

# GALDÓS PINTOR: UN PRESENTE PARA CLAUDIO DE LA TORRE

## PAINTER GALDÓS: A PRESENT FOR CLAUDIO DE LA TORRE

Roberto García de Mesa

UNED

### RESUMEN

Este artículo presenta un cuadro realizado por Benito Pérez Galdós, en Santander, en 1898, inédito hasta la fecha de celebración del XI Congreso Internacional Galdosiano. En él, su autor pinta algunos barcos tanto de vapor como de vela en la bahía de esta ciudad. Este cuadro había permanecido desconocido, hasta ahora, para el mundo de la investigación, en el Archivo Familiar Claudio de la Torre. Probablemente, fuera un regalo del propio Galdós a Claudio de la Torre durante sus encuentros en Madrid, pocos años antes de fallecer aquel. La intención del autor no parece otra que pintar una de las máquinas más veloces de su tiempo, el barco de vapor, junto a otros barcos de vela, representando así dos épocas, en un espacio esencial para el desarrollo y tránsito de esta tecnología en España: la bahía de Santander.

**PALABRAS CLAVE:** Galdós, Pintura y Literatura, Bahía de Santander, Claudio de la Torre.

### ABSTRACT

This article presents a painting created by Benito Pérez Galdós in Santander in 1898, unpublished until the date of the 11th International Galdosian Congress. This artistic work displays several steamships as well as sail boats in the bay of this city. It had remained in the Claudio de la Torre Family Archive and was hitherto unknown to the world of research. Presumably it was a present from Galdós, a few years before his death, to Claudio de la Torre during their meetings in Madrid. The intention of the author seems to have been no other than to paint one of the fastest machines of his time —the steamship— amongst sailboats, and in this way representing two eras, in a space essential for the development and transition of this technology in Spain: the Bay of Santander.

**KEYWORDS:** Galdós, Painting and Literature, Bay of Santander, Claudio de la Torre<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Antes de comenzar el artículo desearía agradecer enormemente a Claudia Hernández de la Torre, copropietaria del cuadro de Benito Pérez Galdós, y al resto de su familia, por haberme permitido investigar esta obra objeto del presente estudio, conservada en el Archivo Familiar de Claudio de la Torre. Y, especialmente, también desearía agradecerle a Claudia que, a petición mía, haya llevado dicha obra al XI Congreso Internacional Galdosiano, celebrado en Las Palmas de Gran Canaria, en junio de 2017, para que los espectadores pudieran contemplar directamente la creación del maestro, inédita hasta el momento, y a la que le he dedicado un largo tiempo de estudio. Fue un honor y un placer contar con su presencia durante mi comunicación y que participara en el debate posterior. Por otra parte, también me gustaría agradecer el apoyo que he recibido por parte del personal de la Casa-Museo Pérez Galdós (Cabildo de Gran Canaria), en especial, de su directora, Victoria Galván, así como la cálida acogida de la prensa española que tuvo la noticia de la presentación de dicho cuadro. Finalmente, desearía extender mi agradecimiento al periodista Victoriano Suárez Álamo, siendo el primero en dicho gremio que se interesó enormemente por la noticia; a Andrés Hernández de la Torre y a Jairo López, por haber fotografiado para mí las diversas partes del cuadro, algo que facilitó enormemente mi estudio; a Carmelo Rodríguez, del Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Santander, por haberme conseguido un libro que tanto buscaba y que ya daba por perdido titulado *Veleros y vapores: barcos emblemáticos de la bahía de Santander, siglos XVI y XIX*, de varios autores; a

El presente estudio aporta una obra pictórica inédita que fue presentada públicamente en el XI Congreso Internacional Galdosiano. Se trata, por tanto, de un cuadro de Galdós de 1898, que regaló a un joven Claudio de la Torre, probablemente entre 1915 y 1920. Hasta la fecha presente solo había sido conocido realmente en el ámbito familiar de este último. En la actualidad, se encuentra en el Archivo familiar de Claudio de la Torre, en Castellón (España). En estos momentos, según ha señalado la familia, el cuadro es propiedad de los nietos de Claudio. Esta pintura al óleo recrea la bahía de Santander y en ella se dan cita varios barcos de aquella época, tanto de vapor como de vela, dando más protagonismo a la primera modalidad, como se verá.

El investigador Benito Madariaga de la Campa ha estudiado la profunda y fructífera relación que existió entre Galdós y Santander. Para ello, puede consultarse, por ejemplo, su volumen *Pérez Galdós en Santander* (2005) o su artículo “Galdós y Santander” (2006). Al parecer, la primera vez que el escritor visitó esta ciudad fue en el verano de 1871, luego, su hermano sería nombrado gobernador militar de Santander, en 1879. Esto animó al escritor a viajar con mayor frecuencia a dicha región. Así que repetiría sus visitas en los períodos estivales, hasta llegar a adquirir la célebre finca que inauguró oficialmente en 1893, bajo el nombre de «San Quintín», como se sabe.

