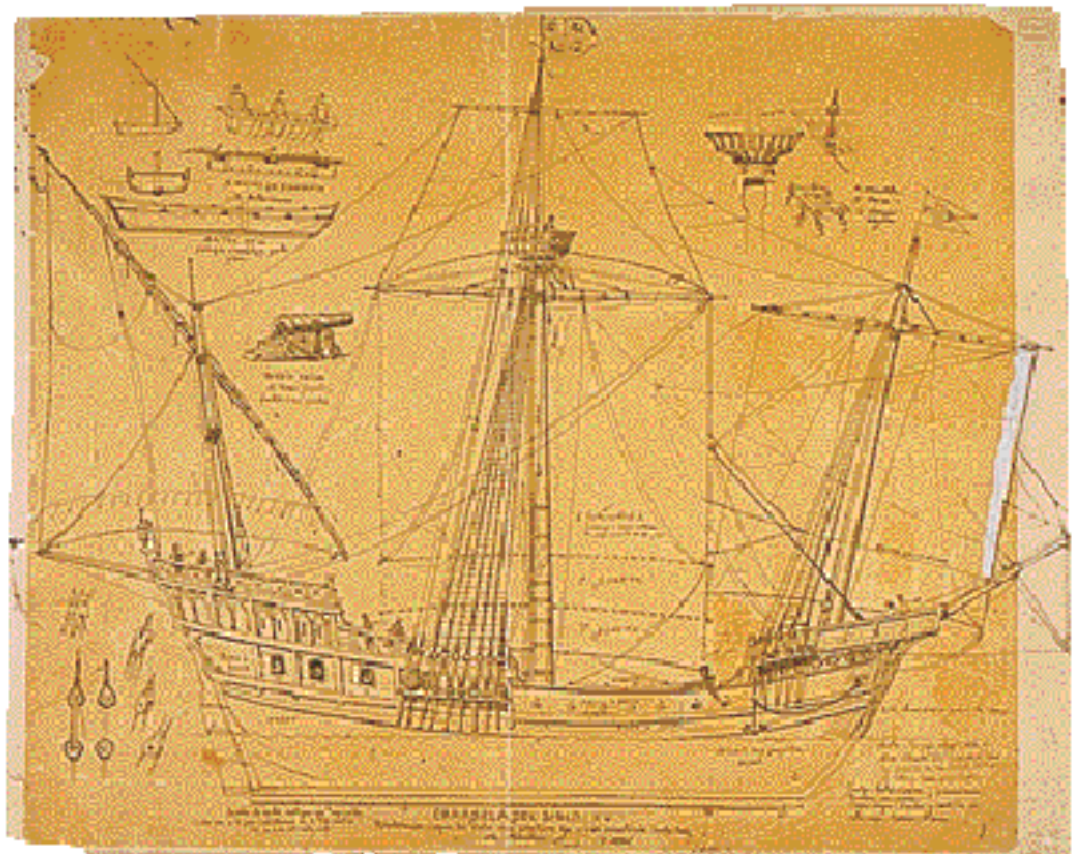
¹ La comisión ejecutiva estaba formada por capitán de navío D. Cesáreo Fernández Duro (presidente), el teniente de navío de 1ª clase D. Francisco Cardona, el pintor restaurador D. Rafael Monleón, el contador de navío D. Francisco Gomes Sínico y el ingeniero D. Leopoldo Puente para dirigir la construcción.

CARAVEL·LA SEGLE XV

Ploma sobre paper de calcar apegat a paper de marquilla, 88,4 x 63,2 cm.
Baix: "Restitución según datos mas positivos que se han encontrado hasta hoy R Monleón J. 1891" (firmat i rubricat) Biblioteca Nacional. Núm. 4.405

Dibuix presentat per a estudi a la Junta nomenada pel ministre de Marina per a la reconstrucció de la *Santa María*.

Vista del costat de babord: Maniobra cavalleria, aparell, àncores, artilleria, etc. Detalls amb mesures i colors. Magnífic estudi i dibuix.



CARABELA SIGLO XV

Pluma sobre papel calco pegado a marquilla, 88,4 x 63,2 cm.
Abajo: "Restitución según datos mas positivos que se han encontrado hasta hoy R Monleón J. 1891" (firmado y rubricado) Biblioteca Nacional. N° 4405

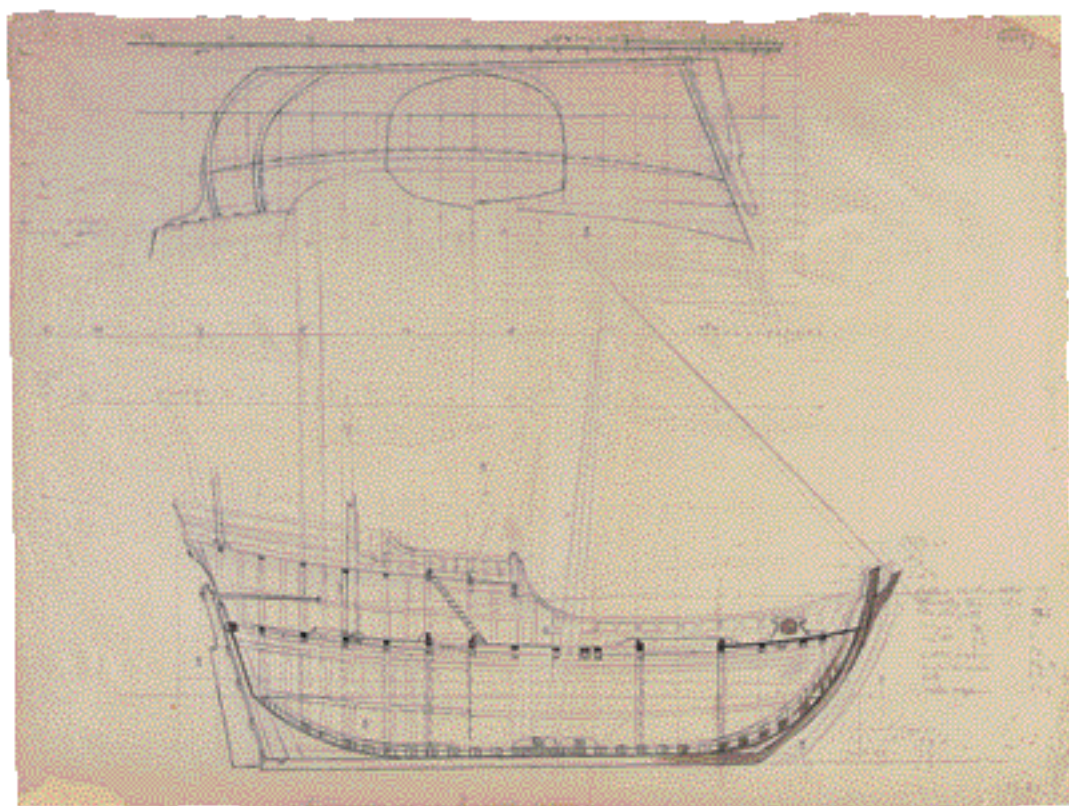
Dibujo presentado para estudio a la Junta nombrada por el Ministro de marina para la reconstrucción de la *Santa María*.

Vista del costado de babor: Maniobra caballería, aparejo, anclas, artillería etc. Detalles con medidas y colores. Magnifico estudio y dibujo.

ESTUDI DE FORMES DE LA CARAVEL·LA “NIÑA”

Presentat per a estudi a la Junta nomenada pel ministre de Marina per a la reconstrucció de les caravel·les.

Llapis i tinta sobre paper,
56,2 x 77,9 cm.
Biblioteca Nacional. Núm. 4.412



ESTUDIO DE FORMAS DE LA CARABELA “NIÑA”

Presentado para estudio a la Junta nombrada por el Ministro de marina para la reconstrucción de las carabelas.

Lápiz y tinta sobre papel,
56,2 x 77,9 cm.
Biblioteca Nacional. N° 4412

PLÀNOL PER A LA RECONSTRUCCIÓ DE LA CARAVEL·LA “NIÑA”

Blanc d'aquarel·la sobre paper blau, 48,5 x 75,6 cm.

Dalt: “Croquis del plano de una carabela latina del s. xv, para la reconstrucción de la Niña en 1892”

Angle inferior dret: “Firmado ideado y dibujado a pluma en 1892 por Rafael Monleón” (rúbrica).

Biblioteca Nacional. Núm. 4.404

Presentat per a estudi a la Junta nomenada pel ministre de Marina per a la reconstrucció de les caravel·les.

Vista del costat d'estribord i secció transversal amb maniobra, cordam i àncora.

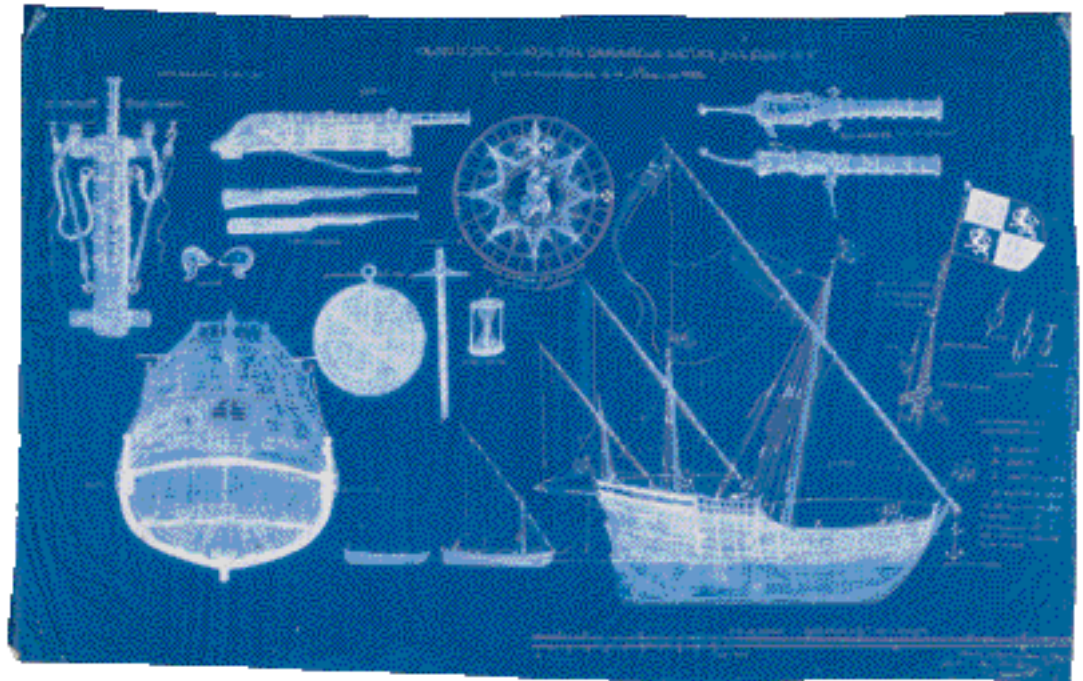
Instruments de navegació: rosa nàutica amb la imatge de la Mare de Déu Stella Maris –segle XV–, astrolabi, volantí i ampolleta.

Artilleria: llombardes, falconets i espingarda.

Embarcacions menors: bot i xalupa.

Banderes i gallardets: empavesada amb les armes de Castella i Aragó, creu verda, ensenya de l'empresa del descobriment, estendard de Castella quarterat en roig i negre i escut dels Reis Catòlics, l'àguila de l'evangelista sant Joan.

Escala en metres i peus.



PLANO PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA CARABELA “NIÑA”

Blanco de acuarela sobre papel azul, 48,5 x 75,6 cm.

Arriba: “Croquis del plano de una carabela latina del s. XV, para la reconstrucción de la Niña en 1892”

Ángulo inferior drcho: “Firmado ideado y dibujado a pluma en 1892 por Rafael Monleón” (rubrica).

Biblioteca Nacional. N° 4404

Presentado para estudio a la Junta nombrada por el Ministro de marina para la reconstrucción de las carabelas.

Vista del costado de estribor y Sección transversal con maniobra, cabulleria y ancla

Instrumentos de navegación: rosa náutica con la imagen de la Virgen Stella Maris –siglo XV–, astrolabio, ballestilla y ampolleta.

Artillería; lombardas, falconetes y espingarda

Embarcaciones menores: batel y chalupa

Banderas y gallardetes: Pavesada con las armas de Castilla y Aragón, Cruz Verde enseña de la empresa del descubrimiento, estandarte de Castilla cuartelado en rojo y negro y escudo de los Reyes Católicos, el águila del Evangelista San Juan.

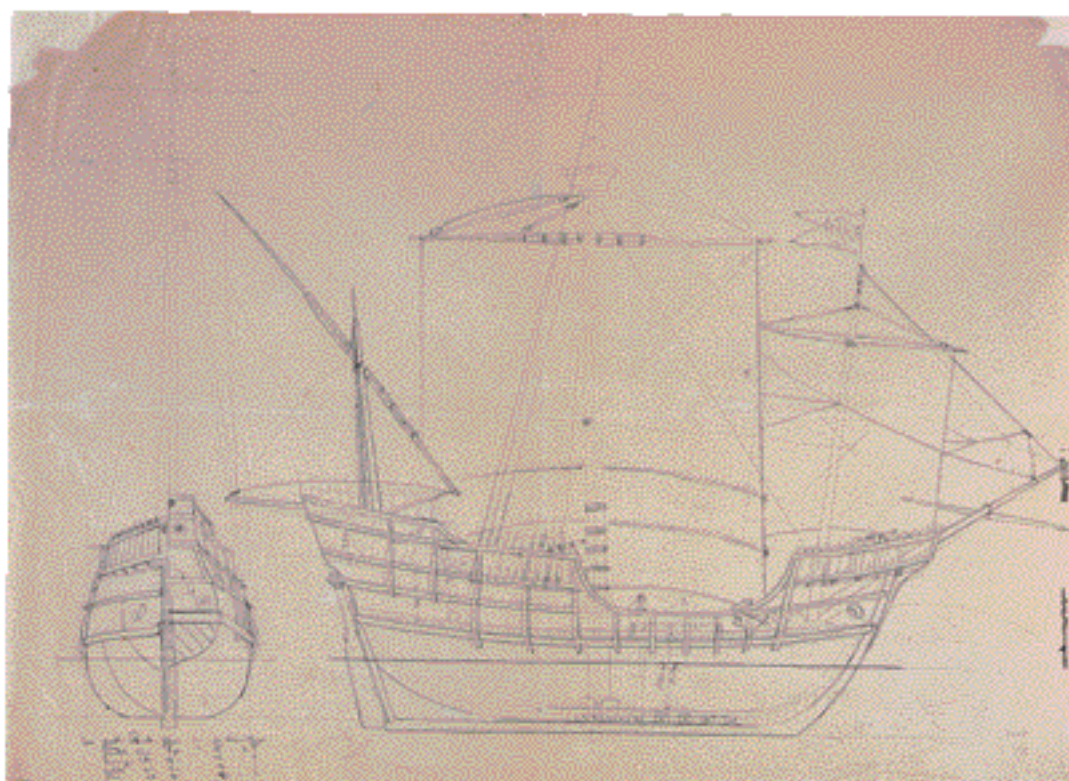
Escala en metros y pies.

ESTUDI DE FORMES DE LA NAU “SANTA MARÍA”

Presentat per a estudi a la Junta nomenada pel ministre de Marina per a la reconstrucció de la *Santa María*.

Vist per estribord. Formes del buc i dimensions: eslora, mànega, puntal i calat.

Llapis i tinta sobre paper marquilla,
88,4 x 63,2 cm.
Biblioteca Nacional. Núm. 4.409



ESTUDIO DE FORMAS DE LA NAO “SANTA MARÍA”

Presentado para estudio a la Junta nombrada por el Ministro de marina para la reconstrucción de la *Santa María*.

Visto por estribor. Formas casco y dimensiones: eslora, manga, puntal y calado.

Lápiz y tinta sobre papel marquilla,
88,4 x 63,2 cm.
Biblioteca Nacional. N° 4409

LA MARINA DE L'EDAT MITJANA. SEGLE XVI. LES CARAVEL·LES DE COLOM

Aquarel·la sobre paper,
49,5 x 63,5 cm.
Museu Naval. Núm. 558

A mitjan segle XIV, apareix per primera vegada la veu “*caravel·la*” aplicada a certes naus, lleugeres de forma i aparells variats, dedicades al cabotatge i la pesca, que pel poc calat que tenien eren aptes per a navegar molt prop de la costa i penetrar en reduïts estuaris. Així, esta denominació era aplicada més al servici que prestava que al tipus d'embarcació.

L'infant portugués Enric el Navegant va ser el primer que les va utilitzar en 1444 per a les exploracions portugueses a la costa d'Àfrica i a continuació per Espanya en la seua missió descobridora. La seua existència es va prolongar fins mitjan segle XVII. Quasi amb certesa, la majoria de les embarcacions emprades en estes expedicions eren caravel·les.

Per les seues dimensions reduïdes, la caravel·la no portava a penes superestructura. La gran innovació d'esta embarcació era la popa, que per primera vegada deixa de ser redona per a mostrar un espill totalment pla. Aparellava dos i, de vegades, tres veles llatines, les dos menors col·locades en el castell de popa.

Les caravel·les de Colom eren de construcció sòlida i senzilla segons l'època. De caminar ràpid i bon comportament mariner, disposaven de dos castells a proa i a popa. La *Santa María* arborava tres pals: major, trinquet i messana, i bauprés amb veles redones en els dos primers. Mestra, dos bonetes, i gàbia en el major, trinquet en el del seu nom, llatina en el messana i el bauprés amb civadera.

Durant la seua estada a les Illes Canàries, Colom va canviar l'aparell de la *Pinta* per veles quadres, per a aprofitar millor el vent.

LA MARINA DE LA EDAD MEDIA. SIGLO XVI. LAS CARABELAS DE COLÓN

Acuarela sobre papel,
49,5 x 63,5 cm.
Museo Naval. N° 558

A mediados del siglo XIV, aparece por primera vez la voz “*carabela*” aplicada a ciertas naos, ligeras de forma y aparejo variados, dedicadas al cabotaje y la pesca, que por su poco calado las hacían aptas para navegar muy cerca de la costa y penetrar en reducidos estuarios. Así esta denominación era aplicada mas al servicio que prestaba que al tipo de embarcación.

