

DE SAN SEBASTIÁN A CÁDIZ: ICONOGRAFÍA URBANA DE LOS PUERTOS ATLÁNTICOS (SIGLOS XVI-XIX)

Begoña Alonso Ruiz y Luis Sazatornil Ruiz¹

Resumen:

La iconografía de ciudades históricas es en sí misma un fenómeno histórico de compleja explicación debido a que las representaciones urbanas expresadas de forma artística no siempre tuvieron la misma significación ni finalidad y, por lo tanto, no respondían a los mismos parámetros de ejecución. Ilustraciones, descripciones más o menos fieles a la realidad o impregnadas de la creatividad de los autores o de los criterios de ejecución o selección de elementos identificadores de los urbano por los mismos autores o sus promotores... todo ello influía en la producción de imágenes que permiten, no obstante, estudiar arquetipos urbanos y explicar los factores de los que integraran características específicas, lo que parece haberse producido en el caso de la ciudad portuaria atlántica entre los siglos XVI y XIX.

Palabras clave: Representaciones urbanas, Ciudad atlántica, Vistas de ciudades, *Vedutismo*, Paisajes portuarios.

Abstract:

The iconography of historical cities itself is a point of historical research with different explanations because every art representation of a city was produced due to diverse factors and had quite various meanings. There were many ingredients that had an effect on the cityscape and also affected to the urban formalized representation in a draw, engraving or picture. In spite of this, still the urban archetypes historically developed give general features on specific urban patterns and shapes. That is what happens, for example, with the Spanish Atlantic port cities in between the 16th and 19th centuries studied in this article.

Key Words: Urban representations, the Atlantic City, Cityscapes, *Vedutism*, Portscapes.

El estudio de la iconografía de las ciudades portuarias se asienta sobre la difícil relación entre lo artístico y lo descriptivo, entre los diferentes impulsos que animan la creación de cualquier representación urbana y, más en concreto, portuaria. Por un lado, la imagen como certificación visual, dotada de verosimilitud, de una realidad urbana, frente a la imagen como evocación, destinada a rememorar un determinado paisaje, unos perfiles urbanos o unos personajes que permiten la identificación de un lugar a menudo ausente, perdido en el tiempo o en el espacio. Las primeras se constituyen como *vistas* dotadas de una función instructiva, científica, que permite documentar el aspecto de tal o cual ciudad portuaria, su importancia estratégica o sus últimos adelantos. A menudo responden a la curiosidad del viajero extranjero o al encargo de un monarca afanoso por mostrar al mundo la renovación tecnológica o urbana producida

¹ Grupo de Arte y Patrimonio Cultural, Universidad de Cantabria, Av. Los Castros s/nº, 39005 Santander, España. Correos electrónicos: Begoña.alonso@unican.es; sazatorl@unican.es

por sus gestiones. En otras ocasiones son meras ilustraciones informativas que acompañan publicaciones de diverso calado e intención. Son las imágenes más frecuentes en los siglos XVI, XVII y XVIII, desde Braun a Luis Paret. La *visión*, la evocación más o menos poética de un paisaje portuario vagamente reconocible, sin embargo, tiene su origen en la mentalidad romántica y en el creciente deseo de la burguesía marítima de decorar sus salones con un recuerdo explícito a las fuentes de su enriquecimiento y a su raigambre local.

En este estudio se repasan las *vistas* que propiciaron el conocimiento de la ciudad atlántica en época Moderna, comprobando la creación de *imágenes congeladas* en el tiempo, en las que puertos de relevante actividad comercial, como Lisboa, Cádiz o Bilbao, apenas vieron renovarse su iconografía, en un proceso de estancamiento que acompañó a sus infraestructuras portuarias y urbanas, concluyendo que en realidad, el proceso de abstracción de la imagen de una ciudad portuaria marcha parejo a su evolución histórica. Ese estancamiento del imaginario urbano de los puertos atlánticos se prolonga a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII, hasta que los nuevos *vedutisti* surgidos de la Ilustración y consolidados con la litografía romántica comienzan a mostrar la pujante modernización de los puertos atlánticos. En sus óleos, acuarelas y litografías comienzan a destacarse las instalaciones industriales, las infraestructuras contemporáneas (paseos, faros, puentes o estaciones), las renovadas instalaciones portuarias (aduanas, muelles, dársenas) o los vapores y veleros. En la iconografía portuaria de la Ilustración y, sobre todo, del Romanticismo, la insistencia en la modernización urbana relega el centro histórico, percibido por el pensamiento higienista como insalubre e intransitable, anticuado e ineficaz, frente a la disciplina, la eficacia y el rigor higiénico de los barrios modernos.