Muchas de sus novelas y obras de teatro están fechadas, empezadas o concluidas en esta ciudad y algunas tienen una notable relación en sus contenidos con Cantabria. Conviene detenerse un poco en este asunto. Benito Madariaga ha estudiado muy bien estos trabajos:

Santander significó para Pérez Galdós no solo un lugar de veraneo, sino que fue también la ciudad elegida por el escritor en la que en el transcurso de 1871 a 1917 vivió acompañado de su familia, dedicado a las tareas literarias durante la etapa estival. Es lógico, pues que en estos 47 años desarrollara una parte importante de su obra donde escribe, según un cálculo aproximado, ocho novelas, catorce Episodios y más de once obras de teatro, iniciadas o corregidas, con títulos tan destacados, como la segunda y tercera parte de *Ángel Guerra*, dos de las novelas de *Torquemada*, *Nazarín*, *Halma*, *El abuelo*, *Cassandra* y *El caballero encantado*. En las novelas y en los Episodios tenemos el comprobante que él mismo señala al final, indicando en cada libro dónde las inició y concluyó, a veces empezadas en Madrid y terminadas en Santander o viceversa. No resulta tan fácil en el caso del teatro escrito en esta ciudad, ya que, si bien figuran los lugares de estreno, no señala al término de la obra la fecha de la elaboración. Para fijar estas últimas hay que echar mano entonces a los epistolarios o de las manifestaciones aparecidas en el diario *El Cantábrico* de Santander. Tal es el caso del arreglo teatral de *Doña Perfecta* en 1895 o la corrección de *Luchana* en 1899, según le comunicó Galdós al Dr. Tolosa Latour. (...) Aparte escribió artículos, discursos y prólogos, preparó algunos libros o recogió notas históricas (...). Podemos hablar entonces de un trabajo literario

---

Mauricio Pérez Jiménez, por sus sabias consideraciones sobre la pintura al óleo que me ayudaron a comprender mejor algunos aspectos técnicos sobre la composición, a Guillermo Perdomo por haber asistido como público a mi comunicación y participado con sus opiniones en el coloquio posterior, siempre es un placer escucharle, y a Lee Lee Moss, por ayudarme con la traducción al inglés del *Resumen* (*Abstract*).

compartido con el descanso estival que le permitía ir a la playa en la primera época, pasear y asistir a las tertulias dentro y fuera de su casa de «San Quintín», una vez hubo decidido construirse una finca en el camino de La Magdalena, cercano al Sardinero (Madariaga: 2006, 309-310).

Madariaga continúa señalando que también hay que tener en cuenta las obras que «en alguna medida tienen argumento o se desarrollan en esta entonces provincia» (Madariaga: 2006, 310-311): es el caso de *Rosalía*, de la que llegó a obtener «elementos e inspiración para otras dos novelas, *Doña Perfecta y Gloria*», *Marianela*, el Episodio *Amadeo I*, etc.

Pero, ¿por qué Galdós elige Santander? Son sumamente interesantes las reflexiones que lleva a cabo Madariaga sobre las razones que motivaron su relación con dicha ciudad:

Respecto al motivo de su viaje a Santander, aunque conocemos su encuentro con Pereda nos queda la duda de por qué eligió esta ciudad cantábrica. Se ha supuesto que fue porque era una plaza de veraneo más barata que San Sebastián o tal vez pudo deberse al deseo de mitigar las dolencias de su cuñada Magdalena. Influyó también posiblemente, en que fuera sede elegida para sus veraneos, las agradables temperaturas estivales y el hecho de ser frecuentada por escritores y personas de la alta burguesía que eligieron la ciudad como lugar de verano. Sus repeticiones al mismo lugar se debieron, sin duda, a su amistad con Pereda, que le solicitaba su permanencia veraniega en Santander y al hecho de que su hermano Ignacio fuera nombrado gobernador militar de Santander en 1879. Su deseo de acercarse al mar era una necesidad de retornar a los hábitos de su niñez, los más persistentes en los que tuvo un contacto muy directo con el mar. Cerca de su casa, en la calle Cano, está el Barrio de Triana y el muelle de Las Palmas. (...) Santander fue —como dice José Pérez Vidal— el lugar donde Galdós revalidó y amplió su cultura marinera. Sin embargo, eran dos mares muy diferentes. El suyo algo menos bronco que el Cantábrico donde se originaban galernas de vez en cuando. De los puertos canarios salían lanchas y veleros dedicados a la pesca y el cabotaje, que llegaban, a veces, hasta las costas africanas. Otra cosa era el espectáculo de la arribada a Las Palmas de los trasatlánticos y grandes veleros que hacían el tornaviaje con América. Su arribada era muy parecida a la que cuenta Pereda en *Sotileza* cuando llegaba *La Montañesa*. Galdós aprovechó sus visiones de mar y de embarcaciones para practicar su afición a la pintura con cuadros y dibujos marineros. (...) tenemos que añadir su fuerte vinculación con esta provincia [Santander], donde tuvo sus amores y nació su hija María, protagonizó actos políticos y asistió a los estrenos teatrales (Madariaga: 2006, 315-316).