El infante portugués don Enrique el Navegante fue el primero que las utilizó en 1444 para las exploraciones portuguesas en la costa de África y seguidamente por España en su misión descubridora. Su existencia se prolongó hasta mediados del siglo XVII. Casi con certeza, la mayoría de las embarcaciones empleadas en estas expediciones eran carabelas.

Por su pequeño tamaño, la carabela no llevaba apenas superestructura. La gran innovación de esta embarcación era la popa, que por primera vez deja de ser redonda para mostrar un espejo totalmente plano. Aparejaba dos y en ocasiones tres velas latina, colocadas las dos menores en el castillo de popa.

Las carabelas de Colón, eran de sólida y sencilla construcción según la época, De rápido andar y buen comportamiento marino, disponían de dos castillos a proa y a popa. La Santa Maria arbolaba tres palos: mayor, trinquete y mesana y bauprés con velas redondas en los dos primeros. Maestra, dos bonetas, y gavia en el mayor, trinquete en el de su nombre, latina en el mesana y el bauprés con cebadera.

Durante su estancia en las Islas Canarias, Colón cambió el aparejo de la *Pinta* por velas cuadras, para mejor aprovechar el viento.



Carabela de 150 toneladas
do século XV



Carabela de 150 toneladas
do século XV



Carabela de 150 toneladas
do século XV



Carabela de 150 toneladas
do século XV

As carabelas eram navios de madeira, com velas e mastros, utilizados para a navegação oceânica. Eram conhecidas por serem rápidas e manobráveis, sendo ideais para a exploração e comércio marítimo da época.

MARINA DE LA EDAD MEDIA

siglo XVI

CARABELAS DE COCINA

Según los autores, estas eran las que se utilizaban para la navegación de largo alcance, y no para el comercio.



Carabela de 150 toneladas
do século XV

MODEL D'UNA NAU DEL FINAL DEL SEGLE XV

G Loret 1992
Dimensions:
alçària amb basa: 152 cm.;
longitud: 168 cm.; fons: 120 cm.
Fusta teixit (cotó, cuir), metall.
Fabricat en dos tons, clar i fosc
Museu Naval de la Torre del Oro
(Sevilla). Núm. 4.859

Model construït per a la celebració del V Centenari del descobriment.

Nau redona de molta mànega, poca eslora i bordes altes. Buc construït a cobert, reforçat amb cintes gruixudes i reforços verticals; a la proa, es tanca a la part davantera del pont amb una entrada en arc; sobre esta estructura hi ha un xicoteta plataforma triangular que sobreïx de la resta del buc; el castell està protegit per una barana. La popa redona s'eleva per a formar l'alcàsser, que arriba quasi a la mitat del pont; sobre esta s'alça el senó de popa, protegit amb una barana. El timó és de codast, la barra del qual penetra en l'alcàsser. Dos àncores de cep a proa.

La coberta té una escotilla central i una altra davall l'alcàsser, on hi ha un cabrestant. Hi ha tres pals, el major amb cofa redona, el trinquet inclinat a proa i el messana a popa i bauprés. Veles major i trinquet quadres, llatina en el messana i civadera en el bauprés. Les veles del pal major i del trinquet tenen pintada al centre una creu flordelisada roja. Quatre bombardes a l'alcàsser i fanal a popa.

Sobre la base rectangular hi ha un rètol amb nom, escala i modelista i dos plaques amb el logotip del quint centenari.

MODELO DE UNA NAO DE FINALES DEL SIGLO XV

G Loret 1992
Dimensiones:
altura con basa 152 cm.;
longitud 168 cm.; fondo 120 cm.
Madera tejido (algodón, cuero),
metal. Fabricado en dos tonos
claro y oscuro.
Museo Naval de la Torre del Oro
(Sevilla). N° 4859

Modelo construido para la celebración del V Centenario del descubrimiento.

Nao redonda de mucha manga poca eslora y bordas altas. Casco construido a tingladiillo, reforzado con gruesas cintas y refuerzos verticales, en la proa se cierra en la parte delantera del puente con una entrada en arco, sobre esta estructura hay un pequeña plataforma triangular que sobresale del resto del casco, el castillo protegido por una barandilla. La popa redonda, se eleva para formar la tolda o alcázar que llega casi a la mitad del puente, sobre esta se levanta la toldilla o castillo de popa, protegido con una barandilla. El timón de codaste cuya barra penetra en la tolda. Dos ancla de cepo a proa.

La cubierta tiene una escotilla central y otra bajo la tolda donde hay un cabestrante. Tres palos, mayor con cofa redonda, trinquete inclinado a proa, mesana a popa y bauprés. Velas mayor y trinquete cuadradas, latina en el mesana y en bauprés cebadera. Las velas del palo mayor y trinquete tienen pintada en el centro una cruz flor de lisada roja. Cuatro bombardas en la tolda y farol a popa.

Sobre la base rectangular rotulo con nombre, escala y modelista y dos placas con logotipo quinto centenario.



NAU “SANTA MARÍA”

Tinta sobre paper, 24 x 28,5 cm.
Firmat a l'angle inferior dret: “RM”
Biblioteca Nacional. Dib./15/85/55

Desplaçament: 127,57 tones; eslora: 22,6 metres; mànega: 7,8; puntal a la quaderna mestra: 4,1; al senó de popa, 8,2; al castell, 4,9.

Aparell. Tres pals, major, trinquet i messana, amb veles redones als dos primers; papafiga o treu amb dos bonetes i gàbia al major; trinquet només al del seu nom. El de popa messana, llatina, i, a més, al bauprés, un altre pal inclinat sobre la proa, l'ordiera.

Guarniment: al trinquet la creu verda, ensenya d'empresa del descobriment. Al límit del major, l'estendard de Castella; al messana, l'escut dels reis Catòlics. A la regala, les empavesades pintades amb les armes de Castella, Lleó, Aragó i Sicília. A la popa, dosseret on es resguardava la imatge de la Mare de Déu. Dos embarcacions menors, el bot llanxa gran i la xalupa menor. Armament: dos llombardes i sis falconets i armes portàtils ofensives i defensives. Només hi havia un allotjament tancat on s'allotjava Colom. Tenia llit amb cistella de transport i domàs encarnat, armari, un setial, dos cadires, una taula i una imatge de la Mare de Déu, Maris Stella.

La dotació la componien 26 hòmens, inclòs el capità de Ses Alteses Cristòfol Colom. Com a mestre, Juan de la Cosa, que posteriorment realitzaria el primer mapa del nou món.

La quilla es va armar el 23 d'abril de 1892, va ser avarada el 26 de juny i acabada el 28 de juliol; va quedar sota el comandament del capità de fragata Víctor Concas. El dia 31, la

NAO “SANTA MARÍA”

Tinta sobre papel, 24 x 28,5 cm.
Firmado ángulo inferior derecho:
“RM”
Biblioteca Nacional. Dib./15/85/55

Desplazamiento 127.57 tom; eslora 22.6 metros, manga 7.8; puntal en la cuaderna maestra 4.1; en toldilla 8.2; en el castillo 4.9.

Aparejo. Tres mástiles, mayor, trinquete y mesana con velas redondas en los dos primeros, a saber; papahigo o treu con dos bonetas y gavia en el mayor, trinquete solo en el de su nombre. El de popa mesana latina y además, en el bauprés otro palo inclinado sobre la proa, la cebadera.

Engalanado: en el trinquete la Cruz Verde enseña de empresa del descubrimiento. En el tope del mayor el estandarte de Castilla en el mesana el escudo de los reyes Católicos. En la regala las empavesas pintados con las armas de Castilla, León, Aragón y Sicilia. En la popa doselete donde se resguardaba la imagen de la Virgen nuestra señora. Dos embarcaciones menores el batel lancha grande y la chalupa menor. Armamento: dos lombardas y seis falconetes y armas portátiles ofensivas y defensivas-Solo existía un alojamiento cerrado donde se alojaba Colón; Tenia cama con transportín y arambel encarnado, armario; un setial, dos sillas y una mesa y una imagen de la Virgen, Maris Stella.

La dotación la componían 26 hombres, incluido el capitán de sus Altezas Cristóbal Colón; Como maestro Juan de la Cosa, que posteriormente realizaría el primer mapa del nuevo mundo.

Se armo la quilla en 23 de abril de 1892, siendo botada el 26 de junio y terminada en 28 de julio, quedando bajo el mando del capitán de fragata D. Víctor Concas. El día 31 la Santa

Santa María va ser remolcada fins a Huelva, en les aigües de la qual es va celebrar el 3 d'agost una gran festa naval de caràcter internacional presidida per Ses Majestats.

L'11 de febrer de 1893 va partir de Huelva cap a Amèrica, i va fer escales a Santa Cruz de Tenerife, San Juan de Puerto Rico, L'Havana, Nova York, Montreal, Detroit i Milwaukee, fins a recalar a Chicago el 7 de juliol. Allí, a la seu de l'Exposició Universal de 1893, la *Santa María* va ser cedida el 12 de novembre al Govern dels EUA, junt amb les rèpliques de les caravel·les *Pinta* i *Niña*. L'any 1953 la *Santa María* va patir un incendi que en va obligar el desballestament. Les altres van ser desballestades amb anterioritat.

Dibuix reproduït en "La nao *Santa María* memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva" 1892.



Maria fue remolcada hasta Huelva, en cuyas aguas se celebró el 3 de agosto una gran Fiesta naval de carácter internacional presidida por SS. MM.

El 11 de febrero de 1893 partió de Huelva hacia América, haciendo escalas en Santa Cruz de Tenerife, San Juan de Puerto Rico, La Habana, Nueva York, Montreal, Detroit y Milwaukee, hasta recalar en Chicago el 7 de julio. Allí en la sede de la Exposición Universal de 1893 la *Santa María* fue cedida el 12 de noviembre al Gobierno de los EEUU, junto con las replicas de las carabelas *Pinta* y *Niña*, En el año 1953 la *Santa María* sufrió un incendio lo que obligó a su desguace. Las restantes fueron desguazadas con anterioridad.

Dibujo reproducido en "La nao *Santa María* memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva", 1892.

SECCIÓ QUARTA / LA PINTURA DE LA MAR (MARINES)

M^a Paz Soler Ferrer / Fernando González de Canales y López-Obrero



Quan a Espanya es va iniciar la representació realista del paisatge, la pintura de paisatges marítims es va convertir en un tema molt cultivat en les regions costaneres, fins a tal punt que no hi havia cap ciutat pròxima a la mar sense pintor de marines aficionat o professional que no fera d'esta la seua especialitat. Tot això a pesar de les dificultats que presentava i presenta esta especialitat en l'observació del fet a representar i en l'existència de només dos elements: la mar i el cel, en la marina pura.

Si bé el cel era un obstacle difícilment salvable, no ocorria el mateix amb la mar, perquè el seu allunyament determinava que esta havia de ser copiada habitualment en els estudis del pintor basant-se en notes i apunts presos des de la platja o des de xicotetes embarcacions. Són notòries les notes de colors que Monleón acompanya quasi tots els seus dibuixos. D'ací que nombrosos pintors de marines britànics i nord-americans de l'època s'embarcaren en llargues campanyes pesqueres on dibuixaven centenars d'apunts dels estats de la mar i del comportament de les embarcacions.

L'altre aspecte a considerar era el fet o tema a relatar, que l'artista havia d'abordar íntegrament en el seu estudi, situat normalment molt lluny del motiu a tractar, sense possibilitat de confrontació amb el natural. Llavors es valia de les notes i dels apunts presos del natural en els seus viatges, fotografies, maquetes, instruments de navegació o qualsevol altre element que li fóra útil.

SECCIÓN CUARTA / LA PINTURA DE LA MAR (MARINAS)

M^a Paz Soler Ferrer / Fernando González de Canales y López-Obrero



Cuando en España se inicia la representación realista del paisaje, la pintura de paisajes marítimos se convirtió en un tema muy cultivado en las regiones costeras, hasta tal punto que no había ninguna ciudad cercana a la mar sin pintor marinista, aficionado o profesional que hicieran de esta su especialidad. Todo ello a pesar de las dificultades que presentaba y presenta esta especialidad en la observación del hecho a representar y en la existencia de sólo dos elementos la mar y el cielo, en la Marina pura.

Si bien el cielo era un obstáculo difícilmente salvable, no ocurría lo propio con la mar, pues su alejamiento determinaba que ésta tenía que ser copiada habitualmente en los estudios del pintor en base a notas y apuntes tomados desde la playa o desde pequeñas embarcaciones. Son notorias las notas de colores que Monleón acompaña a casi todos sus dibujos. De aquí que numerosos marinistas británicos y norteamericanos de la época, se embarcasen en largas campañas pesqueras donde dibujaban cientos de apuntes de los estados de la mar y del comportamiento de las embarcaciones.

El otro aspecto a considerar era el hecho o tema a relatar, que el artista debía de abordar en su integridad en su estudio, situado normalmente muy lejos del motivo a tratar, sin posibilidad de confrontación con el natural. Entonces se valía de las notas, y apuntes tomadas del natural en sus viajes, fotografías, maquetas, instrumentos de navegación o cualquier otro elemento que le fuera útil.

Els temes eren de gran varietat. Des de la representació d'embarcacions, navegant, atracades, fondejades, mariners a bord o en terra, banyistes, passejadors, mers espectadors de la mar, etc., vistes de ports, molls, ries, costes abruptes o planes, l'efecte de la mar sobre la terra, temporals, afonaments que posava l'èmfasi en el moment dramàtic o melancòlic amb l'evocació de la mort, arribant fins a la marina pura –cel i mar–, verdader desafiament del bon artista de marines.

Rafael Monleón, que havia navegat per les aigües del mar del Nord en la seua joventut, com a pilot naval, que era un gran arqueòleg naval i un magnífic dibuixant i havia après l'ofici de pintor del gran mestre paisatgista, Carlos de Haes, va reunir les condicions idònies perquè en la seua època fóra considerat com el primer pintor de marines espanyol.

La seua obra comprén una gran varietat de temes relacionats amb la mar, composicions, tècniques i dimensions, des de simples esbossos o apunts lleugeríssims, fins a dibuixos molt acabats, a l'aiguada, aquarel·les, aiguaforts i olis; en total s'han comptabilitzat al voltant de 1.000 obres de les quals unes 200 són olis.

Una mostra molt significativa se'n contempla en esta exposició.

Madrid 2002

PÁEZ RUIZ, ELENA; *Grabados españoles. Repertorio de Grabados españoles*, Madrid 1982

Los temas eran de gran variedad. Desde la representación de embarcaciones, navegando, atracadas, fondeadas, marineros a bordo o en tierra, bañistas, paseantes, meros espectadores de la mar, etc., vistas de puertos, muelles, rías, costas acantiladas o aplaceradas, el efecto de la mar sobre la tierra, temporales, hundimientos que ponía el acento en el momento dramático o melancólico con la evocación de la muerte, llegando hasta la Marina pura –cielo y mar–, verdadero desafío del buen artista marinista.

Rafael Monleón, que había navegado por las aguas del mar del Norte en su juventud, como piloto naval, que era un gran arqueólogo naval y un magnífico dibujante y había aprendido el oficio de pintor del gran maestro paisajista, Carlos de Haes, reunió las condiciones idóneas para que en su época fuera considerado como el primer marinista español.

Su obra abarca una gran variedad de temas relacionados con la mar, composiciones, técnicas y dimensiones, desde simples esbozos o apuntes ligerísimos, hasta dibujos muy terminados aguadas, acuarelas, aguatintas y oleos en total se han contabilizado alrededor de 1000 obras de las cuales sobre unos 200 son oleos.

Una muestra muy significativa de ésta se contempla en esta exposición.

Madrid 2002

PÁEZ RUIZ, ELENA; *Grabados españoles. Repertorio de Grabados españoles*, Madrid 1982.

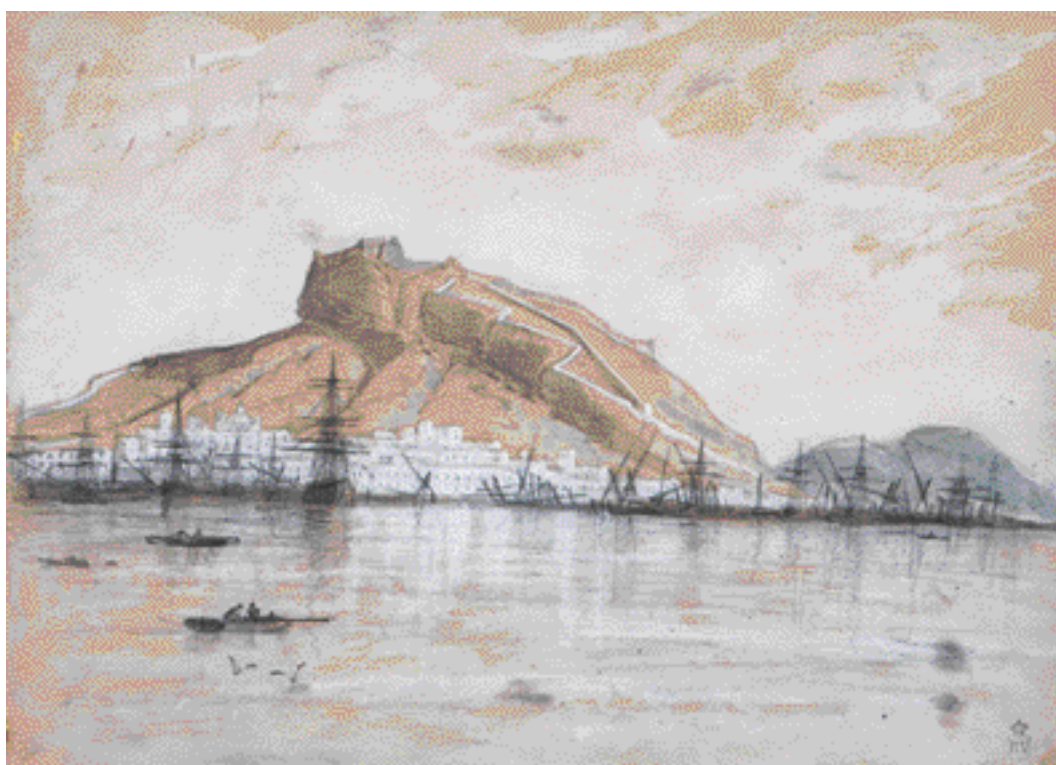
ALACANT

Llapis negre i blanc a l'aiguada
sobre paper groguenc fosc,
24 x 33,5 cm.
Biblioteca Nacional. Núm. 4.335

La vista d'esta ciutat des de la mar va ser repetida per l'autor en nombroses ocasions; sempre al fons, dominant l'obra, el castell de Santa Bàrbara i, als seus peus, la ciutat. Les variacions que introduïx són diferents: tipus de vaixells entrant o eixint del port i bots de pesca litoral.