La vista congelada

La importancia y proliferación que los libros de vistas de ciudades y los atlas geográficos adquirieron a partir del siglo XVI está en estrecha relación con los descubrimientos geográficos que marcan el comienzo de la Edad Moderna.² No es, por tanto, de extrañar que las coronas española y portuguesa jugaran un papel determinante en este proceso. Fue primero el rey Carlos I el que concedió, apenas llegado a Castilla, una autorización a Fernando Colón, hijo del descubridor y cosmógrafo, para formar la primera *Descripción de la Cosmografía de España* que, sin embargo, no llegó a terminar por ser anulada en 1523 la autorización para enviar personas a diversos lugares con la misión de realizar una descripción geográfica de los mismos.³ Se conservan los relatos y descripciones en dos libros provisionales, *Itinerario* y *Vocabulario*, que en sus objetivos científicos se anticipaban a las futuras *Relaciones* que encargaría años después Felipe II. La Corona portuguesa por su parte encargó al maestro de cartas marinas Lopo

² Sobre la iconografía urbana en Europa en época moderna véase C. di Seta, *Città d'Europa. Iconografia e vedutismo dal XV al XIX secolo*, Nápoles, 1996; también C. Di Seta y D. Stroffolino, *L'Europa moderna. Cartografia urbana e vedutismo*, Nápoles, 2001.

³ A. Laborda, *Descripciones de Don Fernando Colón, 1517-1523*, Madrid, 2002.

Homem, al equipo de cosmógrafos formado por Pedro y Jorge Reinel, padre e hijo, y al miniaturista Antonio de Holanda el conocido como *Atlas Miller* (h. 1519-1522) que en 10 mapas y 6 pergaminos comprendía todo el mundo conocido, siendo considerado el atlas más importante de la cartografía en la época de los grandes descubrimientos, encargado para refutar las teorías de Colón y Magallanes.⁴

Esta necesidad de conocimiento fue la que justificó el esfuerzo de Felipe II por documentar sus dominios, tanto peninsulares como ultramarinos. La iconografía portuaria atlántica nace, prácticamente, con esta importante actividad cartográfica que comienza a desarrollarse en Flandes, en ese momento bajo autoridad de la corona española.⁵ La novedad de este impulso residía en su carácter sistemático como dejará constancia la multitud de publicaciones que citaremos en las líneas siguientes. El primer Atlas de los muchos que seguirían fue el *Theatrum Orbis Terrarum*, obra de Abraham Ortelius (1527-1598), editado en Amberes en 1570 con privilegio de Felipe II, a quien Ortelius dedicaba la obra. De la primera publicación, que incluía 70 láminas con otros tantos mapas, se pasó a las sucesivas ediciones holandesa, alemana o inglesa (76 ediciones en total hasta 1742). La más conocida fue la elaborada por el taller de los hermanos Blaeu en Ámsterdam que, empleando algunas de las planchas originales, fue publicando a partir de 1629 una versión del *Theatrum*, ahora conocido como *Theatrum orbis terrarum sive atlas novus in quo tabulae et descriptiones omnium regionum*, que incluía 14 mapas referidos a Hispania. La edición en castellano de 1588 –impresa en Amberes por Cristóbal Plantino, tipógrafo real en los Países Bajos– se realiza cuando ya Ortelius se ha convertido en el cosmógrafo de Felipe II. Entonces, acrecentada por Plantino, se dedicaba al príncipe don Felipe. Aunque para la iconográfica portuaria este primer atlas no tuvo repercusión, al incluir mapas y no alzados o “vistas”, sí fue fundamental en el conocimiento geográfico, al incluir –como escribía su autor– “todo quanto se solia hallar, y aun agora se halla en qualesquieras Geographicas o Chorographicas tablas, donde quiera assi agora nuevamente como ante muchos años (por los quales ya muchas no se hallan) echadas a luz”.⁶

Concebido en un primer momento como complemento a la obra de Ortelio, a partir de 1572 y hasta 1617, el alemán Georg Braun (1541-1622) y el flamenco Frans Hogenberg (1535-1590), ayudándose de dibujantes como Georg Hoefnagel, publicaban en Colonia los seis tomos de la obra *Civitates Orbis Terrarum*, la que marca el comienzo de la iconografía para muchos de los puertos atlánticos. La obra recogía lo que para la época era la colección más completa de planos, pero también –y esta es su gran novedad– vistas y descripciones de ciudades conocidas hasta el momento. Incluía, en sus 313 láminas, 550 panorámicas de diferentes ciudades del mundo, acompañadas

⁴ Biblioteca Nacional de Francia (París). Sobre esta obra véase J. Reinel, L. Homem, y A. Holanda, *Atlas Millar*, Barcelona, 2003, con estudio de Alfredo Pinheiro Marques y Luís Filipe Thomaz. También A. Pinheiro, *A cartografia portuguesa e a construação da imagem do mundo*, Lisboa, 1991. Del mismo autor: *A cartografia dos descobrimentos portugueses*, Lisboa, 1994.