Por otra parte, para comprender mejor las intenciones de Galdós a la hora de pintar su cuadro, es conveniente realizar algunas consideraciones sobre sus inquietudes artísticas. Stephen Miller en un gran trabajo de investigación, titulado *Galdós gráfico (1861-1907)* (2001), exquisitamente editado por el Cabildo de Gran Canaria, señala que, «En términos generales los materiales del Galdós dibujante incluyen todo tipo de creaciones a lápiz y pluma y de un número mucho más reducido de pinturas al óleo» (Miller: 2001, 13). En este sentido, y a continuación de la última cita, desarrollaba lo siguiente:

Los dibujos se encuentran entre los papeles, en los manuscritos y en la primera edición ilustrada de los *Episodios nacionales*. Los pocos óleos se hallan en la Casa Museo Pérez Galdós, en casas particulares, y en un museo —el de Pontevedra— al menos. La importancia de los productos de este grupo es desigual. Los óleos no pasan de ser los entretenimientos de momentos de ocio del escritor consagrado. Son de paisajes y barcos de Santander (Miller: 2001, 13).

Según esta última apreciación, y podría resultar lo más correcto, Galdós pinta al óleo solo paisajes marítimos y esta actividad que realiza, sobre todo en los períodos estivales, en Santander, constituye para él un mero entretenimiento. Todo parecería indicar, entonces, una situación no demasiado interesante, pero hay algo sumamente importante, la trascendencia del objeto que pinta Galdós en la bahía de Santander: la convivencia entre los barcos de vapor y los veleros, dando prioridad visual a la primera modalidad.

Pero antes de continuar, es importante detenerse en lo que a Galdós le interesa de las artes plásticas<sup>2</sup>. Según Miller, se puede destacar, en un primer momento, un interés por «la relación entre el presente, la historia del pasado, y el arte que se hace en aquel presente» (Miller: 2001, 25). Se refiere, en especial, a lo que implica su “Boceto sobre un asunto de la historia de Gran Canaria”, llevado a cabo a principios de los años 60 del siglo XIX.

Miller también se detiene en el epílogo sin titular del décimo y último tomo de los *Episodios* ilustrados, donde Pérez Galdós señala algunas consideraciones sobre su «visión de la dimensión contemporánea del arte de asunto histórico» (Miller: 2001, 27). El texto, como se sabe, está fechado por su autor en «Noviembre de 1885». Dice Galdós:

Por más que la generación actual se precie de vivir casi exclusivamente de sus propias ideas, la verdad es que no hay adelanto en nuestros días que no haya tenido su ensayo más o menos feliz, ni error cual no se le encuentre fácilmente la veta a poco que se escarbe en la historia para buscarla. Todos los disparates que hacemos hoy, los hemos hecho antes en mayor grado. (...) Es y será siempre un gran placer para toda generación el mirarse en el espejo de la que le ha precedido inmediatamente (citado por Miller: 2001, 27-28).

Miller insiste en aclarar de manera más precisa la concepción de «contemporáneo» en Galdós y señala, con gran acierto y precisión, que «No solo es contemporáneo lo actual, sino también lo pasado cuyos vínculos con el presente le dan vigencia, y cuyas características se pueden documentar y recrear tanto por medio de libros y museos, como por personas, usos y costumbres vivos» (Miller: 2001, 29)<sup>3</sup>. Y, finalmente, este investigador subraya algo sumamente importante para Galdós, que este último apunta en su célebre artículo “Las bellas

---

<sup>2</sup> Según Lieve Behiels, en «Los artículos de crítica artística de Galdós en *La Prensa*»: «La actividad de Galdós como crítico de arte se sitúa en dos períodos bien separados de su carrera. Los primeros artículos fueron publicados entre 1865 y 1868, en *La Nación* de Buenos Aires y la *Revista del Movimiento Intelectual Europeo*. Unos quince años más tarde, Galdós comenta las Exposiciones Nacionales de Bellas Artes de 1884, 1887 y 1890 para *La Prensa* de Buenos Aires» (2007, 29).

<sup>3</sup> En su artículo “El arte pictórico en las novelas de Galdós”, J. J. Alfieri señalaba, en 1968, la siguiente apreciación: «La fusión pictórica del pasado con el presente nos ayuda a entender el aspecto temporal en la obra de Galdós» (Alfieri: 1968, 85). Ver, también, el artículo «El encanto de las artes visuales: relaciones interdisciplinarias en la novela galdosiana», de Peter A. Bly (1975).

artes en España. La pintura”, carta fechada el 28 de junio de 1884 y publicada el 31 de julio, en *La Prensa*:

(...) reitera su reclamo por un arte pictórico que ofrezca al público «la época presente» (p. 19). Hacia el final del artículo, Galdós resume sucintamente su teoría de la pintura histórica: «puede aceptarse cuando es representación de un suceso más o menos notable, contemporáneo del autor y estudiado con figuras y trajes de su tiempo; de otro modo es simplemente imposible» (p. 22) (citado por Miller: 2001, 29).