En destaquem l'oli que, amb el títol *La rada d'Alacant* (97 x 130 cm), que posseïx El Prado.

F. G. de C.



ALICANTE

Lápiz negro y blanco de aguada
sobre papel amarillento oscuro,
24 x 33,5 cm.
Biblioteca Nacional. N° 4.335

La vista de esta ciudad desde la mar fue repetida por el autor en numerosas ocasiones, siempre al fondo dominado la obra, el castillo de Santa Bárbara y a sus pies la ciudad. Las variaciones que introduce son diferentes tipos de barcos entrando o saliendo de puerto y botes de pesca de bajura.

De entre ellos destacamos el óleo que con el título *La rada de Alicante* (97 x 130 cm.), que posee El Prado.

F. G. de C.

CONTORNADA DE ROTTERDAM

Un canal holandés amb les seues típiques característiques; les aigües calmes, el molí de vent, la ximenera de la fàbrica, el moll, les estakes senyalitzant el canal, el bot i la frondosa arbreda, vista que l'autor contemplaria moltíssimes vegades en les seues estades en esta ciutat i que repetirà amb assiduïtat en nombrosos quadres.

F. G. de C.

Ploma i aiguada sobre paper acigronat, 22,4 x 31,5 cm.
Baix a la dreta: "Al voltant de Róterdam maig 67"
Biblioteca Nacional. Núm. 4.346



ALREDEDORES DE ROTTERDAM

Un canal holandés con sus típicas características; las aguas calmas, el molino de viento, la chimenea de la fábrica, el muelle, las estacas señalizando la canal, el bote y la frondosa arboleda, vista que el autor contemplaría muchísimas veces en sus estancias en esta ciudad y que repetirá con asiduidad en numerosos cuadros.

F. G. de C.

Pluma y aguada sobre papel agarbanzado, 22,4 x 31,5 cm.
Abajo a la derecha: "Alrededor de Róterdam mayo 67"
Biblioteca Nacional. N° 4.346

BARQUES

Oli sobre taula, 15 x 24 cm.
Museu de Belles Arts Sant Pius V.
Núm. 1.434/1.394

Llegat per l'autor al Museu de Belles Arts de València.

En una platja amb edificacions de fons, es veu varada una barca de bou amb els pals de les veles, molt ben representat tot el cordam de l'embarcació. Al seu costat un bot també encallat.

M^a P. S.



BARCAS

Óleo sobre tabla, 15 x 24 cm.
Museo de Bellas Artes San Pío V.
Nº 1.434/1.394

Legado por el autor al Museo de Bellas Artes de Valencia.

En una playa con edificaciones de fondo, se ve varada una barca de bou con los palos de las velas, muy bien representada toda la cabuyería de la embarcación. A su lado un bote también varado.

M^a P. S.

VAIXELL EN UN MAR AGITAT

Amb títols semblants l'autor va realitzar nombrosos quadres de vaixells que naveguen en una marejada. En este els vaixells naveguen cenyint. Com és comú en tota la seua obra, les gavines volen sobre les ones.

Aguafort: marca 15,4 x 11 cm.;
full 38,7 x 25,7 cm.
Biblioteca Nacional¹. Núm. 14.686

F. G. de C

¹ PÁEZ RUIZ, ELENA; *op. Cit.*; Cataloga dos proves; Repertori 1421-36; núm. 14.686 i 14.697.



BARCO EN UN MAR AGITADO

Con títulos similares el autor realizó numerosos cuadros de barcos que navegan en una marejada. En éste los barcos navegan ciñiendo. Como es común en toda su obra las gaviotas vuelan sobre las olas.

Agua fuerte: marca 15,4 x 11 cm.;
hoja 38,7 x 25,7 cm.
Biblioteca Nacional¹. N° 14.686

F. G. de C.

¹ PÁEZ RUIZ, ELENA; *op. cit.*; Cataloga dos pruebas; Repertorio 1421-36; n° 14686 y 14697.

BERGANTÍ ENTRANT EN UN CANAL. HOLANDA

Oli sobre tela, 68 x 98 cm.
Firma en angle inferior dret:
"R. Monleón"
Col·lecció particular

Bergantí vist per la seua aleta de babord, amb tot l'aparell navega cap a un canal; als seus costats, embarcacions pròpies d'estes aigües s'acosten per a abarloar-se i carregar o descarregar els seus cellers. Al fons, un molí de vent i altres vaixells propis d'estes regions. Bella estampa marinera que reflectix l'arribada d'un bergantí a un canal holandés. Les tranquil·les aigües i la suau brisa impulsen el vaixell al seu destí. El vaixell, navegant a un llarg amb lleugera brisa, permet l'abarloament de les embarcacions menors al seu costat. La llum i la mar són els veraders protagonistes d'esta marina.

F. G. de C.



BERGANTÍN ENTRANDO EN UN CANAL. HOLANDA

Óleo sobre tela, 68 x 98 cm.
Firma en ángulo inferior derecho:
"R. Monleón."
Colección particular

Bergantín visto por su aleta de babor, con todo el aparejo navega hacia un canal; a sus costados embarcaciones propias de estas aguas se acercan para abarloarse y cargar o descargar sus bodegas. En el fondo un molino de viento y otros barcos propios de esta regiones. Bella estampa marinera, que refleja la arribada de un bergantín a un canal holandés. Las tranquilas aguas y la suave brisa impulsan el buque a su destino. El buque navegando a un largo con ligera brisa, permite el abarloamiento de las embarcaciones menores a su costado. La luz y la mar son los verdaderos protagonistas de esta marina.

F. G. de C.

PENYA-SEGATS DE DOVER

Presentat a l'Exposició Nacional de 1871 amb núm. 320 i el títol *Pas de Calais prop de Dover. Costa d'Anglaterra*

En la col·lecció de dibuixos existents a la Biblioteca Nacional de Rafael Monleón apareix amb el úm. 5.357 un apunt del quadro acompanyat del següent text de mà de l'autor.¹

“Diverses embarcacions naveguen escorades en una maregassa amb trencants. Bot amb mariners i boia a què està amarrat el bot a una embarcació. Cel lluminós. La mar en ombra. València 1867. D'un esbós pintat a Brussel·les. Exposició Nacional 1871. Dimensions 140 x 250 cm.”

La composició gira al voltant d'un bergantí-goleta vist per babord que talla la proa a un coolen aak que navega a sotavent. En primer pla bot i boia i, en últim, les blanques roques de Dover. Una altra vela a l'horitzó. La maragassa trencant en blanques bromeres, els blancs cúmuls i les blanques roques contrasta en una mar grisa on els reflexos de la llum evocuen les belles aurores que contemplara l'autor quan navegava per estes aigües.

F. G. de C.

¹ BARCIA, ANGEL M. DE; *op.cit.*

Oli sobre llenç, 140 x 250 cm.
Museu de Belles Arts Sant Pius V.
Núm. 1.433/1.393
Exposat a les Corts Valencianes



ACANTILADOS DE DOVER

Presentado en la Exposición Nacional de 1871 con nº 320 y el título *Paso de Calais cerca de Dover. Costa de Inglaterra*.

En la colección de dibujos existentes en la Biblioteca nacional de Rafael Monleón aparece con nº 5357 un apunte del cuadro acompañado del siguiente texto de mano del autor.¹

“Varias embarcaciones navegan escoradas en una mar gruesa con rompientes. Bote con mariners y boya a la que está amarrando el bote a una embarcacion. Cielo luminoso. La mar en sombra. Valencia 1867. De un boceto pintado en Bruselas. Exposición Nacional 1871. Dimensiones 140 x 250 cm.”

La composicion gira alrededor de un bergatin-goleta visto por babor que corta la proa a un coolen aak que navega a sotavento. En primer plano bote y boya, y en último las blancas rocas de Dover. Otra velas en el horizonte. La mar gruesa rompiendo en blancas espumas, los blancos cumulos y las blancas rocas contrasta en una mar gris donde los reflejos de la luz evocan las hermosas aurores que contemplará el autor cuando navegaba por esta agua.

F. G. de C.

¹ BARCIA, ANGEL M. DE; *op.cit.*

Óleo sobre lienzo, 140 x 250 cm.
Museo de Bellas Artes San Pío V.
Nº 1.433/1.393
Expuesto en las Cortes Valencianas

ENCALLAT

Oli sobre taula, 15 x 24 cm.
Firmat en angle inferior esquerre
Museu de Belles Arts Sant Pius V.
Núm. 1.397/1.437

Llegat per l'autor al Museu de Belles Arts Sant Pius V de València.
Pròxim a la platja apareix un vaixell de rodes clavat al fons o encaixonat entre pedres, però molt íntegre quant a tots els seus elements, la qual cosa fa la impressió que el contratemps l'ha patit molt poc abans de ser plasmat pel pintor.

M^a P. S.

Bibliografia

El mar en la pintura valenciana. Puerto autónomo de Valencia, 1988, fitxa 27



ENCALLADO

Óleo sobre tabla, 15 x 24 cm.
Firmado en ángulo inferior izdo.
Museo de Bellas Artes San Pío V.
Nº 1.397/1.437

Legado por el autor al Museo de Bellas Artes San Pío V de Valencia.
Cercano a la playa aparece un barco de ruedas clavado en el fondo o encajonado entre piedras, pero muy íntegro en cuanto a todos sus elementos, lo que da la impresión de que el percance lo ha sufrido muy poco antes de ser plasmado por el pintor.

M^a P. S.

Bibliografía

El mar en la pintura valenciana. Puerto autónomo de Valencia, 1988., ficha 27

DOS BARQUES DE VELA

Llegat de l'autor al Museu de Belles Arts Sant Pius V de València

En un mar calm, apareixen dos barques pescant a l'arrossegament amb l'art del bou. La seua silueta, amb les veles llatines, dóna una especial elegància a la composició.

M^a P. S.

Oli sobre cartó, 25 x 34 cm.

Firmat en angle inferior dret:

R. Monleón.

Museu de Belles Arts Sant Pius V.

Núm. 1.438/1.398



DOS BARCOS DE VELA

Legado del autor al Museo de Bellas Artes San Pío V de Valencia.

En un mar calmo aparecen dos barcas pescando al arrastre con el arte del bou. Su silueta, con las velas latinas, da una especial elegancia a la composición.

M^a P. S.

Óleo sobre cartón, 25 x 34 cm.

Firmado ángulo inferior derecho:

R. Monleón.

Museo de Bellas Artes San Pío V.

Nº 1.438/1.398

BARQUES DE BOU (VALÈNCIA)

Llapis negre sobre paper acigronat,
20,5 x 29 cm.
Baix a la dreta: "Barques de Bou
(València)"
Biblioteca Nacional. Núm. 4.324

Es denomina com a barca de bou una embarcació xicoteta de vela, característica de la zona levantina, destinada a la pesca o a traficar a la costa, als ports i als rius. El seu nom prové de quan es dediquen a la pesca d'arrossegament amb la parella l'art de bou. En esta faena de pesca naveguen amb vent llarg.

És segur que Monleón, vivint prop del mar i coneixent la seua afició a este i la seua posterior professió, des de menut contemplara i hi navegara estudiant-les en els més mínims detalls constructius i mariners, així com de les faenes que es realitzen a bord. Mostra d'això són els nombrosos apunts, dibuixos i quadres en què estes embarcacions apareixen com a tema principal o complementen el paisatge marítim levantí.

Assenyalem com a característic el quadro presentat en l'Exposició Provincial de Gant el 1869 (o/l 50 x 80 cm) *Barques del Bou al port de València*. Hi apareixen blocs d'estes embarcacions abarloades en distintes parts de port amb la mar en calma i cel blau i, per descomptat, la característica gavina volant arran de l'aigua.

En este dibuix l'autor es deté en l'aspecte de l'arquitectura naval i ens presenta diverses barques avarades a la platja i un fuster de ribera serrant un tronc, possiblement per a recompondre un pal de l'embarcació que està escorada, i altres dos hòmens al voltant que estan procedint a la neteja i calafatament del buc.

BARCAS DE BOU (VALENCIA)

Lápiz negro sobre papel
agarbanzado, 20,5 x 29 cm.
Abajo a la derecha: "Barcas de Bou
(Valencia)"
Biblioteca Nacional. N° 4.324

Se denomina como "barca de bou" a una embarcación pequeña de vela, característica de la zona levantina, destinada a la pesca, o a traficar en la costa, puertos y ríos. Su nombre proviene de cuando se dedican a la pesca de arrastre con la pareja el "arte de bou". En esta faena de pesca navegan con viento largo.

Es seguro que Monleón viviendo cerca del mar y conociendo su afición a éste y su posterior profesión, desde su más pequeña edad contemplará y navegará en estas embarcaciones estudiándolas en sus más pequeños detalles constructivos y marineros, así como, de las faenas que se realizan a bordo. Muestra de ello son los numerosos apuntes dibujos y cuadros en que estas embarcaciones aparecen como tema principal o complementan el paisaje marítimo levantino.

Señalamos como característico el presentado en la Exposición Provincial de Gante en 1869 (o/l 50 x 80 cm.) *Barcas del Bou en el puerto de Valencia*. En el aparecen bloques de estas embarcaciones abarloadas en distintas partes de puerto con la mar en calma y cielo azul y como no la característica gaviota volando al ras del agua.

En este dibujo, el autor se detiene en el aspecto de la arquitectura naval y nos presenta varias barcas varadas en la playa y un carpintero de ribera serrando un tronco posiblemente para recomponer un palo de la embarcación que esta escorada y otros dos hombres alrededor de ella que están procediendo a la limpieza y calafateo del casco.

El dibuix en si demostra el poder d'observació de l'autor i el coneixement de les faenes marineres; amb simples traços l'espectador pot fer-se la idea de la reparació d'una d'esta embarcacions.

Com a colofó podem dir que el dibuix està ple d'encant i realitzat amb gran mestria.

F. G. de C.



El dibujo en si, demuestra el poder de observación del autor y el conocimiento de las faenas marineras, para con simples trazos el espectador puedan hacerse la idea de la reparación de una de esta embarcaciones.

Como colofón podemos decir, que el dibujo esta lleno de encanto y realizado con gran maestría.

F. G. de C.

EL CORREU ENTRANT AL PORT DE L'HAVANA

Oli sobre tela, 33x 58 cm.
Firmat a baix esquerra: "R
Monleón"
Baix dreta: "RM"
Museu de Belles Arts Sant Pius V.
Núm. 1.884/1.924
Depositat a les Corts Valencianes.²

El vapor correu de la companyia Transatlàntica enfila la dàrsena del port de l'Havana. Un nombrós grup de persones contempla l'arribada del vaixell, unes a bord de bots i altres des de l'escullera. Les actituds del públic, de molt diversa extracció –mariners, burgesos, damiselles, soldats, criats– és variada; uns simplement contemplen l'escena, altres pareixen comentar el que allí succeïx i altres donen efusivament la benvinguda agitant mans i barrets.

Al centre, el vaixell, protagonista, i a la dreta el castell del Morro i el fanal d'entrada, testimonis muts de l'arribada del vaixell. El vibrant blau del cel i la mar que conformen quasi el huitanta per cent de la tela, predominen sobre l'abundant gamma cromàtica d'una espectacular i bella visió dins de la quotidianitat que suposa l'arribada d'un vaixell a port.

Monleón pinta una escena típica i natural del port triat, descrivint l'esdeveniment de forma minuciosa, fent visible que la mar és la més important via de comunicació entre els pobles.

Depositat a les Corts Valencianes. Adquirit per la Direcció General del Patrimoni.¹

Va ser exposat a Saragossa –Centre d'Exposicions i Congressos. IBERCAJA– en l'exposició "Pintura valenciana i el mar", el 1988.

F. G. de C.

EL CORREO ENTRANDO EN EL PUERTO DE LA HABANA

Óleo sobre lienzo, 33 x 58 cm.
Firmado a bajo izquierda "R
Monleón"
Abajo derecha "RM"
Museo de Bellas Artes San Pío V.
Nº 1.884/1.924
Depositado en las Cortes
Valencianas.²

El vapor correo de la compañía Transatlántica enfila la dársena del puerto de La Habana. Un numeroso grupo de personas contempla la llegada del buque, unas a bordo de botes y otros desde la escollera. Las actitudes del público, de muy diversa extracción –marineros, burgueses, damiselas, soldados, criados...– es variada, unos simplemente contemplan la escena, otras parecen comentar lo que allí sucede y ,otros dan efusivamente la bienvenida agitando manos y sombreros.

El centro el barco, protagonista y, a la derecha el castillo del Morro y la farola de entrada, testigos mudos de la arribada del buque. El vibrante azul del cielo y mar que conforman casi el ochenta por ciento del lienzo, predominan sobre la abundante gama cromática de una espectacular y bella visión dentro de la cotidianidad que supone la llegada de un buque a puerto.

Monleón pinta una escena típica y natural del puerto elegido, describiendo el evento de forma minuciosa, haciendo visible que la mar es la mas importante vía de comunicación entre los pueblos.

Depositado en las Cortes Valencianas. Adquirido por la Dirección General del Patrimonio¹.

Fue expuesto en Zaragoza –Centro de Exposiciones y Congresos. IBERCAJA– en la Exposición "Pintura Valenciana y el mar" en 1988.