⁵ Sobre el nacimiento de esta cultura cartográfica, G. Mangani, *Il “mondo” de Abramo Ortelio. Misticismo, geografia e collezionismo nel Rinascimento dei Paesi Bass*, Módena, 1998.

⁶ A. Ortelius, *Theatro de la tierra universal*, Amberes, 1588. Véase L. Muti, “The World Map as an emblem: Abraham Ortelius and the stoic contemplation”, *Imago Mundi*, 55 (2003), pp. 38-55.

de un mapa topográfico de la región y de una descripción literaria en latín proporcionada por gentes que conocían las diferentes ciudades y en las que se recogía desde aspectos arquitectónicos a económicos. Además, otra de las grandes novedades de la obra promovida por Braun era la inclusión en las representaciones de escenas y personajes de la vida cotidiana, con indumentarias y elementos característicos de cada lugar, proporcionando con ello la información más completa que en la época se podía disfrutar sobre las ciudades más importantes del mundo: desde la topografía a los edificios o las costumbres. Braun recuperaba así el trabajo de otro grabador alemán, Hans Sebald Lautensack (c.1520-c.1566), quien en su vista de la ciudad de Nuremberg de 1552 (The Minneapolis Institute of Arts) anticipó este recurso al situar un grupo de ciudadanos en el entorno rural circundante, añadiendo realismo a los detalles topográficos,⁷ pero, como declaraba el propio Braun en el prólogo de la obra, la inclusión de estas figuras correspondía, ingenuamente, iba más allá al considerar que los tipos humanos “salvaban” a estas vistas de ser escudriñadas con objetivos belicistas.⁸

En la obra se incluían ciudades del arco atlántico con vistas de puertos como Londres, Ámsterdam, Amberes, Burdeos, Calais o La Rochelle, además de 36 vistas de ciudades españolas, incluyendo exclusivamente tres puertos cantábricos (San Sebastián, Bilbao y Santander), siendo San Sebastián el primero en ser publicado en 1572 compartiendo lámina con Burgos. Bilbao y Santander lo serán tres años más tarde en el segundo volumen.⁹ Otros puertos atlánticos merecieron una mayor atención: de Lisboa se incluyeron dos vistas (en el primer volumen y en el último), mientras Cádiz y Sevilla fueron representados hasta en tres ocasiones. Este primer punto es sobradamente significativo: la inclusión en una obra de carácter mundial de tres vistas diferentes de los puertos de Sevilla y Cádiz les hace entrar en el reducido grupo de las ciudades más importantes del orbe, junto a Granada, Roma o Jerusalén.

Centrándonos ya en las representaciones de estos puertos atlánticos, el editor George Braun se sirvió de dibujantes como Hoefnagel para generalizar en estas representaciones de ciudades el tipo de descripción habitual en las geografías impresas del siglo XVI, dotándola de capacidades de representación descriptiva, inventarial y

⁷ A. Schmitt, **Hans Lautensack**, Nuremberg, 1957.

⁸ “Y no hay razón para que alguien piense que nuestra empresa pueda ser algo inútil o perjudicial para los cristianos, debido a que sus ciudades podrían en estas ocasiones ser espiadas o visitadas por los enemigos de nuestra fe. Pese a que hemos obviado este mal, que no consideramos pequeño sino muy grande, y, curiosamente, por este medio, a saber agregando a cada figura de las Ciudades, las efigies tanto del hombre como de la mujer de la ciudad o país, con diversos modos de los trajes de éstos. Con lo cual, los turcos inhumanos, que no soportan de manera alguna ver o mirar cualquier figura, imágenes grabadas o pintadas, no querrán nunca sacar algún provecho de esta obra”. G. Braun, **Civitates Orbis Terrarum**, Primer Libro, Colonia, 1572, ed. de **Illustriorum Hispaniae urbium**, Amsterdam, estudio y traducción de Elena Santiago Páez, Barcelona, 1996, p. 43.