Pero, ¿por qué Galdós en su cuadro elige pintar barcos de vapor y de vela en la bahía de Santander, y no otras cosas? A todo lo expuesto sobre la relación entre Galdós y aquella ciudad, que ha señalado Madariaga, hay que añadir algunas referencias un poco más precisas sobre la navegación a vapor en dicha Bahía. Por ello, conviene detenerse en las siguientes consideraciones históricas que lleva a cabo sobre este tema José Luis Cerezo Gutiérrez, en el trabajo titulado “La navegación a vapor en Santander”, publicado en el volumen colectivo *Veleros y vapores: barcos emblemáticos en el puerto de Santander. Siglos XVI y XIX*:

Desde el comienzo del siglo XIX y hasta mediada dicha centuria, la situación de la Marina Española cambia sensiblemente, ya que de estar constituida por una flota de buques de madera propulsados a vela, todos ellos de fabricación nacional y con una serie de arsenales y astilleros preparados para este tipo de construcciones, pasa al empleo del vapor como sistema de propulsión de los buques y una construcción mixta que emplea la madera y el metal. Ello supuso la necesaria adecuación de los puertos y astilleros españoles a esta profunda renovación tecnológica de la marina, para adaptarlos a los nuevos calados y dimensionamiento de sus atraques. (...) Así, nos encontramos, como nos dice Graham, con la paradoja que suponía que la época dorada del buque de vela (1850-1885) coincidiese con el inicio de la generalización del vapor en la navegación comercial (Cerezo Gutiérrez: 1995, 83-86).

De los años treinta del siglo XIX datan los primeros vapores que visitaron el puerto de Santander. Por ejemplo, unos de los primeros sería el *Reina Amelia*, en 1834. Mientras tanto, los barcos de vela seguían construyéndose. El último que se llevó a cabo en el astillero de Guarnizo fue la fragata de vela *Don Juan*, botada en 1871. Pero, en efecto, en España los correos de vapor comenzaban a tener una notable presencia. José Luis Cerezo Gutiérrez continúa señalando lo siguiente:

El puerto de Santander no fue ajeno a estas nuevas líneas de tráfico que se creaban con los correos. De este modo, en 1852 se iniciaron las escalas regulares de las primeras líneas de vapores procedentes de Londres, Amberes y Nantes, a las que seguirían otras más. (...) El paulatino incremento y presencia de los buques a vapor en la Lista española se empezó a constatar a partir de los años cuarenta. Este fenómeno se debió en gran medida a las mejoras que habían experimentado las máquinas propulsoras: disminución del volumen, aumento de potencia y disminución de consumo, lo cual les permitía tener mayor autonomía. Paralelamente a estos avances en el sistema de propulsión, los cascos se reforzaron con hierro, presentando una construcción mixta, y se inició el uso generalizado de la hélice a partir de 1838. Estos avances tecnológicos hicieron que los armadores comenzaran a interesarse por la nueva

generación de buques a vapor, que hasta ahora básicamente se utilizaban como correos y en labores de remolque. (...) Los primeros correos a vapor con un servicio regular entre Santander y La Habana aparecen en 1859, promovidos por el armador hamburgués Robert Sloman, constituyendo un hito importante en la historia comercial del puerto santanderino, aunque este primer servicio marítimo fue corto, pues concluyó en 1865. (...) Durante la Guerra de África (1859-1860), desde el puerto de Santander salieron tropas y pertrechos y víveres. (...) La quiebra de la compañía de correos hispanoalemana de Robert Sloman, entre Santander y La Habana, no supuso el final de esta ruta comercial, puesto que en 1869 será retomada por la empresa A. López y Cía. que a partir de 1881 cambió su nombre por el de Compañía Trasatlántica. A. López y Cía. desarrolló un papel determinante en el transporte de tropas a Cuba, cuando se declaró el 10 de octubre de 1868 la llamada Guerra de los diez años y el puerto de Santander tendrá un destacado protagonismo como uno de los principales puertos de embarque. En este conflicto que se desató en la isla caribeña, Antonio López jugó un papel clave al contribuir con sus propios caudales y sus buques en apoyo de las tropas españolas; recalando frecuentemente los vapores *Comillas*, *Pasajes*, *España*, *Isla de Cuba*, *Puerto Rico*, *Santander* y *Antonio López* en estas acciones de apoyo a la Armada. (...) La afluencia de nuevos y emblemáticos buques al puerto santanderino se producirá a partir de 1870, cuando la británica *Pacific Steam Navigation Company*, con sede en Liverpool, introduce a nuestro puerto en sus itinerarios, haciendo escala de pasaje sus vapores trasatlánticos y conectándolo con las repúblicas sudamericanas del Pacífico, naciones con las que hasta ese momento no se tenía línea regular. Es entonces cuando del puerto de Santander salen buques como el *Chimborazo* (...), que llegaba a alcanzar una velocidad de 15 nudos; a donde había arribado el 1 de junio de 1870. En 1876 entraría el *Britannia*, considerado el mayor buque del mundo, fabricado en Birkenhead en 1873 (...). En el verano de 1872, el Rey Amadeo I visitó la ciudad y durante su estancia subió a bordo del trasatlántico de la *Pacific Chimborazo* que hacía escala en nuestro puerto. Posteriormente embarcó en la fragata blindada *Victoria*, realizando un crucero por el Cantábrico y siendo escoltado por los vapores de ruedas de paletas *Colón* y *Cádiz*. (...) Con motivo de la Tercera Guerra Carlista (1872-1876), los buques de la Armada recalarán en el puerto de Santander, convirtiéndose en base de operaciones y logística de la Fuerza Naval del Cantábrico y del Ejército del Norte del gobierno liberal. (...) Con motivo de la conclusión de la Guerra Carlista, el 14 de marzo de 1876, y procedente de Castro Urdiales, llegó a Santander Alfonso XII a bordo del aviso *Fernando el Católico*. En ese mismo año, el 30 de julio, regresó del exilio la reina Isabel II a bordo de la fragata blindada *Numancia*, acompañada de las infantas Pilar, Paz y Eulalia; Alfonso XII (...) fue a recibirlas en falúa porque la fragata no podía atracar en el Puerto y quedó fondeada frente a la isla de Mouro. (...) El monarca pasó revista a la flota reunida en Santander a bordo de la *Concordia* y partió para Madrid esa misma noche. Mientras, Isabel II y las infantas permanecieron en Cantabria toda la temporada veraniega (...). [Durante los años 80] se iniciará o se pondrán los cimientos de la industria naval moderna a través del Plan Naval de Rodríguez Arias (Cerezo Gutiérrez: 1995, 89-97).