F. G. de C.

¹ Orde Ministerial de 4 de desembre de 1978

² Adquirit per la Direcció General del Patrimoni, Orde Ministerial de 4 de desembre de 1978



¹ Orden Ministerial de 4 de diciembre de 1978

² Adquirido por la Dirección General del Patrimonio Orden Ministerial de 4 de diciembre de 1978

EMBARCADOR

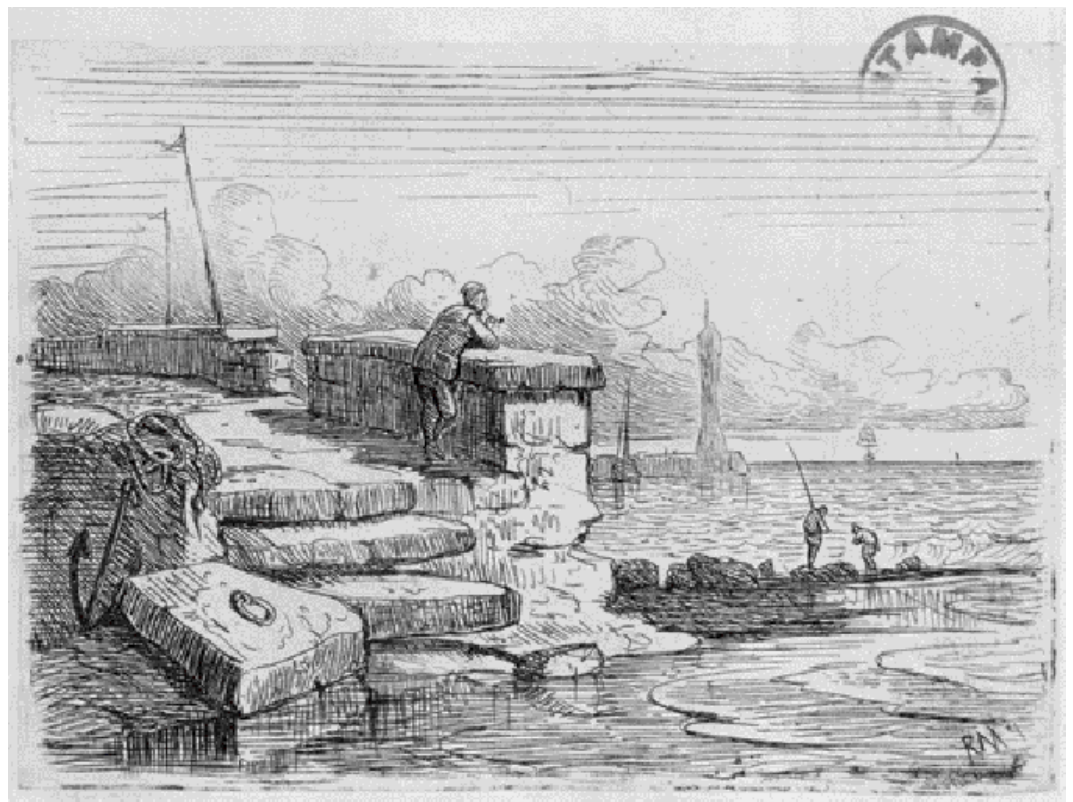
Aguafort: marca 73 x 88 mm.
Manuscrit al llapis: *El primer
aiguafort que vaig fer*
Firmat en angle inferior dret:
“RM”
Biblioteca Nacional¹. Núm. 14.698

Podria datar-se de l'època d'alumne de Carlos de Haes. D'excel·lent composició i ferm dibuix, vaticina el futur en este gènere de Monleón.

Un curios recolzat en l'ampit d'un moll observa la mar i uns pescadors de canya a la vora. Escena que contemplarà moltes vegades en la seua vida i potser serà este personatge ell mateix.

F. G. de C.

¹ PÁEZ RUIZ, ELENA; *op. Cit.* Catalogat com a únic; Repertori 1421-1 núm 14.698



EMBARCADERO

Aguafuerte: marca 73 x 88 mm.
Manuscrito a lápiz: *“El primer
aguafuerte que hice”*
Firmado en ángulo inferior drcho.
“RM”
Biblioteca Nacional¹. N° 14.698

Podría datarse de la época de alumno de Carlos de Haes. De excelente composición y firme dibujo, vaticina el porvenir en este género de Monleón.

Un curioso apoyado en el pretil de un muelle contempla la mar y a unos pescadores de caña en la orilla. Escena que contemplara muchas veces en su vida y quizás sea este personaje el mismo.

F. G. de C.

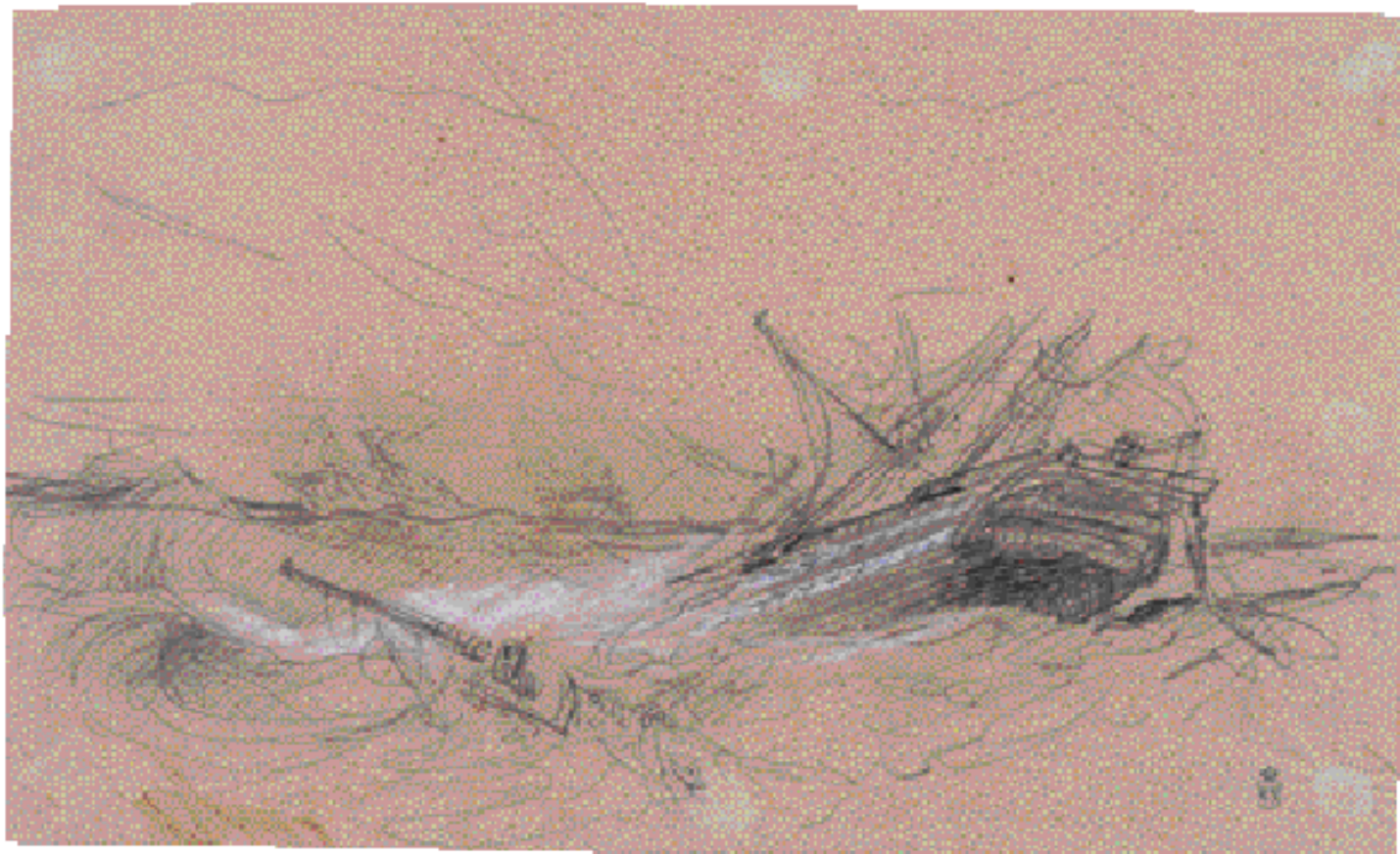
¹ PÁEZ, RUIZ , ELENA; *op. cit* Catalogado como único; Repertorio 1421-1 n° 14698

VAIXELL NAUFRAGAT

La popa d'un vaixell desmantellat flota al so d'una mar trencant. A l'aigua, un pal i altres restes del naufragi. A l'horitzó, siluetes de vaixells.

F. G. de C.

Dibuix llapis negre amb clarió,
25 x 41,4 cm.
Angle inferior dret:
"Segell Biblioteca Nacional"
Biblioteca Nacional. Núm. 4.398



BUQUE NAUFRAGADO

La popa de un barco desmantelado flota al son de una mar de rompiente. En el agua un palo y otros restos del naufragio. En el horizonte siluetas de buques.

F. G. de C.

Dibujo lápiz negro con clarión,
25 x 41,4 cm.
Ángulo inferior drcho:
"Sello Biblioteca Nacional."
Biblioteca Nacional. N° 4.398

ENTRANT EN PORT

Oli sobre taula, 21 x 31 cm.
Museu de Belles Arts Sant Pius V.
Núm. 1.403/1.443

En primer terme es veu un moll de pilons de fusta i el perfil de la costa. Al fons, vaixells a l'àncora i uns vapors dels quals ixen columnes de fum impulsades pel vent. Escena típica d'un ancoratge.

M^a P. S.



ENTRANDO EN PUERTO

Óleo sobre tabla, 21 x 31 cm.
Museo de Bellas Artes San Pió V.
Nº 1.403/1.443

En primer término se ve un pantalán de madera y el perfil de la costa. Al fondo buques al ancla y unos vapores de los que salen columnas de humo impulsadas por el viento. Escena típica de un fondeadero.

M^a P. S.

EIXINT DE PORT

Un bergantí navega cap a la mar a un llarg. Una boia d'amarratge a l'esquerra i el vaixell fondejat formen la base d'un triangle en què el vèrtex mes allunyat és el bergantí, amb la qual cosa l'autor aconsegueix fer creïble l'escena.

Al fons, cases, pals i fum de vaixelles a les dàrsenes; bots i gavines, aigües transparents i llum harmonitzen en esta visió marinera d'un port mediterrani.

F. G. de C.

Oli sobre taula, 33,3 x 21,8 cm.
Firmat a l'angle inferior esquerre:
"R.M"
Col·lecció particular



SALIENDO DE PUERTO

Un bergantín navega hacia la mar a un largo. Una boya de amarre a la izquierda y el barco fondeado, forma la base de un triangulo en que su vértice mas alejado es el bergantín, con lo que el autor consigue hacer creíble la escena.

Al fondo casas, palos y humo de buques en las dársenas; botes y gaviotas, aguas transparentes y luz armonizan en esta visión marinera de un puerto mediterráneo.

F. G. de C.

Óleo sobre tabla, 33,3 x 21,8 cm.
Firmado en ángulo inferior izdo.:
"R.M"
Colección particular

FAR

Oli sobre taula, 15 x 24 cm.
Museu de Belles Arts Sant Pius V.
Núm. 1.399/1.439

En esta xicoteta taula veiem un promontori muntanyós amb un castellet que alberga al seu interior la casa del faroner i la torre del far pintada de blanc per a cridar més l'atenció. A la llunyania una naveta amb vela llatina. Mar en calma.

M^a P. S.



FARO

Óleo sobre tabla, 15 x 24 cm.
Museo de Bellas Artes San Pío V.
Nº. 1.399/1.439

En esta pequeña tabla vemos un promontorio montañoso con un castillete que alberga en su interior la casa del farero y la torre del faro pintada de blanco para llamar más la atención. En la lejanía una barquichuela con vela latina. Mar en calma.

M^a P. S.

PLATJA AMB BARQUES I CABESTRANT

Encara que s'ignore el nom d'este oli, el paisatge sembla representar el cap de Sant Antoni i una platja de Xàbia, amb barques en terra que tenen les veles eixugant-se. A l'esquerra, cases, i en primer terme un cabrestant amb el detall curiós que unes dones estenen la roba en les seues aspes.

Oli sobre tela, 128 x 85 cm.
Firmat i datat en l'angle inferior dret: "R. Monleón, 1866."
Col·lecció particular

M^a P. S.



PLAYA CON BARCAS Y CABESTRANTE

Aunque se ignora el nombre de este óleo, el paisaje parece representar el cabo de San Antonio y una playa de Jávea, con barcas varadas que tienen las velas secándose. A la izquierda casas y en primer término un cabestrante con el detalle curioso de que unas mujeres están tendiendo la ropa en sus aspas.

Óleo sobre lienzo, 128 x 85 cm.
Firmado y fechado en ángulo inferior drcho.: "R. Monleón, 1866"
Colección particular

M^a P. S.

FAR DE CALAIS

Oli sobre tela, 200 x 128 cm.
Museu de Belles Arts Sant Pius V.
Núm. 1.427/1.387

Un marí no escapa mai a l'atracció que li produïxen els fars perquè d'estos depén assegurar una navegació lliure de sobresalts. Quina il·lusió li fa al pilot quan, navegant en negra nit, divisa a l'horitzó una llum rutilant que amb ull mariner identifica com el punt de recalada, després d'una llarga travessia per alta mar, i quina satisfacció li produïx quan, navegant a la vista de costa, reconeix la mola coronada amb una cúpula des d'on s'irradia la llum salvadora que s'alça en el més alt d'un penya-segat assenyalant una zona de seques. Moleón, que va navegar com a pilot, no es va sentir lliure de la seducció d'estes torres i així va arregar el far del cap de Sant Antoni, el de Santander, el del cap de Sillero, el de Marsella, el de Portvendres i el vaixell far *The kentish knock light ship Lately Rise Down* entre altres, en dibuixos aquarel·les i olis.

Les dos torres, la vella i la nova, esglaien per les seues moles de pedra, desafidores dels mars tempestuosos d'esta aigua, assentats fortament sobre roques, on les onades s'estavellen trencant en blanques bromeres. Si la primera, decapitada del seu fanal, simbolitza la mort, la segona viu en la seua llum que il·luminen un entorn tenebrós que esglaiava en contemplar-lo.

En este quadro Monleón pareix voler reincorporar-se a les seues arrels naturalistes apreses del seu mestre Haes, però sense oblidar la mar i el seu entorn.

Llegat al Museu de Belles Arts de València per la neboda de l'autor Amelia Cuñat Monleón.

FARO DE CALAIS

Óleo sobre lienzo, 200 x 128 cm.
Museo de Bellas Artes San Pío V.
Nº.1.427/1.387

Un marino no escapa nunca a la atracción que le producen los faros pues de ellos depende el asegurar una navegación libre de sobresaltos. Qué ilusión le hace al piloto cuando navegando en noche cerrada, divisa en el horizonte una luz centelleante, que con ojo marinero identifica como el punto de recalada, después de una larga travesía por alta mar, y qué satisfacción le produce cuando navegando a la vista de costa, reconoce la mole coronada con una cúpula desde donde se irradia la luz salvadora que se alza en lo mas alto de un acantilado señalando una zona de bajíos.

Monleón que navegó como piloto no se sintió libre de la seducción de estas torres y así recogió el faro de cabo San Antonio, el de Santander, el de cabo Sillero, el de Marsella, el de Port Vendres y el buque faro "The kentish knock ligh ship Lately Rise Down" entre otros, en dibujos acquarelas y oleos.

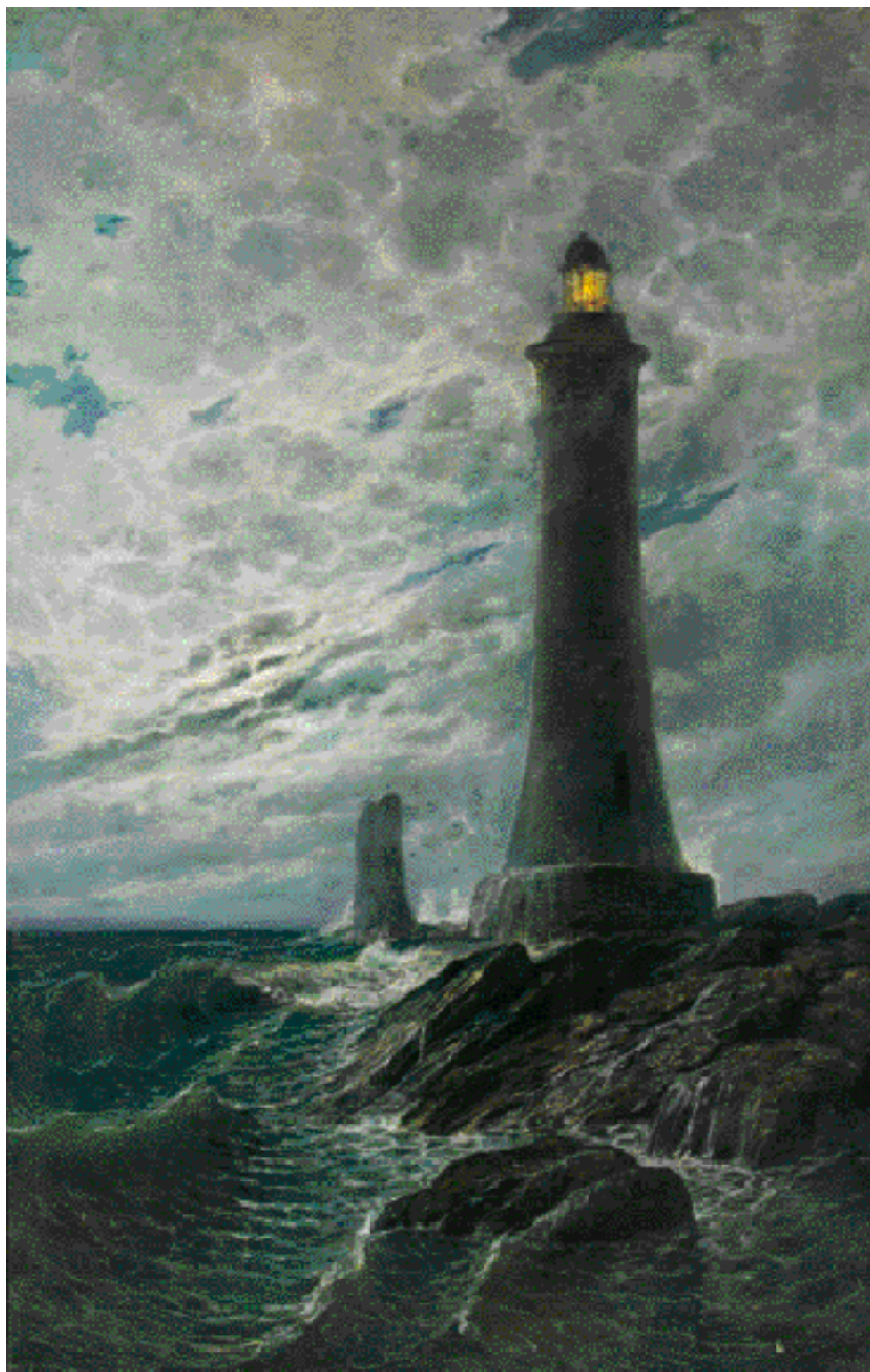
Las dos torres la vieja y la nueva sobrecogen por sus moles de piedra, desafiantes de los mares tormentosos de esta agua, asentados fuertemente sobre rocas, en donde las olas se estrellan rompiendo en blancas espumas. Si la primera, decapitada de su fanal, simboliza la muerte, la segunda vive en su luz que alumbra un entorno tenebroso que sobrecoge al contemplarlo.