⁹ G. Braun, **Civitates Orbis Terrarum**, 6 Vols., Colonia, 1572-1618. G. Braun, F. Hogenberg, **Civitates Orbis Terrarum, 1572-1618**, prólogo de R.A. Skelton, Amsterdam, 1965. Se trata de las vistas tituladas *Santander, Bilbao y Sanct Sebastianum, vulgo Donostien ad mare Oceanum insigne regni Guipuzcoa oppidum*. Sobre Hoefnagel ver L. Nuti, “The mapped views by Georg Hoefnagel: The merchant's eye, the humanist's eye”, en **Word and Image**, vol. 4, 1988, pp. 545-570.

analítica de las ciudades, válida aquí no sólo para los agentes del poder estatal sino para la mayoría de la población. El más alto nivel en las técnicas de recolección y representación visual de los datos topográficos y geodésicos se asoció a una detallada y expresiva técnica pictórica para visualizar e interpretar la realidad, con la cual cualquier espectador podía abordarla y tomar posición en ella.¹⁰ En realidad, desde los grandes atlas de Mercator y Ortelius a principios de siglo, hasta el inventario de ciudades de Braun, la cartografía siguió un camino paralelo y articulado con la obra pictórica corográfica de Goltzius, Koninck, Van Goyen o Ruisdael, donde los paisajes se sitúan en un espacio ilimitado, en el que la civilización humana se transforma en una carta. Richard L. Kagan¹¹ ha señalado que esta cartografía urbana de Braun participa, como es común en los siglos XVI y XVII, de ese modelo corográfico, el que pone el acento más en hacer una representación fiel del aspecto físico de la ciudad, la *urbs*, que en resaltar el carácter de la comunidad, la *civitas*, fundamentalmente religioso (vistas denominadas por Kagan como “vistas comunicéntricas”). No obstante, basta comparar estas vistas del *Civitates* para constatar que su finalidad es retórica; no pretende ser fiel, sino complaciente, variando en ocasiones sus objetivos. Estas estampas no representan una panorámica natural de las ciudades, pues no existen lugares exactos que se pueda identificar como el del punto de vista del artista, sino que se trata de lo que se denomina “vistas a vuelo de pájaro”, realizadas a partir de un punto de vista imposible situado por encima de los edificios y promontorios reales, permitiendo una visión imaginaria del conjunto y su contorno global, lo que en el siglo XVI se llamó “disegno, descriptio, prospectus o iconographia”.¹²

Como decíamos, Sevilla se convierte en el puerto más representado de toda la obra de Braun, merecimiento de sobra justificado al ser el puerto europeo más destacado del momento gracias al comercio trasatlántico que había favorecido la creación de instituciones como el nuevo consulado y un crecimiento demográfico sin parangón.¹³ La ciudad era representada en tres grandes vistas: en el grabado publicado en 1572 la vista se toma desde el oeste, en un lugar situado al otro lado del Guadalquivir que permite una panorámica forzada, prácticamente en línea desde San Lorenzo, hasta la catedral, la Casa de Contratación, acabando con el puente de Triana y las

¹⁰ L. Nuti, “The perspective plan in the sixteenth century: the invention of a representational language”, en **The Art Bulletin**, vol. 76.1 (1994), pp.105-28 y S. Alpers, “L’oeil de l’histoire: l’effet cartographique dans la peinture hollandaise au 17eme siècle”, en **Actes de la recherche en Sciences Sociales**, 49 (1983), p. 97.

¹¹ R. L. Kagan, “*Urbs and Civitas in Sixteenth and Seventeenth Century Spain*”, en D. Buisseret (ed.), **Envisioning the city. Six studies in urban cartography**, Chicago, 1998, pp.75-108. También R.L. Kagan, **Imágenes urbanas del mundo hispánico: 1493-1780**, Madrid, 1998. Sobre la obra de Braun también J. Elliot, **The city in maps urban mapping to 1900**, London, 1987.

¹² Véase al respecto F. Marías, “Imágenes de las ciudades españolas: de las convenciones cartográficas a la corografía urbana”, en Pedro Texeira, **El Atlas del Rey Planeta**, edición de Felipe Pereda y Fernando Marías, Nerea, Hondarribia, 2002, pp. 99-116.