Otros hitos de la historia en la España del siglo XIX en los que interviene activamente el puerto de Santander, según José Luis Cerezo Gutiérrez, serían, en resumen, los siguientes:

En 1881 se producirá un importante encuentro naval en el Puerto de Santander (...) con la llegada de los buques de la Armada *Concordia*, *Ligera*, *Tajo*, *Ferrolano* y *Tornado* encargados de realizar la escolta de los soberanos en sus vacaciones de Comillas, donde se produjo un encuentro naval protagonizado por los buques de la Compañía de Antonio López: *Puerto Rico*, *España*, *Alfonso XII*, *Antonio López*, *Ciudad de Cádiz* y *Gijón*, que saliendo de Santander el 26 de agosto, pasaron frente a Comillas en formación militar donde aguardaban los reyes. A partir de 1882 se producirá la visita de nuevos buques mercantes al puerto santanderino con la creación de la Compañía de Vapores del Marqués del Campo, competidora de la *Pacific*. Esta nueva empresa puso en línea los vapores *España*, *Santo Domingo*, *Reina Mercedes* y *León XIII*, con un itinerario desde Santander a Buenos Aires, Valparaíso y El Callao. (...) En este año se volvió a producir la visita de Alfonso XII a Comillas (...). Tampoco hemos de despreciar el impacto en la región, y en la propia ciudad, la salida habitual desde sus muelles de grandes vapores con miles de cántabros y de provincias limítrofes que emigraban a América en busca de un futuro más halagüeño; algunos partían de Francia y hacían escala en nuestra costa (...). El 3 de noviembre de 1893 un hecho triste conmocionó a Santander: la explosión del Cabo Machichaco. Esta tragedia supuso centenares de muertos y la destrucción de parte de la ciudad. En el final de siglo, a partir de 1895, el puerto de Santander tendrá línea comercial con

Filipinas a través de la naviera Pinillos, con los modernos vapores *Catalina*, *Barcelona*, *Cádiz* y *Manila*. La nueva insurrección de Cuba, declarada en febrero de 1895, enlazará en 1898 con la guerra contra los Estados Unidos. El puerto de Santander acogió a numerosos buques de transporte y correos al servicio de las necesidades de la Armada. Participarán en este conflicto diferentes navieras españolas. Fundamentalmente, será la Compañía Trasatlántica la que lleve el peso (...). Tras los desastres navales de Cavite y Santiago, la rendición era cuestión de días y una vez producida esta se inició la repatriación, llegando al puerto de Santander a lo largo de varios meses una auténtica riada de excombatientes que superaban los 30.000. (...) El 8 de septiembre de 1900 vino por primera vez a Santander el rey Alfonso XIII junto con su madre la Reina Regente María Cristina. Iban a bordo del *Giralda*, escoltados por los cañoneros *Infanta Isabel*, *Vasco Núñez de Balboa* y el aviso *Urania*. Desde entonces la presencia del soberano y del yate real fue algo consustancial a la Bahía en la temporada estival (Cerezo Gutiérrez: 1995, 97-104).

Pues bien, como se sabe, Galdós seguía estos acontecimientos y, en determinados momentos, se había convertido en un testigo directo en el puerto de Santander de algunos de ellos, a partir de 1871. Por lo tanto, el escritor observaba cómo el paisaje de la navegación marítima iba cambiando y cómo el ser humano llegaba a construir máquinas muy veloces en su tiempo, a través del auge tecnológico de los barcos de vapor. El puerto de Santander vivía, así, un verdadero florecimiento del tráfico marítimo y tecnológico en su época. Por este motivo, no parece del todo correcta la tradicional interpretación de que Galdós pintaba sus cuadros al óleo como si fuera un mero entretenimiento, ya que, probablemente, llevando a cabo esta actividad estaba intentando estudiar aquellas nuevas máquinas que iban a cambiar la noción del tiempo y, en realidad, del ritmo de vida, para siempre. Prueba de ello es la importante presencia de la navegación marítima a vela y a vapor que se da, por ejemplo, en los *Episodios Nacionales*. Este asunto lo ha estudiado con gran profundidad Pedro Parra Juez en su tesis doctoral titulada *Las comunicaciones en los Episodios Nacionales de Pérez Galdós y en la Gaceta de Madrid hasta la llegada de ferrocarril, en el contexto geográfico e histórico de ambas publicaciones* (2017) y dirigida por Ángel Luis Rubio Moraga.