En este cuadro Monleón parece querer reincorporarse a sus raíces naturalistas aprendidas de su maestro Haes, pero sin olvidar la mar y su entorno.

Legado al Museo de Bellas Artes de Valencia por la sobrina del autor Amelia Cuñat Monleón.

Correspon al presentat en l'Exposició Nacional de Belles Arts de 1890 amb el núm. 629 i títol *El nou far d'Eddindto. Costa d'Anglaterra* (o/l 200 x 130 cm).

F. G. de C.



Corresponde al presentado en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1890 con nº 629 y titulo *El nuevo faro de Eddindton .Costa de Inglaterra* (o/l 200 x 130cm).

F. G. de C.

MARINA AMB MUNTANYES AL FONS

Oli sobre taula, 20 x 32 cm.
Museu de Belles Arts Sant Pius V
de València. Núm. 1.429/1.389

Es veu en primer terme una porció extensa de platja arenosa en què afloren roques; a la dreta, un monticle amb edificacions emblanquinades; al fons, muntanyes no molt altes; el cel blau té núvols blanquinosos i el mar és de blau intens. Tots estos detalls i el tipus de barques a penes visibles suggerixen un paisatge propi de la marina alacantina, que bé podria ser de Xàbia o voltants.

M^a P. S.



MARINA CON MONTES AL FONDO

Óleo sobre tabla, 20 x 32 cm.
Museo de Bellas Artes San Pío V
de Valencia. N° 1.429/1.389

Se ve en primer término una porción extensa de playa arenosa en la que afloran rocas, a la derecha un montículo con edificaciones encaladas, al fondo montañas no muy altas; el cielo azul tiene nubes blanquecinas y el mar es de azul intenso. Todos estos detalles y el tipo de barcas apenas visibles, sugieren un paisaje propio de la Marina alicantina, que bien pudiera ser de Jávea o alrededores.

M^a P. S.

MARINA

Típica composició de Monleón en la qual es repetixen alguns elements recurrents en la seua pintura: els penya-segats de la dreta recorden els de Dover; davall 'estos veiem un vaixell encallat; un altre gran veler, també encallat, centra la composició i, a l'esquerra, tres hòmens s'afanyen en una tercera barca en la mateixa situació que les anteriors. El cel té gran protagonisme, amb una tènue llum del sol a l'esquerra i núvols baixos d'una tempestat que s'allunya.

Oli sobre tela, 84 x 67 cm.
Col·lecció particular

M^a P. S.



MARINA

Típica composición de Monleón en la que se repiten algunos elementos recurrentes en su pintura: los acantilados de la derecha recuerdan los de Dover; bajo ellos vemos un barco encallado, otro gran velero también encallado centra la composición, y a la izquierda tres hombres se afanan en una tercera barca en igual situación que las anteriores. El cielo tiene gran protagonismo, con una tenue luz del sol a la izquierda y nubes bajas de una tormenta que se aleja.

Óleo sobre tela, 84 x 67 cm.
Colección particular

M^a P. S.

MARINA. BARCA AMB FALQUES

Oli sobre tela, 48 x 79 cm.
Firmat angle inferior esquerre:
"F. Monleón 1866"
Col·lecció particular

Presentat a l'Exposició Nacional de Belles Arts de 1866/1867 amb el núm. 276. i amb el títol: *Marina*.

En el catàleg de dibuixos en referir-se a este quadro l'autor assenyala: *Barca amb falques a la platja, altres varades. Record del natural pintat a Madrid el 1866. Presentat a l'Exposició Nacional 1866. Regalat al meu germà Juan. Dimensions 48 x 79 cm.*¹

F. G. de C.

¹ Barcia Ángel M., d'op.cit. núm. 5.328 y títol *La vesprada después de la Tempestat*



MARINA. BARCA CON CALZOS

Óleo sobre lienzo, 48 x 79 cm.
Firmado ángulo inferior izdo.:
"F. Monleón 1866".
Colección particular

Presentado a la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1866/67 con el n° 276. y con el título *Marina*.

En el catalogo de dibujos al referirse a este cuadro el autor señala *Barca con calzos en la playa, otras varadas. Recuerdo del natural Pintado en Madrid en 1866. Presentado a la Exposición Nacional 1866. Regalado a mi hermano Juan. Dimensiones 48 x 79 cm.*¹

F. G. de C.

¹ Barcia Angel M. de ; op.cit n° 5328 y Titulo *La tarde después de la Tormenta*

PLATJA AMB DOS FIGURES

Tant l'aspecte de la platja, amb un cel encapotat i poca llum, com el de les figures abrigades, remetent a un paisatge hivernal i d'un mar del nord. A la dreta hi ha un home amb barret assegut sobre l'arena i contemplant el mar; més a l'esquerra, una dona amb socs i còfia, vestida a la usança de Bretanya, camina portant un feix de llenya al muscle. Al fons, bosc de pals corresponents a vaixells a penes visibles.

Oli sobre taula, 24 x 31 cm.
Museu de Belles Arts Sant Pius V.
Núm. 1.430/1.390

M^a P. S.

Bibliografia:

El mar en la pintura valenciana. Puerto Autónomo de Valencia, 1988, fitxa 25



PLAYA CON DOS FIGURAS

Tanto el aspecto de la playa, con un cielo encapotado y poca luz, como el de las figuras abrigadas, remiten a un paisaje invernal y de un mar norteño. A la derecha hay un hombre con sombrero sentado sobre la arena y contemplando el mar; más a la izquierda una mujer con zuecos y cofia, vestida a la usanza de Bretaña, camina portando un haz de leña al hombro. Al fondo bosque de palos correspondientes a buques apenas visibles.

Óleo sobre tabla, 24 x 31 cm.
Museo de Bellas artes San Pío V.
Nº 1.430/1.390

M^a P. S.

Bibliografía:

El mar en la pintura valenciana. Puerto Autónomo de Valencia, 1988 Ficha 25

PLATJA AMB FIGURES

Oli sobre tela, 48 x 76 cm.
Firmat angle inferior esquerre:
"R.F." i el nom del lloc "Sdivingen"
Col·lecció particular

No és un tema molt freqüent en la producció de Monleón el d'un grup de gent o alguna figura que pren el mar com a solaç; ans al contrari, els seus personatges solen estar afanyats en alguna labor marinera. En este cas un grup de dames i cavallers gaudixen de la platja encara que sense ficar-se en el mar. El cel, el mar, el tipus de barques i les edificacions ens parlen d'una platja d'algun país del nord, tal com indica el nom del lloc plasmat per l'autor.

M^a P .S.



PLAYA CON FIGURAS

Óleo sobre tela, 48 x 76 cm.
Firmado ángulo inferior izdo.:
"R.F." y el nombre del lugar
"Schveningen"
Colección particular

No es un tema muy frecuente en la producción de Monleón el de un grupo de gente o alguna figura que toma el mar como solaz; más bien sus personajes suelen estar afanados en alguna labor marinera. En este caso un grupo de damas y caballeros disfrutan de la playa aunque sin meterse en el mar. El cielo, mar, tipo de barcas y las edificaciones nos hablan de una playa de algún país norteamericano, tal como indica el nombre del lugar plasmado por el autor.

M^a P .S.

UN CANAL D'HOLANDA

El tema dels canals holandesos és un motiu que l'autor repeteix en nombrosos quadros, compostos amb els mateixos elements: aigua en calma, marques de pals senyalitzant la canal, molí de vent, ximenera, església, drassana, xicoteta platja, embarcacions típiques holandeses –*coelen aak*, *tjalt*, etc.– varades o navegant, bot, massa boscosa.

Segons el pes específic que dóna a cada element compositiu els titula: “Canal amb església”; “Embarcacions en un canal”; “Entrada en un canal” etc., però el títol més utilitzat és “Un canal a Holanda”. Amb este tema s'han identificat catorze olis; entre estos amb el qual participà en l'Exposició Nacional de Belles Arts de 1876 (o/l 60 x 90 cm).

F. G. de C.

Llapis sobre paper amb notes de color, 22,5 x 31,5 cm.
Biblioteca Nacional. Núm. 4.367



UN CANAL DE HOLANDA

El tema de los canales holandeses es un motivo que el autor repite en numerosos cuadros, compuestos con los mismos elementos: agua en calma, marcas de palos señalizando la canal, molino de viento, chimenea, iglesia, astillero, pequeña playa, embarcaciones típicas holandesas –*coelen aak*, *tjalt*, etc.– varadas o navegando, bote, masa boscosa.

Según el peso específico que da a cada elemento compositivo los titula: “canal con iglesia”; “embarcaciones en un canal”; “entrada en un canal” etc., pero el título mas utilizado es “Un canal en Holanda”. Con este tema se han identificado catorce oleos; entre ellos con el que participo en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1876 (o/l 60 x 90 cm.).

F. G. de C.

Lápiz sobre papel con notas de color, 22,5 x 31,5 cm.
Biblioteca Nacional. N° 4.367

FLESSINGA. ENTRADA AL PORT I A LA PLAÇA

Llapis sobre paper acigronat,
22 x 32,3 cm.
Baix a la dreta:
“*Vlissingen (Flessinga) Entrada al
port i a la plaça*”
Biblioteca Nacional. Núm. 4.361

Plaça forta i port de guerra dels Països Baixos, situat estratègicament a la costa meridional de l'illa de Walcheren que, amb la de Beveland, formen la rivera nord del braç occidental de l'Escalda. La ciutat està resguardada per muralla i defensa per una gran nombre de forts i a més per a poder inundar les proximitats.

D'este port van partir Carles V (1556) i Felip II (el 1559) per a no tornar més a Flandes. Va ser la primera ciutat del nord d'Holanda que enarborà la bandera de la rebel·lió el 1572 contra Espanya.

Nombroses vegades l'autor va arreplegar distintes vistes d'esta plaça forta. Destaquem com a més significativa *La rada de Vlissingen*¹ amb la qual participà en l'Exposició Nacional de Belles Arts de 1878 i en el Concurs Internacional de París (o/l 45 x 115 cm).

F. G. de C.

¹ Flessinga, en holandés Vlissingen



FLESSINGA. ENTRADA AL PUERTO Y LA PLAZA

Lápiz sobre papel agarbanzado,
22 x 32,3 cm.
Abajo a la derecha:
“*Vlissingen (Flesinga) Entrada al
puerto y a la plaza*”
Biblioteca Nacional. Nº 4.361

Plaza fuerte y puerto de guerra de los Países Bajos, situado estratégicamente en la costa meridional de la isla de Walcheren, que con la de Beveland, forman la rivera norte del brazo occidental del Escalda. La ciudad esta resguardada por muralla y defendida por una gran numero de fuertes y además por poder inundar las cercanías.

De este puerto partió Carlos V 1556 y Felipe II en 1559 para no volver más a Flandes. Fue la primera ciudad del norte de Holanda que enarboló la bandera de la rebelión en 1572 contra España.

Numerosas veces el autor recogió distintas vistas de esta plaza fuerte. Reseñamos como mas significativa *La rada de Vlissingen*¹ con el que participo en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1878 y en el Concurso Internacional de Paris (o/l 45x115 cm.)

F. G. de C.

¹ Flessinga, en holandés Vlissingen

RIA DE MARÍN. 1881

Amb motiu de la visita de Ses Majestats Alfons XII i M. Cristina a Galícia entre els dies 12 i 22 d'agost de 1881, i a la qual Monleón va assistir embarcat en la fragata *Zaragoza*, com a enviat de la *Ilustración Española y Americana*, va arreplegar en nombrosos apunts i dibuixos no sols els fets de relleu de la visita, sinó també vistes i escenes pròpies dels ports visitats. Un exemple d'això és este dibuix que retrata una escena usual de les platges de la ria de Marín.

El port de Marín, a l'esquerra, amb dos bots encallats, les xarxes penjades en una palissada assecant-se. Una dona gallega amb ferrada sobre el cap. Escena típica de l'època en les ries gallegues.

Obra de dibuix ferm de gran valor estètic que arreplega amb exactitud una visió marinera de Galícia.

F. G. de C.



Llapis negre sobre paper acigronat,
19,4 x 33 cm.

Angle inferior esquerre:

"Ría de Marín 1881"

Biblioteca Nacional. Núm. 4.323

RIA DE MARÍN. 1881

Con motivo de la visita de SS. MM. Alfonso XII y D^a M^a Cristina a Galicia entre los días 12 y 22 de Agosto de 1881, y a la que Monleón asistió embarcado en la fragata *Zaragoza*, como enviado de la *Ilustración Española y Americana*, recogió en numerosos apuntes y dibujos no solo los hechos de relieve de la visita, sino también vistas y escenas propias de los puertos visitados. Un ejemplo de ello es este dibujo que retrata una escena usual de las playas de la ría de Marín.

El puerto de Marín a la izquierda, con dos botes varados, las redes colgadas en una empalizada secándose. Una mujer gallega con herrada sobre la cabeza. Escena típica de la época en las rías gallegas.

Obra de dibujo firme de gran valor estético que recoge con exactitud una visión marinera de Galicia.

F. G. de C.

Lápiz negro sobre papel
agarbanzado, 19,4 x 33 cm.

Ángulo inferior izdo.:

"Ría de Marín 1881"

Biblioteca Nacional. N^o 4.323

SECCIÓ CINQUENA / LA PINTURA DE PAISATGE I COSTUMISTA

Fernando González de Canales y López-Obrero



onvertit en el gènere per excel·lència a partir del romanticisme, incorporava tant el paisatge rural com l'urbà com a antítesi de l'històric, que encara dominava part de la primera centúria del segle. L'observació directa de la naturalesa feia de la pintura en certa manera un complement de ciències com la geografia, la botànica i la geologia. La demanda creixent d'este gènere per la burgesia com a client d'una pintura que afavoria en major grau el plaer de la contemplació, fa que adquirisca un valor decoratiu en l'ornamentació d'objectes i habitacions.

A partir de la creació el 1856 de les exposicions nacionals de belles arts, el paisatge va ocupar una posició jeràrquicament inferior a la pintura d'història. Sens dubte, el motiu que va atraure l'atenció dels paisatgistes els anys centrals del segle fou la serra de Guadarrama, perquè en la seua austeritat estava el substrat més clar d'esperit espanyol, com diria Giner de los Ríos.

Va ser indubtablement Carlos de Haes amb la seua ensenyança el que va exercir la major projecció en el paisatge espanyol de la segona mitat del segle. Les seues classes a l'aire lliure i les convivències amb els seus alumnes a partir del mes de maig, durant les quals el mestre solia pintar i que acabaven en fraternal convit. Excursions que generalment es feien els diumenges. Ací Monleon, en companyia d'altres condeixebles com Aureliano de Beruete (1845-1912), Cristóbal Ferriz (1843-1911), Agustín Lhardy (1848-1918), el filipí

SECCIÓN QUINTA / LA PINTURA DE PAISAJE Y COSTUMBRISTA

Fernando González de Canales y López-Obrero



onvertido en el género por excelencia a partir del romanticismo, incorporaba tanto el paisaje rural como el urbano como antítesis del histórico que aún dominaba parte de la primera centuria del siglo. La observación directa de la naturaleza hacía de la pintura en cierto modo un complemento de las ciencias como la geografía, la botánica y geología. La demanda creciente de este género por la burguesía, como cliente de una pintura que propiciaba en mayor medida el placer de la contemplación., hace que este adquiriera un valor decorativo en la ornamentación de objetos y habitaciones.

A partir de la creación en 1856 de las exposiciones nacionales de Bellas Artes, el paisaje ocupó una posición jerárquicamente inferior al la pintura de historia. Sin lugar a dudas el motivo que atrajo la atención en los años centrales del siglo de los paisajistas, fue la sierra de Guadarrama, pues en la austeridad de este estaba el sustrato mas claro de espíritu español, como diría Giner de los Ríos.

Fue indudablemente Carlos de Haes con su enseñanza, el que ejerció la mayor proyección en el paisaje español de la segunda mitad del siglo. Sus clases al aire libre y las convivencias con sus alumnos a partir del mes de mayo, durante los cuales el maestro solía pintar y que terminaban en fraternal convite. Excursiones que por lo general se realizaban los domingos. Aquí Monleón en unión de otros condiscípulos, Aureliano de Beruete (1845-1912), Cristóbal Ferriz (1843-1911), Agustin Lhardy (1848-1918), el filipino José Estrada Lannoy

José Estrada Lannoy (1849-1886) i Jaume Morera (1854-1927), entre els més significatius, van seguir l'orientació naturalista del mestre. Per això no és estrany que la majoria d'obra corresponga als voltants de Madrid: el parc d'El Retiro, la Casa de Camp, el Guadarrama, Navacerrada, Siete Picos, El Escorial, Cercedilla, La Granja etc. Els boscos, els arbres, les fonts, els masos i les escenes campestres, es repetixen. També paisatges d'altres províncies, la seua terra natal, Pontevedra, Santander, Conca, Huelva, el monestir de Pedra etc., i menys d'altres països europeus, i de la mateixa manera els seus preciosos dibuixos del natural de personatges i escenes dins del costumisme naturalista. En este sentit els seus aiguaforts que es presenten són una mostra de la seua dedicació a esta pintura denominada per alguns de "gènere".