¹³ La ciudad de Sevilla duplicó su población en el segundo tercio del siglo XVI, de 60.000 habitantes en 1530 a tener cerca de 150.000 apenas 20 años más tarde. Por este fenómeno Vries calificaba a ciudades como Sevilla o Burdeos –con un crecimiento similar pero a menor escala– como “ciudades de expansión rápida”, cit. J. Vries, **European urbanisation, 1500-1800**, Barcelona, 1987, pp. 182-183.

embarcaciones amontonadas en torno a la Torre del Oro (*Ilustración 1*). Al tener un horizonte más bajo que las otras vistas que veremos de la ciudad, la atención de Hoefnagel se centra en las figuras del primer término y en los perfiles de las edificaciones singulares, la Giralda y la catedral vista desde los pies, creando una visión más viva y dinámica que las posteriores. En la vista de 1588 el autor se ha detenido más en la *urbs*; la vista ya no es de perfil, tomada frontalmente desde el terreno como la anterior, sino que ha elevado considerablemente el punto de vista, ahora casi cenital, para recoger una completa panorámica de la conformación topográfica, con los grandes edificios, barrios, arrabales, muralla, río, puentes y caminos que caracterizan la ciudad. La información urbanística proporcionada es, por tanto, mayor; mientras que en la tercera vista se vuelve a las características de la primera. Grabada en 1593 y publicada en el volumen de 1598 presenta una visión más cercana de los hechos ocurridos en primer término (la ejecución de castigos a alcahuetas y cornudos), mientras en segundo plano, como fondo, se divisa la ciudad desde el oeste, desde la fuente de Calderón a los caminos de Carmona. Es la única panorámica de Sevilla que no destaca su carácter de puerto.¹⁴

No ocurre así con Lisboa, ya que sus dos panorámicas (publicadas en 1572 y 1598) recurren al punto de vista elevado desde el sur que hace que la ciudad se desparrame hacia el río. Como ocurriera en el caso sevillano, la primera vista de Lisboa (*Ilustración 2*) ofrece una bella panorámica desde un punto de vista más bajo; resulta significativo que el centro de la composición se dedique al espacio de la ribera ocupado tanto con los tinglados de reparación de barcos como con el nuevo *Paço da Ribeira* del rey don Manuel, espacio público de representación y de actividad, significativamente en el punto relacionado con el comercio ultramarino. Preside la imagen el viejo castillo enmarcado por los barrios bajos de la *alfama* y la *baixa*, todo ello encerrado en un perímetro amurallado medieval pero que ahora ya desbordado se expande hacia el arenal, los *terreiro de Paço* y la *Ribeira Nova*.¹⁵ La vista de 1598 representa una visión más alejada de un núcleo urbano fortificado abierto hacia el puerto, en el que el caserío apenas se individualiza y sólo se dibujan frontalmente los edificios singulares, lo que casa con otras vistas del Braun, como la de Burdeos. No se descarta que para el caso portugués el editor se apoyara en otras vistas de la ciudad, como las realizadas por Antonio de Holanda, el miniaturista holandés que trabajó para los reyes portugueses.¹⁶

La Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Cádiz es representada por Hoefnagel en la lámina de Sevilla y Málaga del primer tomo de 1572 y aparece de nuevo, con otras dos ilustraciones, en el tomo quinto de 1598. La primera ofrece una amplia panorámica de la ciudad y la bahía desde Rota hasta la punta de San Sebastián, vista desde el istmo

¹⁴ Sobre las vistas de Sevilla véase A. Sancho Corbacho, *Iconografía de Sevilla*, Sevilla, 1975 y M.D. Cabra Loredó, E. Santiago Páez, *Iconografía de Sevilla, 1400-1650*, Madrid, 1988.

¹⁵ En 1550 la población lisboeta superaba los 110.000 habitantes, cit. "Lisboa", en *Atlas histórico de ciudades europeas*, Barcelona, 1994, p. 99.

¹⁶ Nos referimos a la *Vista de Lisboa* incluida como ilustración sobre pergamino en la obra de Duarte Galvão titulada *Crónica de don Alfonso Enriquez*, así como la incluida en la *Genealogía de los Reis de Portugal*, ambas publicadas en N. Senos, *O Paço da Ribeira*, Lisboa, 2002.

que la comunica con la península. El arenal donde se practica la pesca y el puerto aún sin muelle deja ver una ciudad amurallada con fortificaciones como el Castillo de San Felipe, la denominada “Horca de los Franceses”, el castillo y la iglesia mayor. Las siguientes vistas aportan información sobre dos de las actividades más importantes del puerto gaditano: en la primera la almadraba de Hércules –en el actual Sancti Petri– y en la segunda –ésta tomada desde la punta de San Sebastián– la llegada de animales exóticos a consecuencia del comercio con las Indias occidentales.