Antes de continuar, parece necesario llevar a cabo una breve consideración acerca del llamado *Álbum marítimo*, de Galdós. Este álbum le debía de ayudar sin duda en la composición de elementos para sus cuadros al óleo. Se podría decir que, en algunos casos, fuera un trabajo preparatorio. Por la realidad histórica de la navegación en Santander que se ha señalado, también por los espacios reconocibles de su Bahía y de determinados barcos que podrían encajar con referencias conocidas del momento, y teniendo en cuenta que la mayoría es de una chimenea y algunos con rueda de paletas, podría considerarse, en efecto, que el llamado por Stephen Miller *Álbum marítimo*, de Galdós, fue compuesto hacia 1890 y 1895 (Miller: 2001, 110). Desde luego, todo parece confirmar la tesis de este investigador: en dicho álbum existen diversos motivos santanderinos (Miller: 2001, 112).

El cuadro no posee un título original, pero quien esto escribe propone el siguiente: «Barcos de vapor y de vela en la bahía de Santander (1898)». Galdós probablemente compuso este cuadro durante su estancia veraniega en dicha ciudad. En este caso, el espacio elegido había sido su Bahía y, probablemente, fuera pintado o pensado desde el llamado Muelle Calderón.

En él, Galdós parece componer lo que le interesa en el arte: una imagen, un instante que definiera la contemporaneidad y que, al mismo tiempo, describiera los procesos históricos, pasados y presentes. Por lo tanto, su autor trataría de recrear en su cuadro, en 1898, la convivencia entre varias épocas a través de sus barcos, entre lo nuevo y lo antiguo, entre el barco de vapor de carga de pasajeros o correo, en primer término, una de las máquinas más rápidas de su tiempo, y otros de vela, y, también, algún otro más de vapor.



“Barcos de vapor y de vela en la bahía de Santander (1898)”. Fotografía: Jairo López (Digital 104).

La tabla del cuadro mide, sin marco, 26 x 10 cm. Está firmada por su autor, en la parte izquierda inferior del mismo, vista desde la perspectiva del espectador, con sus iniciales: «b p g fecit». Esto es, «Benito Pérez Galdós lo hizo».





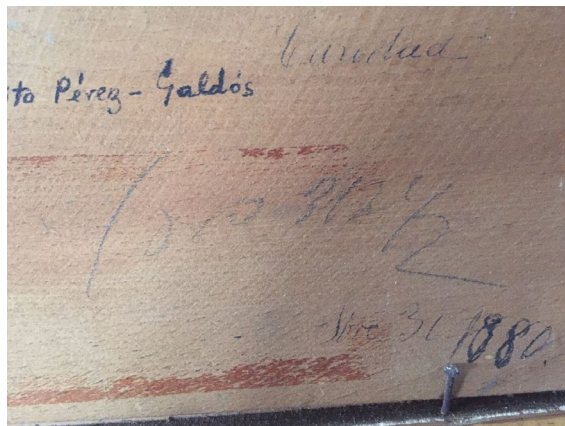
Fotografía (detalle): Andrés Hernández de la Torre.

La indicación expresa que para su autor la obra está terminada. En la parte trasera del cuadro hay una frase que corrobora también su autoría. Parece la letra de Claudio de la Torre y pone: «Tabla pintada por Benito Pérez-Galdós».



Fotografía (detalle): Andrés Hernández de la Torre.

Pero en la parte trasera también, como se puede ver, hay una fecha que, es de suponer, corresponde a la de su finalización: «Sbre. 30 1880». Esto es, 30 de septiembre de 1880. No se sabe si realmente lo escribió el propio Galdós u otra persona. Aunque si se observa bien, puede comprobarse que dos números, «88», están manipulados. Y es muy posible que, en realidad, la fecha sea «/98», esto es, «1898». Por otra parte, más arriba, pone «Caridad», probablemente se refiera al familiar del escritor: Caridad Pérez-Galdós de la Torre.



Fotografía (detalle): Andrés Hernández de la Torre.

La fecha que se ha señalado con anterioridad, de 1898, es la más fiable. La explicación a este asunto la daría Claudio de la Torre, quien llegó a señalar en *Geografía y Quimera* (1964), que había conocido en persona a Galdós en los últimos años de su vida, a partir de 1915, en Madrid, participando en las tertulias que llevaba a cabo en su casa el veterano escritor. Como se sabe, ambos escritores tenían vínculos familiares, también. El primer encuentro en casa de aquel, en 1915, fue recogido por Claudio en su artículo “Recuerdos de Galdós”<sup>4</sup>. Y, precisamente, en el mismo reconocía, entre otras cosas, la existencia del presente cuadro, de la siguiente manera:

Queda también en Las Palmas la vieja casa del monte en donde Galdós pasó su infancia. Allí se conservan por manos familiares los dibujos y pinturas del escritor —tengo en mi casa de Madrid, pintada al óleo, aquella mañana de 1898 en que el *Antonio López* cruzó la bahía de Santander— (1964, 234).