(1849-1886) y Jaime Morera (1854-1927), entre los mas significativos, siguieron la orientación naturalista de su maestro. Por eso no es de extrañar que la mayoría de obra corresponda a los alrededores de Madrid: El parque del Retiro, La Casa de Campo, El Guadarrama, Navacerrada, Siete Picos, El Escorial, Cercedila, La Granja etc. Los bosques, los árboles, las fuentes, los caseríos y las escenas campestres, se repiten. También paisajes de otras provincias, su tierra natal, Pontevedra, Santander, Cuenca, Huelva, el Monasterio de Piedra etc. y menos de otros países europeos, y de igual manera sus preciosos dibujos del natural de personajes y escenas dentro del costumbrismo naturalista. En este sentido sus aguafuertes que se presenta son una muestra de su dedicación a esta pintura llamada por algunos de "genero".

POBLETÀ PASTOR

Aguafort: empremta de la planxa
12,8 x 10 cm. Full 44 x 31 cm.
Biblioteca Nacional.¹ Núm. 14.659

Pastor de cabres, que es contemplen en segon pla, amb el vestit propi del seu ofici; manta, samarra, sarró, botes amb polaines, barret i vara.

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* Repertori 1421-14; núm. 14659.



ALDEANO PASTOR

Aguafuerte: huella de la plancha
12'8 x 10 cm. Hoja 44 x 31 cm.
Biblioteca Nacional¹. N° 14.659

Pastor de cabras, que se contemplan en segundo plano, vestido con el atuendo propio de su oficio; manta, zamarra, zurrón, botas con legui, sombrero y vara.

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* Repertorio 1421-14; N° 14659

CASA DE CULTIU EN UN BOSC

Escena pròpia d'un mas, que l'autor devia contemplar en les seues excursions per la serra madrilenya; s'hi recrea representant els elements clàssics; la casa, els animals pasturant, la grangera donant menjar a les gallines, els ànecs en un toll d'aigua i els pardals voletejant sobre els alts arbres del bosc.

Aguafort: empremta de planxa
28 x 22 cm. Full 44 x 31,5 cm.
Biblioteca Nacional.¹ Núm. 14.633

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* Repertori 1421-31; dos proves: núm. 14633 i 17700.



CASA DE LABRANZA EN UN BOSQUE

Escena propia de un caserío, que el autor contemplaría en sus excursiones por la sierra madrileña; en ella se recrea representando los elementos clásicos; la casa, los animales paciendo, la granjera dando de comer a las gallina, los patos en un charco de agua y los pájaros revoloteando sobre los altos árboles del bosque.

Aguafuerte: huella de plancha
28 x 22 cm. Hoja 44 x 31,5 cm
Biblioteca Nacional.¹ N° 14.633

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* Repertorio 1421-31 dos pruebas: N°s 14633 y 17700.

CAÇADOR D'ÀNECS AL COSTAT D'UN LLAC

Aguafort: 11 x 14 cm.
Full 44,5 x 31,2 cm.
En la part inferior: "N9"
Biblioteca Nacional.¹ Núm. 14.701

L'ànec salvatge és una au molt desconfiada, i per això és necessari que el caçador empre l'astúcia per a aconseguir la peça. A la tardor el caçador s'amaga entre els canyars, prop dels corrents d'aigua o dels estanys, i allí espera fins que l'au s'acosta a l'aigua.

L'autor mostra amb detall el moment en què el caçador s'incorpora per a disparar a l'ànec que acaba d'alçar el vol. La precisió en la composició i en el paisatge indica que l'autor degué participar en més d'una jornada cinegètica en la seua terra.

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* Repertori 1421-30; núm. 14701.



CAZADOR DE PATOS JUNTO A UN LAGO

Aguafuerte: 11 x 14 cm.
Hoja 44'5 x 31'2 cm.
En la parte inferior "N9"
Biblioteca Nacional.¹ N° 14.701

El pato salvaje es un ave muy desconfiada, por lo que es necesario que el cazador use de mucha astucia para alcanzar la pieza. En otoño el cazador se esconde entre los cañaverales, cerca de las corrientes de agua o de los estanques y allí espera hasta que el ave se acerca a las aguas.

El autor recoge con detalle el momento en que el cazador se incorpora para disparar al pato que acaba de levantar su vuelo. La precisión en la composición y en el paisaje indica que el autor habría participado en más de una jornada cinegética en su tierra.

¹ PAEZ, ELENA ; *op, cit* 1421-30; n°14701

CREU DE SANT ONOFRE. VALÈNCIA

Estampa solta publicada en *El Arte de España*. Madrid, 1866.

Correspon a la creu de pedra de l'ermita de Sant Onofre situada prop de Quart (València).²

Aguafort: empremta de planxa
22 x 14 cm. Full 44,5 x 61 cm.
Biblioteca Nacional.¹ Núm. 14.660

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* Repertori 1421-24; dos proves: núm. 14660 i 14661.

² BARCIA, ÁNGEL M. DE; dibuix núm. 5502 (25,5 x 6,1 cm).



CRUZ DE SAN ONOFRE. VALENCIA

Estampa suelta publicada en *El Arte de España*. Madrid 1866.

Corresponde a la Cruz de piedra en la ermita de San Onofre situada cerca de Quart (Valencia).²

Aguafuerte: huella de plancha
22 x 14 cm. Hoja 44,5 x 61cm.
Biblioteca Nacional.¹ N° 14.660

¹ PÁEZ, ELENA *Op. cit* Repertorio 1421-4; Dos pruebas N°s 14660 y 14661.

² BARCIA, ÁNGEL M. DE; Dibujo n° 5502 (25.5 x 6.1 cm.)

DOS HÒMENS A CAVALL PER UN BOSC

Aguafort: empremta de planxa
22 x 14 cm. Full 44,5 x 31 cm.
Inscripció: "N 8"
Biblioteca Nacional.¹ Núm. 14.705

Escena molt comuna en els paisatgistes de l'època, el bosc i l'home que s'integren en la naturalesa; en este cas es mostra un passeig a cavall per un camí senyalitzat per un llistó a la dreta i un molló a l'esquerra, entre alts arbres del bosc de la serra madrilenya. Composició molt semblant al dibuix titulat *Un passeig cavall*.²

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* . Repertori 1421-24; núm. 14705.

² BARCIA, ÁNGEL M. DE; *op. cit.* Núm. 4974.



DOS HOMBRES A CABALLO POR UN BOSQUE

Aguafuerte: huella de plancha
22 x 14 cm. Hoja 44,5 x 31 cm.
Inscripción "N 8"
Biblioteca Nacional.¹ N° 14.705

Escena muy común en los paisajistas de la época, el bosque y el hombre que se integran en la naturaleza; en este caso se recoge un paseo a caballo que discurre por una camino señalado por una tablilla a la derecha y mojón a la izquierda entre altos árboles del bosque de la sierra madrileña.

Composición muy similar al dibujo titulado *Un paseo caballo*.²

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* . Repertorio 1421-24; N° 14705

² BARCIA, ÁNGEL M. DE; *op. cit.* N° 4974

LA NEVADA

Arbres doblegats pel pes dels flocs de neu, terra coberta per un mantell blanc, troncs que indiquen la intensitat de la nevada i un mur amb un reducte al final, resumixen una visió naturalista d'un hivern a la serra de Guadarrama.

Aguafort: empremta de planxa
32 x 28 cm. Full 44,5 x 31,5 cm.
Firmat en angle inferior dret:
"RM".
Biblioteca Nacional.¹ Núm. 14.656

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* Repertori 1421-21; tres proves: núm. 14656, 14657 i 14658.



EL NEVADO

Árboles doblegados por el peso los copos de nieve, tierra cubierta por un manto blanco, troncos que señalan la intensidad de la nevada y muro con un reducto al final, resumen una visión naturalista de un invierno en la sierra de Guadarrama.

Agua fuerte: huella de plancha
32 x 28 cm. Hoja 44,5 x 31,5 cm.
Firmado en ángulo inferior derecho
"RM"
Biblioteca Nacional.¹ N° 14.656

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* Repertorio 1421-21 tres pruebas: N°s 14656, 14657 y 14658.

PAISATGE AMB BARRAQUES VALENCIANES

Aguafort: empremta de planxa
13 x 20,5 cm.
Biblioteca Nacional.¹ Núm. 14.662

La barraca és un habitatge rústic fet d'atovons i amb una teulada de canyes de dos aigües molt inclinats. És pròpia de les hortes de València i Múrcia.

La barraca va ser un tema recurrent en l'autor; les va dibuixar en nombroses ocasions amb algunes diferències: a l'Albufera, amb bot, entre una arbreda...; la que es presenta és semblant al dibuix núm. 5095, *Barraca amb riu i bot de vela*.²

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* Repertori 1421-28; núm. 14662.

² BARCIA, ÁNGEL M. DE; dibuixos núm. 603, 4633, 4634, 4884, 5095, 5128, 5136, 5239 i 5287.



PAISAJE CON BARRACAS VALENCIANAS

Agua fuerte: huella de plancha
13 x 20,5 cm.
Biblioteca Nacional.¹ N° 14.662

La barraca es un vivienda rustica hecha con adobes y cubierta con cañas a las dos aguas muy vertientes. Es propia de las huertas de Valencia y Murcia.

La barraca fue tema recurrente en el autor; las dibujó en numerosas ocasiones con pequeñas diferencias; en la Albufera, con bote, entre arboleda....; el que se presenta es similar al dibujo N° 5095 *Barraca con río y bote de vela*.²

¹ PAEZ, ELENA; *op. cit.* Repertorio 1421-28; n° 14662

² BARCIA, ÁNGEL M. DE; Dibujos N°s 603, 4633, 4634, 4884, 5095, 5128, 5136, 5239 y 5287

PATI D'UNA POSADA

La posada situada en camins despoblats era l'assidu lloc d'hostalatge de llauradors i viatjants i lloc de repòs per a pintors i artistes que buscaven el contacte pur amb la naturalesa per a portar-la als seus escrits i pinzells. En la de Cercedilla l'autor es va allotjar més d'una vegada, com ho demostra un dibuix realitzat el 21 d'abril de 1866 amb l'interior d'una posada de Cercedilla.²

En els dos es contemplen les escenes més característiques. El paller, l'hostalera o criada tirant el menjar al porc en un obi, el gall i la gallina picotejant el sòl, el llaurador conversant amb l'hostaler que aguaita per una finestreta, un banquet i d'altres detalls, producte d'una observació minuciosa, característica pròpia de l'autor.

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* Repertori 1421-32; núm. 14702.

² BARCIA, ÁNGEL M. DE; *op. cit.* Núm. 4997.



Aguafort: empremta de planxa
14 x 22 cm. Full 44,7 x 31,3 cm.
Biblioteca Nacional.¹ Núm. 14.702

PATIO DE UNA VENTA

La venta situada en caminos despoblados, era el asiduo lugar de hospedaje de labriegos y viajeros y lugar de reposo para pintores y artistas que buscaban el contacto puro con la naturaleza para llevarla a sus escritos y pinceles. La de Cercedilla sería una en la que el autor estaría alojado mas de una vez, como lo señala un dibujo realizado en 21 de abril de 1866 que recoge el interior de una venta en Cercedilla.²

En ambos se contemplan las escenas más características. El pajar, la posadera o criada echando la comida al cerdo en dornajo, el gallo y la gallina picoteando el suelo el labriego conversando con el ventero que se asoma a una ventanilla, una banqueta y otros detalles, producto de una observación minuciosa, característica propia del autor.

¹ PÁEZ, ELENA; *op. cit.* Repertorio 1421-32; n° 14702

² BARCIA, ÁNGEL M. DE; *op. cit.* N° 4997.

Aguafuerte. Huella de la plancha
14 x 22 cm. Hoja 44,7 x 31,3 cm.
Biblioteca Nacional.¹ N°. 14.702

SECCIÓ SISÈNA / EL SEU GABINET I ALTRES OBJECTES PERSONALS

M^a Paz Soler Ferrer

FOTOGRAFIA DE RAFAEL MONLEÓN TORRES

Fotografia il·luminada. 21 x 25 cm.
Col·lecció particular



s tracta d'una fotografia d'estudi típica de l'època (fou realitzada el 1880), en què el retratat està assegut sobre un invisible tamboret i ben dret. Estes fotografies, en blanc i negre, moltes vegades eren il·luminades i retocades per pintors, perquè feren la sensació d'un retrat a l'oli. En este cas el retoc el realitza el mateix Monleon, que presenta un aspecte més juvenil que en el retrat que li fa Martínez Cubells als 48 anys.

SECCIÓN SEXTA / SU GABINETE Y OTROS OBJETOS PERSONALES

M^a Paz Soler Ferrer

FOTOGRAFÍA DE RAFAEL MONLEÓN TORRES

Fotografía iluminada. 21 X 25 cm
Colección particular.



e trata de una fotografía de estudio típica de la época (está realizada en 1880) en la que el retratado aparece sentado sobre un invisible taburete y bien erguido. Estas fotografías, en blanco y negro, en muchas ocasiones eran iluminadas y retocadas por pintores, para dar la sensación de un retrato al óleo. En este caso el retoque lo realiza el propio Monleón y presenta un aspecto más juvenil que en el retrato que le realiza Martínez Cubells a los 48 años.



PALMITO

País de ras. Barnillatge de carei.
Mides de les barnilles protectores.
Obert.
Firmat en l'anvers a l'esquerra:
"R Monleón".
Al mig: "21 de Mayo 1884".
Col·lecció particular

Palmito amb el país de ras negre en el revers, pintat amb flors. L'anvers de ras blanc pintat a l'aigua amb la representació d'un llac fantàstic amb un promontori i un castell i on naveguen uns quants vaixells de vela llatina. En primer terme una "barqueta" en què van dos hòmens que porten una perxa. Un paisatge que ben bé podria ser de l'Albufera, però on desentonen els castells. En la barnilla protectora dreta hi ha una "V" feta amb falsos brillants, pel nom de la seua propietària: Virginia, comtessa de Ripalda.



ABANICO

País de raso. Varillaje de carey
Medidas de las guardas. Abierto.
Firmado en anverso a la izquierda
R Monleón.
En medio *21 de Mayo 1884*.
Colección particular

Abanico con el país de raso negro en reverso, pintado con flores. El anverso de raso blanco pintado al agua con la representación de un lago fantástico en el que se adentra un promontorio con un castillo y en el que navegan varios barcos con vela latina. En primer término un "barquet" en el que van dos hombres llevando una pértiga. Un paisaje que bien pudiera ser de La Albufera pero en el que desentonan los castillos. En la guarda derache lleva una "V" hecha con falsos brillantes, por el nombre de su propietaria; Virginia, condesa de Ripalda.

ARMARI-ESCRITORIO

Realitzat en fusta ebenitzada amb incrustacions de vint-i-quatre plaques ceràmiques de pisa, amb decoració policroma. En la placa central, amb forma de rombe, dos sirenes sostenen una cartel·la o escut buit. En d'altres hi ha monstres marins, nereides, caràtules i grotescos; en els quatre costats de les portes i en la part de baix, escuts amb el cap de Medusa. Tot en un estil basat en el Renaixement.

Les potes en forma d'estípits amb canaletes, unides les quatre per mitjà d'una xambrana; dos calaixos i una porta que s'obri lateralment.

Forma part del conjunt realitzat per a un gabinet del seu hotel del carrer Ramón de la Cruz a Madrid.

Bibliografia:

Soler Ferrer, M. P. *Historia de la cerámica valenciana*. Tom IV. València, Vicent Garcia, 1992, p. 116.



Fusta ebenitzada i plaques ceràmiques.

Alçària: 190 cm. Amplària: 91 cm.

Profunditat: 42 cm.

Any 1878-79

Col·lecció particular

ARMARIO-ESCRITORIO

Realizado en madera ebonizada con incrustaciones de veinticuatro placas cerámicas en loza, con decoración policroma. En la placa central, con forma de rombo, dos sirenas sostienen una cartela o escudo vacío. En otras hay monstruos marinos, nereidas, carátulas y grotescos; en los cuatro lados de las puertas y en la parte de abajo, escudos con la cabeza de Medusa. Todo en un estilo basado en el Renacimiento.

Las patas en forma de estípites con acanaladuras, unidas las cuatro mediante chambrana; dos cajones y una puerta que se abre lateralmente.

Forma parte del conjunto realizado para un gabinete de su hotel en calle D. Ramón de la Cruz, de Madrid

Bibliografía:

Soler Ferrer, M. P. *Historia de la Cerámica Valenciana*. Tomo IV. Valencia, Vicent García, 1992. p. 116

Madera ebanizada y placas cerámicas.

Altura 190 cm. Ancho 91 cm.

Profundidad 42 cm.

Año 1878-79.

Colección particular

CAROLINA

Llapis sobre paper de color cigró.
58 x 50 cm.

Baix a l'esquerra: "Carolina en
Bruselas". A la dreta: "Bruselas
1869".

Col·lecció particular

Figura femenina retratada de cos sencer, en un interior i asseguda cosint; enfront d'ella, una cadira. Es tracta d'un dibuix un poc esquemàtic i solt, molt ben resolt tant en els detalls de la figura com en els de l'interior. La dona, pentinada amb un monyo, porta un mocador al coll, mànegues bollades per damunt del colze i falda ampla. Es tracta de Carolina Saur y Branchi, persona molt pròxima a l'autor.

Monleon, que no destacava en el retrat a l'oli, en este dibuix aconsegueix una molt bona qualitat.



CAROLINA

Lápiz sobre papel agarbanzado. 58
x 50 cm.

Abajo a la izda :*Carolina en
Bruselas* a la drcha. *Bruselas 1869*

Colección particular

Figura femenina retratada de cuerpo entero, en un interior y sentada cosiendo, frente a ella una silla. Se trata de un dibujo un tanto esquemático y suelto, muy bien resuelto tanto en los detalles de la figura como en el del interior. La mujer peinada con un moño, viste con pañuelo al cuello, mangas abullonadas por encima del codo y amplia falda. Se trata de Carolina Saur i Branchi, persona muy allegada al autor.

Monleón que no sobresalía en el retrato al óleo, en este dibujo alcanza una muy buena calidad.

XIMENERA

Ximenera de fusta ebenitzada amb sis plaques ceràmiques incrustades, la carcassa de ferro. En cada lateral, una placa amb una font en la copa de la qual recolza un estípit que acaba en un tors femení; la dona, amb els braços alçats, sosté una esfera sobre la qual hi ha un cistellet de flors; enrotllat a l'estípit, un dofí. En les plaques del frontó, roleus, monstres marins i dos figures amb cos de dona, ales i la part inferior del cos convertit en fullatge, sostenen un escut sense significat. Tota la decoració en policromia i en un estil pseudorenaixentista.

Forma part del conjunt realitzat per a un gabinet del seu hotel del carrer Ramón de la Cruz a Madrid.

Fusta ebenitzada i plaques ceràmiques.
Alçària màxima: 116 cm. Amplària: 145 cm. Profunditat: 41 cm.
Any 1878-79.
Museu Nacional de Ceràmica
González Martí, València, núm. inv. 1/9320



CHIMENEA

Chimenea realizada en madera ebonizada con seis placas cerámicas incrustadas, la carcasa de hierro. En cada lateral una placa con una fuente en cuya copa apoya un estípite que termina en torso femenino; la mujer, con los brazos en alto, sostiene una esfera sobre la cual hay un cestillo de flores; arrollado al estípite un delfín. En las placas del frontis, roleos, monstruos marinos y dos figuras con cuerpo de mujer, alas y la parte inferior del cuerpo convertido en follaje, sostienen un escudo sin significado. Toda la decoración en policromía y en un estilo pseudorenaixentista.

Forma parte del conjunto realizado para un gabinete de su hotel en calle D. Ramón de la Cruz, de Madrid.

Madera ebanizada y placas cerámicas.
Altura máxima 116 cm. Anchura 145 cm. Profundidad 41 cm.
Año 1878-79.
Museo Nacional de Cerámica
"González Martí" Valencia, N° inv. 1/9320

ESPILL

Fusta ebenitzada i plaques ceràmiques.
Alçària: 117,5 cm. Amplària: 98 cm.
Any 1878-79.
Museu Nacional de Ceràmica
González Martí, València, núm. inv. 1/9333

Espill de fusta ebenitzada amb setze plaques de pisa incrustades que porten una coberta estannífera i decoració policroma: en la part de baix, Leda i el cigne; en els laterals, figures femenines amb cistellets de flors; dalt, hipocamps cavalcats per amoretts, i en els centres de cada costat, unes plaques amb el cap de Medusa dins d'una cartel·la o escut.
Forma part del conjunt realitzat per a un gabinet del seu hotel del carrer Ramón de la Cruz a Madrid.



ESPEJO

Madera ebonizada y placas cerámicas.
Altura 117'5 cm. Ancho 98 cm.
Año 1878-79.
Museo Nacional de Cerámica
"González Martí" Valencia, N° inv. 1/9333

Espejo realizado en madera ebonizada con dieciséis placas de loza incrustadas. Éstas llevan cubierta estannífera y decoración policroma: en la parte de abajo Leda y el cisne, en los laterales figuras femeninas portando cestillos de flores, arriba hipocampos cabalgados por amorcillos y en los centros de cada lado unas placas con la cabeza de Medusa dentro de una cartela o escudo.
Forma parte del conjunto realizado para un gabinete de su hotel en calle D. Ramón de la Cruz, de Madrid.

TAULA

Gran placa ceràmica emmarcada i muntada com a taula. Porta quatre potes en forma d'estípit amb canaletes, xambrana i faldar, tot de fusta ebenitzada.

El tauler està fet de pisa amb coberta estannífera i decoració policroma. En el centre i dins d'un oval, imatge de Leda i el cigne. En els triangles que forma este oval amb el quadrat hi ha monstres marins amb cap de drac, ales i pits femenins; en l'orla exterior alternen sirenes alades, hipocamps i caràtules en els cantons.

Forma part del conjunt realitzat per a un gabinet del seu hotel del carrer Ramón de la Cruz a Madrid.

Bibliografia

Soler Ferrer, M. P. *Historia de la cerámica valenciana*. Tom IV. València, Vicent Garcia, 1992, p. 117.

Suport de fusta ebenitzada i placa de ceràmica.

Mesures de la placa: 82 x 60 cm.

Alçària de la taula: 78 cm.

En els costats menors hi ha dos inscripcions: "Rafael Monleón P^o 1879" i "F^a de S. Pio V. Valencia".

Propietat particular



MESA

Gran placa cerámica enmarcada y montada como mesa. Lleva cuatro patas en forma de estípite con acanaladuras, chambrana y faldón, todo en madera ebonizada.

El tablero está realizado en loza con cubierta estannífera y decoración polícroma. En el centro y dentro de un óvalo imagen de Leda y el Cisne. En los triángulos que forma este óvalo con el cuadrado hay monstruos marinos con cabeza de dragón, alas y pechos femeninos, en la orla exterior alternan sirenas aladas, hipocampos y carátulas en las esquinas.

Forma parte del conjunto realizado para un gabinete de su hotel en calle D. Ramón de la Cruz, de Madrid.

Bibliografía

Soler Ferrer, M. P. *Historia de la Cerámica Valenciana*. Tomo IV. Valencia, Vicent García, 1992, p. 117

Soporte de madera ebonizada y placa de cerámica.

Medidas de la placa 82 x 60 cm.

Altura de la mesa 78 cm.

En los lados menores hay sendas inscripciones: *Rafael Monleón P^o 1879* y *F^a de S. Pio V. Valencia*.

Propiedad particular

PALETA DE FUSTA DEL PINTOR

Oli sobre fusta. Longituds màximes: 29,9 x 19,5 cm.
Firmat en la part superior de l'orifici: "R. Monleón"; en la part inferior: "Agosto 22, 1881".
Museu Naval, Madrid, núm. inv. 1.007

Ací s'observa l'art i la ferramenta que el pintor utilitzà durant molts anys de la seua vida artística. Esta paleta la regalà al Museu Naval de Madrid, on s'exposa.

Està decorada amb una fragata de vela i motor de bandera espanyola que navega amb mar grossa, vista per l'amura d'estribord, representada en balanç a estribord, i tallant la mar en l'altre costat. Gavines en primer pla, veles en l'horitzó, cel amb núvols i mar amb ones de tonalitats blaves i grises. Obra reflex d'una vida artística dedicada a la pintura marítima.



PALETA DE MADERA DEL PINTOR

Óleo sobre madera. Longitudes máximas 29,9 x 19,5 cm.
Firmado en la parte superior del orificio: *R. Monleón*; en la parte inferior: *Agosto 22, 1881*
Museo Naval, Madrid. N° inv. 1.007

Aquí se recoge el arte y la herramienta que el pintor utilizó durante muchos años de su vida artística. Esta paleta la regalo al Museo Naval de Madrid, donde se expone.

Está decorada con una fragata de vela y motor de bandera española, navegando con mar gruesa, vista por la amura de estribor, representada en balance a estribor, rompiendo la mar en el otro costado. Gaviotas en primer plano, velas en el horizonte, cielo con celajes y mar con rompientes en tonalidades azules y grises. Obra reflejo de una vida artística dedicada a la pintura marítima.

PLACA CERÀMICA. PAISATGE NILÒTIC

Placa de pisa amb paisatge nilòtic. Coberta estannífera i decoració policroma en què dominen els tons verdosos i blavosos. Representa un riu amb una barca que porta les veles plegades. En la vora dreta, una palmera i un edifici blanc, un morabit; en primer terme, plantes aquàtiques i dos flamencs; al fons, tres piràmides.

Bibliografia

Pérez Guillén V.I. *Artes industriales y suntuarias*. En: *Historia del arte valenciano*. Tom 5. València. Consorci d'Editors Valencians, 1987, p. 265.

Amplària: 60 cm. Amb marc 69 cm.
Firmat en l'angle inferior esquerre:
"Rafael Monleón".
Últim terç del segle XIX.
Museu Nacional de Ceràmica
González Martí, València, núm. inv.
1/9337.



PLACA CERÁMICA. PAISAJE NILÓTICO

Placa de loza con paisaje nilótico. Cubierta estannífera y decoración polícroma en la que dominan los tonos verdosos y azulados. Representa un río con una barca que lleva las velas plegadas, en la orilla derecha palmera y un edificio blanco, un morabito; en primer término plantas acuáticas y dos flamencos, al fondo tres pirámides.

Bibliografía

Pérez Guillén V.I. *Artes Industriales y Suntuarias* En: *Historia del Arte Valenciano* Tomo 5. Valencia . Consorci d'editors valencians, 1987, p. 265

Anchura 60 cm. Con marco 69 cm.
Firmado en ángulo inferior izdo.
Rafael Monleón
Último tercio del S. XIX.
Museo Nacional de Cerámica
"González Martí", Valencia N° inv.
1/9337

PLACA CERÀMICA. PAISATGE DE L'ALBUFERA

Amplària: 54 cm. Alçària: 25 cm.
Últim terç del segle XIX.
Propietat particular

Placa ceràmica de pisa amb coberta estannífera i decoració policroma. Paisatge d'un llac amb barques de vela llatina i "barquetes" pròpies de l'Albufera valenciana. Les muntanyes del fons i els pins i les mates de la vora semblen corroborar que es tracta d'este llac.



PLACA CERÁMICA. PAISAJE DE LA ALBUFERA

Anchura 54 cm. Altura 25 cm.
Ultimo tercio S. XIX
Propiedad particular

Placa cerámica realizada en loza con cubierta estannífera y decoración policroma. Paisaje de un lago con barcas de vela latina y "barquets" propios de La Albufera valenciana. Los montes del fondo, los pinos y matas de la orilla parecen corroborar que se trata de este lago.

PLACA CERÀMICA. DESPRÉS DE LA TEMPESTAT

Placa de pisa amb coberta estannífera i decoració policroma en què dominen els tons ocres i verdosos. A la dreta, un far amb figura de torrassa al qual s'adossa un pont que conduïx a una altra torrassa; davall, cases baixes. En el mar, i sembla que encallat, un gran veler; en la platja, unes barques que, més que tretes a terra, també sembla que s'hagen encallat. El cel es mostra tempestuós i el mar amb onades. Hi ha quatre figures diminutes d'hòmens, una en les escales de la torrassa, una altra al costat del veler i unes altres tractant d'adreçar una barca.

Amplària: 90 cm. Alçària: 60 cm.
Firmada en l'angle inferior esquerre: "R.Monleón".
Últim terç del segle XIX.
Col·lecció particular



PLACA CERÁMICA. DESPUÉS DE LA TORMENTA

Placa realizada en loza con cubierta estannífera y decoración policroma en la que dominan los tonos ocres y verdosos. A la derecha un faro con figura de torreón al que se adosa un puente que lleva a otro torreón, bajo casas bajas. En el mar y parece que encallado, un gran velero, en la playa unas barcas que más que varadas parece también que hayan encallado. El cielo aparece tormentoso y el mar con olas. Hay cuatro figuras diminutas de hombres, una en las escaleras del torreón otra junto al velero y otras tratando de enderezar una barca.

Anchura 90 cm. Altura 60 cm.
Firmada en ángulo inferior izdo.
R. Monleón.
Último tercio S. XIX
Colección particular

PLACA CERÀMICA. “MARINA”

Amplària: 53 x 34 cm. sense marc.
Amb marc 63 x 44 cm.
Últim terç del segle XIX.
Museu Nacional de Ceràmica
González Martí, València, núm.
inv. 1/9338

Placa de pisa amb escena de marina. Coberta estannífera i decoració policroma en què domina el blau. En primer terme, un gran veler amb les veles plegades; al seu flanc, un paquebot i un altre acostant-s'hi; a l'esquerra, un mercant amb ximenera i pals de veles; en segon terme, barques amb veles llatines i quadres, i edificis que fan la impressió de magatzems d'un port. Mar en calma, núvols blaus i gavines.



PLACA CERÁMICA. “MARINA”

Anchura 53 x 34 cm. sin marco.
Con marco 63 x 44 cm.
Último tercio del S. XIX
Museo Nacional de Cerámica
“González Martí”. Valencia.
Nº inv. 1/9338

Placa de loza con escena de marina. Cubierta estannífera y decoración polícroma en la que domina el azul. En primer término un gran velero con las velas plegadas, a su flanco un paquebote y otro acercándose, a la izquierda un mercante con chimenea y palos de velas; en segundo término barcas con velas latinas y cuadras, y edificios que dan la impresión de almacenes de un puerto. Mar en calma, nubes azules y gaviotas.

PLAQUES

Dos plaques emmarcades separatament que formen parella. De pisa amb coberta estannífera i decoració policroma: en el centre, una cartel·la de *ferronerie* amb el cap de Medusa; dalt i baix, grotescos. El marc de fusta està tallat amb brots de vinya.

Estes plaques, encara que per la temàtica i el color són molt paregudes a les que adornen tot el conjunt fet per al gabinet de la casa del carrer Ramón de la Cruz, a Madrid, no deuen ser d'aquell conjunt, ja que tots els seus mobles són de fusta pintada de negre, imitant l'eben, cosa que no succeïx amb estes dos plaques.



Parell de plaques ceràmiques.
Mesures: 68,5 x 27,5 cm.
Últim terç del segle XIX
Museu Nacional de Ceràmica
González Martí, València, núm.
inv. 1/9331 i 1/9335

PLACAS

Dos placas enmarcadas por separado que forman pareja. En loza con cubierta estannífera y decoración polícroma: en el centro una cartela de *ferronerie* con la cabeza de Medusa, arriba y bajo grutescos. El marco de madera tallado con pámpanos de viña.

Estas placas, aunque por su temática y color sean muy semejantes a las que adornan todo el conjunto realizado para el gabinete de la casa de calle D. Ramón de la Cruz, en Madrid, no deben ser de aquel conjunto ya que todos los muebles de él están realizados en madera pintada de negro, imitando el ébano, cosa que no sucede con estas dos placas.

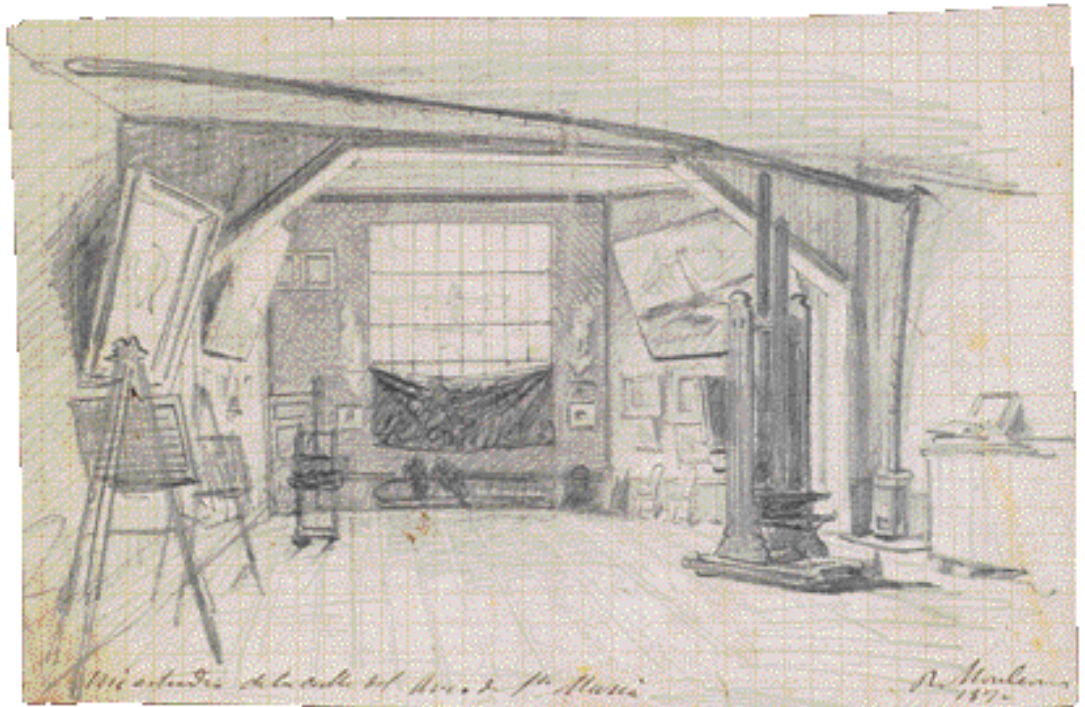
Par de placas cerámicas.
Medidas: 68,5 x 27,5 cm.
Último tercio del S. XIX
Museo Nacional de Cerámica
"González Martí" Valencia,
Nº inv. 1/9331 y 1/9335

EL SEU ESTUDI AL CARRER HILERAS

Llapis negre sobre paper de color cigró, 18 x 12 cm.
A l'esquerra, baix: "Mi estudio en la calle del Arco de Sta. María".
A la dreta: "R. Monleón 1870".
Col·lecció particular

Va ser el primer estudi que va tindre el pintor a Madrid, el 1868. Estava situat prop de la porta del Sol. Encara que no n'hi ha constància, degué traslladar-lo al xalet que es va construir al carrer Ramón de la Cruz.

Ampli saló de molta lluminositat que li proporciona l'ample finestral del fons. Distints tipus de cavallets i quadros penjats a les parets. Al fons dos personatges asseguts en un divan.



SU ESTUDIO EN LA CALLE HILERAS

Lápiz negro sobre papel agarbanzado 18 x 12 cm.
A la izquierda bajo *Mi estudio en la calle del Arco de Sta. María*.
A la derecha *R. Monleón 1870*.
Colección particular

Fue el primer estudio que tuvo el pintor en Madrid, en 1868. Estaba situado cerca de la Puerta del Sol. Aunque no ha constancia, debió de trasladarlo al chalet que se construyó en la calle Ramón de la Cruz.