Probablemente, el barco al que se refiere Claudio de la Torre sea el segundo *Antonio López*, de la Compañía Trasatlántica, uno de los mejores barcos mercantes de su tiempo, construido a principios de los años 80 del siglo XIX y que, en efecto, fue hundido en costas americanas, en 1898. Pero este no se parece al barco de vapor que hay en el centro del cuadro, hay notables diferencias, más bien es similar al otro barco que está a su derecha, al fondo, aunque a este último le falta la chimenea<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Ver el artículo “Galdós y su recepción entre los escritores vanguardistas de las Islas Canarias: Claudio de la Torre, Domingo Pérez Minik, Eduardo Westerdahl, Pedro García Cabrera y Agustín Espinosa”, de Roberto García de Mesa (2013).

<sup>5</sup> Para conocer la historia del segundo *Antonio López* y ver una imagen del mismo puede consultarse, por ejemplo, *Los USA nos atacan. Toda la verdad sobre el 98*, de José Antonio Solís (2009, 50). Ver, también, por ejemplo, *Marina Mercante Española en la Guerra de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Compañía Trasatlántica*, de Lino J. Pazos Pérez (2009).

Por otro lado, si se compara el que se encuentra en el espacio central con otros de su tiempo, se puede observar que es algo frecuente en la época, un vapor para transporte de personas y/o mercancías, que se reproduce con cierta frecuencia, como, por ejemplo, el *Furnessia* (1880), el *Havel* (1890, rebautizado como *Meteoro* y, más tarde, como *Alfonso XII*), etc.

Con lo cual, pudiera ser que Galdós, en efecto, hubiera tomado algunas ideas del segundo *Antonio López* para pintar su cuadro, en 1898, pero no hubiera querido hacer una copia exacta del mismo, sino representar lo que sucedía en esa tan célebre Bahía de su tiempo. Allí estaba viviendo, contemplando un *Episodio* de aquella época. Alguien como Galdós no se lo podía perder. Y, probablemente, a Claudio de la Torre le habría explicado que el segundo *Antonio López* había sido uno de los barcos que le serviría de inspiración, pero que había tenido que realizar algunas leves modificaciones para componerlo de forma más verosímil. Por ello, y siguiendo con esta hipótesis, decidiría colocar dos chimeneas en el vapor central y en el barco del fondo se la quitaría con el fin de demostrar el contraste entre los diversos buques. Y avanzando un paso más con esta hipótesis, Claudio se quedaría, probablemente, con esta idea y lo explicaría tal cual lo escribió, sintiendo, como parece transmitir en su texto, orgullo por esta historia. Y es que, precisamente, el segundo *Antonio López* había desempeñado una importante labor en la Guerra del 98 y había sido una de las más sonoras víctimas materiales de aquel conflicto.

La pintura al óleo requiere paciencia. Entre el secado de una capa y otra, dependiendo del grosor, siempre, la obra tardará más o menos tiempo en concluirse. Por este motivo, no es de extrañar que las pinturas al óleo que hiciera Galdós no tuvieran un gran tamaño, ya que, si así fuera, el tiempo de secado tendría que ser mayor. Que este asunto influyera en el tiempo de sus estancias veraniegas en Santander no es seguro admitirlo, pero lo que sí parece posible señalar es, primero, que de esta obra se debía sentir orgulloso Galdós, puesto que llegó a confirmar su finalización, y segundo, quedaba demostrado que su autor debía tener un gran aprecio por Claudio de la Torre al regalarle esta pieza, que es una de las mejores que se conservan.

Es sabido que, en esta época, los barcos, y con ellos el mundo marino, acabaron convirtiéndose en un motivo de la pintura contemporánea de su tiempo que reflejaba, sin duda, una época fundamental para la historia de la navegación marítima y la evolución tecnológica del ser humano. Hay que añadir, también, que, pese a haber sido España una de las potencias más importantes en este tipo de navegación, hasta el siglo XIX, cuando se produce una especie de *boom* del retrato de barcos, el mundo de la pintura en este país no se

había caracterizado precisamente por haber creado una extensa obra con temas marítimos y retratos concretos de barcos. Durante la segunda mitad del siglo XIX, precisamente, se produjo el verdadero apogeo del retrato de barcos. Juan Manuel González y Sonia González, en su artículo “Retratos de buques de vapor en la colección del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián. Pintura y grabado”, señalan una lista de especialistas pintores en la materia durante aquella época: «Hubo incluso pintores especializados en el tema, como Adam, Corne, Heard, Jacobsen, Napier, Teupken, Walters... o los españoles Caula, Cervera, Cortellini, Mongay, Monleón, Pineda, Sanahuja...» (González y González: 2000, 624).

Si bien, en su cuadro, Galdós recrea la atmósfera de la bahía de Santander con un cierto aire que parece adquirido de los pintores románticos, pero muy atenuado, sin ser demasiado efectista, acaba imponiendo en el mismo una especie de realismo histórico. Pero un realismo histórico sin nombres ni apellidos. Esto es lo que probablemente pueda demostrar que Galdós no deseaba componer un retrato de barco como los que hacían algunos de sus contemporáneos. Con lo cual, la opción del retratista de barcos tendría todo el sentido del mundo si su autor lo hubiera titulado con el nombre del buque o, incluso, se viera pintado el mismo sobre la amura de babor bien visible, algo normal en la práctica, ya que, en ese caso, solía tratarse de encargos de las navieras u otras empresas. Pero, como se ha visto, no ha sido así.

Por otra parte, tampoco parece posible que Galdós deseara pintar una marina de la bahía de Santander sin priorizar otro elemento que no fuera la inmensidad de la Naturaleza. Desde luego, su autor amaba dicha bahía, su tratamiento es un poco emotivo, pero al darle protagonismo al barco de vapor que se encuentra en la parte central, provoca que esta maravilla tecnológica destaque con toda su belleza revolucionaria y, al mismo tiempo, que se viera el pasado, su convivencia con los barcos de vela. De esta manera, su autor se cargaría, o como mínimo matizaría, de un brochazo la idea de que todo tiempo pasado era necesariamente mejor que el presente, el que le había tocado vivir. A través de su cuadro, por tanto, estaba reivindicando y demostrando, ni más ni menos, lo que le había pedido a los pintores de su tiempo, en 1884:

Así como toda la naturaleza es bella, todas las épocas de la historia son igualmente pintorescas, y la nuestra, con sus paños negros, sus lanas grises y pardas, sus blusas y sus fracs, sus sedas y sus percales, no lo es menos que las anteriores. Pintad la época presente, pintad vuestra época, lo que veis, lo que os rodea, lo que sentís (Galdós: 2004, 689-690).

## BIBLIOGRAFÍA

ALFIERI, J. J., “El arte pictórico en las novelas de Galdós”, *Anales galdosianos*, Pittsburgh, Universidad de Pittsburgh, año III, 1967-1968, pp. 79-86.

ARIAS ANGLES, E., “Veleros y vapores en la pintura española”, *La España marítima del siglo XIX (II)*, Madrid, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 5, 1989, pp. 109-128.

BEHIELS, L., “Los artículos de crítica artística de Galdós en La Prensa”, *Nuevos caminos del hispanismo: actas del XVI Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas*, vol. Civil P., Crémoux F. (eds.), Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas, Centre Malesherbes, Universidad Paris-Sorbonne Paris IV, 2007, pp. 29-35.

BLY, Peter A., “El encanto de las artes visuales: relaciones interdisciplinarias en la novela galdosiana”, *V Congreso Internacional Galdosiano*, vol. II, 1993, pp. 279-292.

CARDONA, R., “Galdós y el panorama cultural de fin de siglo”, Gran Canaria, *Actas del X Congreso Internacional Galdosiano*, Cabildo de Gran Canaria, 2013, pp. 333-338.

CEREZO GUTIÉRREZ, J. L., “La navegación a vapor en Santander”, *Veleros y vapores: barcos emblemáticos de la bahía de Santander, siglos XVI y XIX*, varios autores, Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 1995.

GARCÍA DE MESA, R., “Galdós y su recepción entre los escritores vanguardistas de las Islas Canarias: Claudio de la Torre, Domingo Pérez Minik, Eduardo Westerdahl, Pedro García Cabrera y Agustín Espinosa”, Gran Canaria, *Actas del X Congreso Internacional Galdosiano*, Cabildo de Gran Canaria, 2013, pp. 494-503.

GONZALEZ CEMPELLÍN, J. M., y GONZÁLEZ GARCÍA, S., “Retratos de buques de vapor en la colección del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián. Pintura y grabado”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donosita-San Sebastián, 2000, pp. 609-626.

LISSORGUES, Y., *El Realismo. Arte y literatura, propuestas técnicas y estímulos ideológicos*, Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2008.

MADARIAGA, B., *Pérez Galdós en Santander*, Santander, Ediciones Librería Estudio, 2005.

— “Galdós y Santander”, *Galdós en su tiempo*, coords. Carmen Yolanda Arencibia Santana y Ángel Bahamonde Magro, Santa Cruz de Tenerife, Parlamento de Canarias, 2006, pp. 309-326.

MILLER, S., *Galdós gráfico (1861-1907). Orígenes, técnicas y límites del socio-mimetismo*, Gran Canaria, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001.

PARRA JUEZ, P., *Las comunicaciones en los Episodios Nacionales de Pérez Galdós y en la Gaceta de Madrid hasta la llegada de ferrocarril, en el contexto geográfico e histórico de ambas publicaciones*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2017.

PAZOS PÉREZ, L. J., *Marina Mercante Española en la Guerra de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Compañía Trasatlántica*, Pontevedra, Damaré Edicións, 2009.

PÉREZ GALDÓS, B., *Prosa crítica*, introducción y edición de José-Carlos Mainer, notas de Juan Carlos Torralba, Madrid, Espasa-Calpe, 2004, pp. 689-690.

SOLÍS, J. A., *Los USA nos atacan. Toda la verdad sobre el 98*, La Coruña, Cadena Cien Editores, 2009.

TORRE, C. de la, *Geografía y quimera*, Madrid, Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1964.