Amplio salón con gran luminosidad que le proporciona el ancho ventanal del fondo. Distintos tipos de caballetes y cuadros colgados en las paredes. Al fondo dos personajes sentados en un diván.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFÍA

LLIBRES

- ARCHIBALD, E. H.H.; *Dictionary of Sea Painters. Antique Collectors'* Club Ltd. Woodbridge, Suffolk 1980.
- BANDA Y VARGAS DE LA, ANTONIO; *Los dibujos sevillanos de Rafael Monleón*, Arxiu Hispalense, separata núm. 117, 1958.
- BARCIA, ÁNGEL M. DE; *Catalogo de los dibujos existentes en la Biblioteca Nacional*. Secció d'Estampes. Epígraf Monleón Rafael (1840?-1900), Madrid 1906.
- BARÓN DE ALCAHALÍ; *Diccionario de Artistas valencianos*, València 1898.
- BENEZIT, E.; *Ditionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs de ssinateur y graveurs de tous les temps et de tous pays*, París 1999.
- DIVERSOS AUTORS; *Cien años en la pintura española y portuguesa 1830-1930*, Madrid 1988.
- DIVERSOS AUTORS; *Diccionario ESPASA*.
- DIVERSOS AUTORS; *La nao Santa María. Memoria de la Comisión Arqueológica ejecutiva 1892, Dibujos de R. Monleón*, ed. facsimil Universitat d'Alacant.
- FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO; *Álbum Marino*, Museo Naval.
- GARÍN ORTIZ DE TARANCO, FELIPE; *Pintores del mar. Una Escuela española de Marinistas*, València 1950.
- GÓMEZ CEDILLO, ADOLFO; “Los álbumes de dibujos de Rafael Monleón en la Biblioteca Nacional”, inèdit, Madrid 1991.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, JOSÉ IGNACIO; *Catálogo Guía del Museo Naval de Madrid*, 3 vols., Madrid 2001-2007.
- GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO FERNANDO; *Álbum de letras capitales dibujadas por Rafael Monleón*, Madrid 2007.
- GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO; *Catálogos de Pinturas del Museo Naval*, toms I al VIII. Madrid 2000-2006.
- GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO i DE LA GUARDIA, FERNANDO; *Historia de la construcción naval en la obra de Rafael Monleón*, Valladolid 2006.
- GUILLÉN TATO, JULIO; “El capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro...”, en *Revista General de Marina*, Madrid, març 1963.
- Inventari general de pintura del Museu del Prado, *Nuevas adquisiciones*, Madrid 1996.
- LAFUENTE FERRARI, ENRIQUE; *Breve historia de la pintura española*, Madrid 1946.
- LASSO DE LA VEGA, J. (director); *Crónica Naval de España, revista científica, militar, administrativa, histórica y literaria y de comercio...*, tom II i III, Madrid 1855-1860.
- MÉNDEZ BEJARANO, MARIO; *Historia de la filosofía en España hasta el s. XX (1927)*, Oviedo 2000.
- MONLEÓN TORRES RAFAEL; *Álbum de Rafael Monleón Torres*, Museu Nacional de Ceràmica González Martí, València.
- MONLEÓN TORRES RAFAEL; *Catalogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestros días, colocados por orden alfabético, y que sirve de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval*. Edició facsimil Lugnwed.
- MONLEÓN TORRES RAFAEL; “Apéndice al Catalogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos

LIBROS

- ARCHIBALD, E. H. H.; *Dictionary of Sea Painters. Antique Collectors' Club Ltd* Woodbridge, Suffolk, 1980.
- BANDA Y VARGAS DE LA, ANTONIO; *Los dibujos sevillanos de Rafael Monleón*, Archivo Hispalense, Separata nº 117, 1958.
- BARCIA, ÁNGEL M. DE; *Catalogo de los dibujos existentes en la Biblioteca Nacional*. Sección de Estampas. Epígrafe Monleón Rafael (1840;-1900), Madrid 1906.
- BARÓN DE ÁLCAHALI; *Diccionario de Artistas valencianos*, Valencia 1898.
- BENEZIT, E.; *Ditionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs de ssinateur y graveurs de tous les temps et de tous pays*, París 1999.
- FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO; *Álbum Marino*, Museo Naval.
- GARÍN ORTIZ DE TARANCO, FELIPE; *Pintores del mar, Una Escuela española de Marinistas*, Valencia 1950.
- GÓMEZ CEDILLO, ADOLFO; *Los álbumes de dibujos de Rafael Monleón en la Biblioteca Nacional*, Inédito, Madrid 1991.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, JOSÉ IGNACIO; *Catálogo Guía del Museo Naval de Madrid*, 3 vols., Madrid, 2001-2007
- GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO FERNANDO; *Álbum de letras capitales dibujadas por Rafael Monleón*. Madrid 2007.
- GLÉZ DE CANALES LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO; *Catálogos de Pinturas del Museo Naval* Tomos I al VIII. Madrid 2000-2006.
- GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREIRO, FERNANDO y DE LA GUARDIA, FERNANDO; *Historia de la construcción naval en la obra de Rafael Monleón*, Valladolid 2006.
- Inventario general de Pintura del Museo del Prado, *Nuevas adquisiciones*. Madrid 1996.
- GUILLÉN TATO, JULIO; *El capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro...*en Revista General de Marina, Madrid, marzo 1963.
- LAFUENTE FERRARI, ENRIQUE; *Breve historia de la pintura española*, Madrid 1946
- LASSO DE LA VEGA, J. (director); *Crónica Naval de España, revista científica, militar, administrativa, histórica y literaria y de comercio...*, Tomo II y III, Madrid, 1855-1860.
- MÉNDEZ BEJARANO, MARIO; *Historia de la filosofa en España hasta el s. XX (1927)*; Oviedo 2000.
- MONLEÓN TORRES, RAFAEL; *Álbum de Rafael Monleón Torres*; Museo Nacional de Cerámicas “González Martí”, Valencia
- MONLEÓN TORRES, RAFAEL; *Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestros días, colocados por orden alfabético, y que sirve de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval*. Edición facsimil Lugnwed.
- MONLEÓN TORRES, RAFAEL; Apéndice al Catalogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestros días, colocados por orden alfabético, y que sirve de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval; Manuscrito original Museo Naval.
- MONLEÓN, RAFAEL; *La Nao Santa María: memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva*, Madrid, 1892
- MONLEÓN TORRES, RAFAEL; *Historia de la construcción naval bajo su aspecto artístico desde la antigüedad hasta nuestros días*. Colección de 90 acuarelas. Museo Naval.

tiempos hasta nuestros días, colocados por orden alfabético, y que sirve de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval”; manuscrit original, Museu Naval.

MONLEÓN RAFAEL; *La Nao Santa María: memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva*, Madrid 1892.

MONLEÓN TORRES RAFAEL; *Historia de la construcción naval bajo su aspecto artístico desde la antigüedad hasta nuestros días*. Colección de 90 acuarelas. Museu Naval.

MONTALVO, FEDERICO; *Desde la Toldilla*, Madrid 1887.

MORENO MARTÍN, JOSÉ MARÍA; *La colección de fotografía histórica del Museo Naval de Madrid*, Madrid 2007 (en viés de publicación).

O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, HUGO; *El Museo Naval a través de sus colecciones. Las joyas del Museo Naval*, Madrid 1992.

OSORIO Y BERNAL, MANUEL; *Galería biográfica de artistas españoles del siglo XIX*, Madrid, 2ª ed. 1883-84.

PAEZ R. ELENA; *Grabados españoles. Repertorio de grabados españoles*, Ministerio de Cultura, Madrid 1982.

PANCORBO, BERNARDINO; *Historia y crítica de las Exposiciones Nacionales de Bellas Artes celebradas en España*, Madrid 1948.

PÉREZ GUILLÉN. *Cerámica arquitectónica. Azulejos valencianos de serie. El siglo XIX*, Castelló, Institut de Promoció Ceràmica, 2000.

PULIDO ORTEGA, ILDEFONSO; *El Museo Naval a través de sus colecciones; el Museo Naval*, Madrid 1992.

SOLER FERRER, M^a PAZ i PÉREZ CAMPS, JOSEPH; *Historia de la cerámica valenciana*; vol. IV, València, Vicent Garcia, 1992.

REVISTES

Ars Longa. Cuadernos de Arte

PIQUERAS GÓMEZ, MARIA JÉSUS; “Rafael Monleón: El pintor del mar y su historia”, Universitat de València, quadern 2n, 1991.

El Arte en España

Revista quinzenal (1862-64). Mensual (1965-69). Madrid. Imprenta de M. Galiano.

El Centenario. Revista ilustrada

Òrgan oficial de la Junta Directiva encarregada de disposar les solemnitats que han de commemorar el descobriment d'Amèrica, núm. 1-4, Madrid 1892. Edit. El Progreso.

El Grabador al Aguafuerte

Colección d'obres originals i còpies de les selectes d'autors espanyols gravades i publicades per una societat d'artistes, Madrid (Calcografía Nacional), 1874-1876, Imprenta Guijarro.

Ilustración Española y Americana

RAFAEL MONLEÓN Y TORRES; “Recopilación de dibujos publicados”.

MONTALVO, FEDERICO; *Desde la Toldilla*, Madrid 1887.

MORENO MARTÍN, JOSÉ MARÍA; *La colección de fotografía histórica del Museo Naval de Madrid*, Madrid, 2007 (en vías de publicación)

O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, HUGO; *El Museo Naval a través de sus coleccione. Las joyas del Museo Naval*, Madrid 1992.

OSORIO Y BERNAL, MANUEL; *Galería biográfica de artistas españoles del siglo XIX*, Madrid 2ª ed. 1883-4.

PAEZ R., ELENA; *Grabados españoles. Repertorio de Grabados españoles*, Ministerio de Cultura Madrid 1982.

PANCORBO, BERNARDINO; *Historia y crítica de las Exposiciones Nacionales de Bellas Artes celebradas en España*, Madrid 1948.

PÉREZ, GUILLÉN; *Cerámica arquitectónica. Azulejos valencianos de serie, El siglo XIX* Castellón, Institut de Promoció Ceràmica, 2000.

PULIDO ORTEGA, ILDEFONSO; *El Museo Naval a través de sus colecciones; el Museo Naval*, Madrid 1992.

SOLER FERRER, M^a PAZ Y PÉREZ CAMPS, JOSEPH; *Historia de la cerámica valenciana*; Vol. IV, Valencia Vicent García 1992.

VVAA; *Cien años en la pintura española y portuguesa 1830-1930*, Madrid 1988

VVAA; *Diccionario ESPASA*

VVAA; *La nao Santa María. Memoria de la Comisión Arqueológica ejecutiva 1892, Dibujos de R. Monleón* Ed. Facsímile Universidad de Alicante.

REVISTAS

Ars Longa. Cuadernos de Arte

PIQUERAS GÓMEZ, MARIA JESÚS; *Rafael Monleón: El pintor del mar y su historia*, Universidad de Valencia, cuaderno 2º 1991.

El Arte en España: Revista quincenal (1862-64). Mensual (1965-69). Madrid. Imprenta de M. Galiano.

El Centenario. Revista ilustrada

Órgano oficial de la Junta directiva encargada de disponer las solemnidades que han de conmemorar el descubrimiento de América, N^{os} 1-4, Madrid 1892. Edit. El Progreso

El grabador al aguafuerte

Colección de obras originales y copias de las selectas de autores españoles grabadas y publicadas por una Sociedad de Artistas, Madrid (Calcografía Nacional); 1874-1876; Imprenta Guijarro

Ilustración Española y Americana

RAFAEL MONLEÓN Y TORRES; *Recopilación de dibujos publicados*.

Mundo Naval Ilustrado

RAFAEL MONLEÓN Y TORRES; *Recopilación de dibujos publicados*

Mundo Naval Ilustrado

RAFAEL MONLEÓN Y TORRES; “Recopilación de dibujos publicados”.

Revista de Historia Naval

ARIES ANGLES, ENRIQUE: “Veleros y vapores en la pintura española”, monografía núm. 5, 1998.

Revista General de Marina

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, MARCELINO; “La mar en la filatelia: La flotas de Colón”, novembre 2003.

MOLEON TORRES, RAFAEL; “Las carabelas de Colón”, maig 1891.

O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, HUGO; “Rafael Monleón y Torres (1840-1900). Pintor restaurador del Museo Naval”, agost-setembre 2003.

Revista Oro de Ley

GONZÁLEZ MARTÍ, MANUEL; “Doce Artistas valencianos del siglo XIX. Rafael Monleón, el ‘Marinista’”, València 30 de juny de 1928.

PERIÒDICS

Las Provincias

GONZÁLEZ MARTÍ, MANUEL; “Reivindicación del pintor Monleón”, 24 d’octubre de 1965.

– “Páginas de Arte Ochocentista; Rafael Monleón Marinista y Paisajista (I)”, 20 de gener de 1946.

– “Páginas de Arte Ochocentista Rafael Monleón Aguafuertista (II)”, 20 de gener de 1946.

Levante (suplement València)

GONZÁLEZ MARTÍ, MANUEL; “Rafael Monleón, pintor erudito en arqueología naval”, 14 d’octubre de 1960.

CATÀLEGS D'EXPOSICIONS

Carlos de Haes (1826-1898), octubre-desembre 2002, Madrid Fundació Carlos Amberes. Fundació Marcelino Botín. Santander.

Exposición de acuarelas de Don Rafael Monleón y Torres (1840-1900), Museu Naval, desembre 1966.

Exposición de obras de Rafael Monleón (1840-1900), patrocinada per l’Ajuntament de València, febrer 1968.

Pintura valenciana: El mar. Centre d’Exposicions i Congressos d’IBERCAJA, maig 1988. Saragossa.

FONTS DOCUMENTALS

Arxiu Museu Naval:

Revista de Historia Naval

ARIES ANGLES, ENRIQUE: *Veleros y vapores en la pintura española*, Monografía nº 5 1998

Revista general de Marina

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, MARCELINO; *La mar en la filatelia: La flotas de Colon*, Nov 2003.

MOLEON TORRES, RAFAEL; *Las carabelas de Colon*, Mayo 1891.

O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, HUGO; *Rafael Monleón y Torres (1840-1900) Pintor restaurador del Museo Naval*, agosto-sep-tiembre 2003.

Revista Oro de Ley

GONZÁLEZ MARTÍ, MANUEL; *Doce Artistas valencianos del siglo XIX. Rafael Monleón, el “Marinista”* Valencia 30 de junio de 1928.

PERIODICOS

Las Provincias

GONZÁLEZ MARTÍ, MANUEL; *Reivindicación del pintor Monleón*, 24 de octubre de 1965

Paginas de Arte Ochocentista; Rafael Monleón Marinista y Paisajista (I); 20 de enero de 1946

Paginas de Arte Ochocentista Rafael Monleón Aguafuertista (II), 20 de enero 1946

Levante (Suplemento Valencia)

GONZÁLEZ MARTÍ, MANUEL; *Rafael Monleón, pintor erudito en arqueología naval*. 14 octubre 1960.

CATALOGOS DE EXPOSICIONES

Carlos de Haes (1826-1898), Octubre-diciembre 2002, Madrid Fundación Carlos Amberes. Fundación Marcelino Botín. Santander.

Exposición de acuarelas de Don Rafael Monleón y Torres (1840-1900), Museo Naval, Diciembre 1966

Exposición de obras de Rafael Monleón (1840-1900) Patrocinada por el Exmo. Ayuntamiento de Valencia, febrero 1968

Pintura Valenciana: El mar. Centro de Exposiciones y congresos de IBERCAJA mayo 1988. Zaragoza

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo Museo Naval:

AMN 1527

AMN 1528

AMN 1527
AMN 1528
AMN 1529
AMN 1532
AMN 1533
AMN 1539

MANUSCRITS DEL MUSEU NAVAL

1. Aprova les condicions que Monleon posa per pintar un quadro sobre el combat d'El Callao (20 abril 1969).
2. Nomenament de pintor honorari del Museu Naval (14 maig 1870).
3. Proposta de pintar el quadro que representa la defensa del castell d'El Morro de l'Havana atacat pels anglesos el 1762 (20 octubre 1873).
4. Acceptació per a pintar el quadro *Defensa de l'arsenal de La Carraca per les forces lleials al govern de la nació contra els insurgents l'agost de 1873* (26 desembre 1874).
5. Concessió de la creu de segona classe de l'orde del mèrit naval amb distintiu blanc (23 gener 1877).
6. Autorització per a assistir al viatge regi al departament de Ferrol, a fi de poder prendre apunts i esbossos (30 juliol 1881).
7. Nomenament de pintor restaurador del Museu Naval (5 de gener de 1882).
8. Escrit del director del Museu Naval al ministre en què parla de la laboriositat i del zel de l'autor i crida l'atenció sobre l'estat de l'obra *Historia gráfica de la construcción naval* (12 gener 1887).
9. Autorització per a viatjar a l'estranger per a acabar la seua obra sobre arqueologia naval (14 agost 1887).
10. Concessió de la creu de tercera classe de l'orde del mèrit naval amb distintiu blanc (5 setembre 1892).
11. Petició de canvi de categoria laboral (8 agost de 1892).

AMN 1529
AMN 1532
AMN 1533
AMN 1539

MANUSCRITOS DEL MUSEO NAVAL

1. Aprobando las condiciones que Monleón ofrece por pintar un cuadro sobre. *El combate del Callao*. (20 abril 1969).
2. Nombramiento de Pintor honorario del Museo Naval. (14 mayo 1870).
3. Propuesta de pintar el cuadro que represente la *Defensa del castillo del Morro de la Habana atacado por los ingleses en 1762*. (20 octubre 1873).
4. Aceptación para pintar el cuadro *Defensa del arsenal de la Carraca por las fuerzas leales al gobierno de la nación contra los insurgentes en agosto de 1873*. (26 diciembre 1874).
5. Concesión de la Cruz de Segunda clase de la Orden del Merito Naval con distintivo blanco. (23 enero 1877)
6. Autorización para asistir al viaje regio al Departamento de Ferrol, a fin de que pueda tomar apuntes y bocetos. (30 julio 1881).
7. Nombramiento de Pintor Restaurador del Museo Naval. (5 de enero de 1882).
8. Escrito del director del Museo Naval al ministro señalando la laboriosidad y celo del autor y llamado la atención sobre el estado de la obra: "Historia grafica de la construcción naval" (12 enero 1887).
9. Autorización para viajar al extranjero para terminar su obra sobre arqueología naval. (14 agosto 1887).
10. Concesión de la Cruz de 3ª clase de la Orden del Merito Naval con distintivo blanco. (5 septiembre 1892).
11. Petición de cambio de categoría laboral. (8 agosto de 1892).



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA DE CULTURA I ESPORT

CONSORCI
DE MUSEUS
DE LA
COMUNITAT
VALENCIANA



CORTS VALENCIANES



MUSEU DE BELLES ARTS
DE VALÈNCIA

INSTITUT VALENCIÀ
DE CONSERVACIÓ I
RESTAURACIÓ DE
BENS CULTURALS



Autoridad Portuaria de Valencia