Ilustración 1. *Vista de Sevilla* en la obra de George Braun *Civitates Orbis Terrarum*.



Publicada en el volumen I editado en Colonia en 1572 con el rótulo “HISPALIS, SEULLA TARAPHAE, CELEBRE ET PERUETUSTUM IN HISPANIA, BAETICAE PROUINCIAE EMPORIUM, QUOD GADITANI MARIS LITTUS AMENÍSIMO SITU ILLUS FRAT”.

Ilustración 2. *Vista de Lisboa* en la obra de George Braun *Civitates Orbis Terrarum*.



Publicada en el volumen I editado en Colonia en 1572 con el rótulo “OLISIPO, SIVE VT PERVETVSTAE LAPIDVM INSCRIPCIONES HABENT ULYSIPPO, VVLGO LISBONA FLORENTIS SIMVN PORTVGALLIAE EMPORIVM”.

En comparación con estos grandes puertos trasatlánticos, los puertos cantábricos recogidos en el *Civitates* suponían una significativa reducción en la escala. En el momento de la publicación del grabado de Braun ninguno de los puertos de San Sebastián, Bilbao y Santander llegaba a la cifra de 5.000 habitantes; la zona cantábrica se enmarcaba entonces en los perfiles de región con escasa población urbana, aunque, eso sí, concentrada en sus puertos. Aún con eso, San Sebastián se aproximaba a los 4.000 habitantes, Bilbao los alcanzaría en el siglo XVII y Santander iniciaba su declive demográfico, llegando a finales del siglo XVI con una cifra de habitantes inferior a los 700. Atendiendo a estos criterios cualitativos, villas como la santanderina, el puerto de menor población de los tres recogidos por Braun, suponían una nueva reducción de tamaño, más en relación con las *small market towns* de la fachada atlántica europea: poblaciones por debajo de los 2.500 habitantes entre 1500 y 1700 que, sin embargo, se constituían como núcleos urbanos integrados en el sistema urbano nacional gracias a la importancia de sus funciones económicas.¹⁷ Por ello, resulta especialmente significativa su inclusión en una obra de contenido y trascendencia internacional, pasando de ser oscuras villas costeras cantábricas a convertirse simbólicamente en parte del selecto grupo de las ciudades más importantes de todo el orbe.

San Sebastián se contempla desde el cerro de San Bartolomé lo que permite una amplia panorámica del núcleo urbano apiñado bajo el monte Urgull y flanqueado por la amplia bahía y la desembocadura del Urumea. Hoefnagel dibuja una vista de Bilbao desde los altos de San Adrián, lo que permite, falseando la perspectiva, trazar una amplia panorámica que abarca desde el convento de la Encarnación en la carretera de Bermeo, a la derecha, hasta la desembocadura de la Ría en Portugalete, a la izquierda. Significativamente, esta panorámica permite una vista de una ciudad tendida hacia la ría, la misma perspectiva empleada en otras vistas de puertos fluviales incluidos en el *Civitates* como Sevilla o Lisboa, destacando, por tanto, que es ese carácter de “puerto” lo que le confiere la importancia necesaria para pasar a formar parte de tan magna obra. Aparece representada como una villa “volcada” a su nuevo muelle, construido entre 1540 y 1542, con un núcleo urbano cercado del que se escapa la moderna plaza del Consulado –creado en 1511–. Por estos datos el dibujo que sirvió de base para la publicación de Braun ha sido fechado en torno a 1544.¹⁸ En la imagen de Santander se representa la villa renacentista vista desde el Este –a la altura del cerro de San Martín– y dividida por la ría de Becedo: a la izquierda la parte antigua con la abadía y el castillo de la villa y a la derecha la Puebla Nueva, ambas unidas por el puente de sillería tras el cual se observan las antiguas atarazanas de galeras ya abandonadas. Destaca, asimismo, el puerto con la torre del Boquerón y la de la Bastida, así como el muelle de las naos y el muelle largo en plena construcción. Por el estado de ruina del castillo de San Felipe

¹⁷ R. Lanza, “Auge y declive de las Cuatro Villas de la Costa en la época de los Austrias”, en J.I. Fortea (ed.), **Transiciones. Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia**, Castro Urdiales, 2002, p. 93. Para las Cuatro Villas, el análisis en M.E. Escudero Sánchez, **Arquitectura y urbanismo de las Cuatro Villas de la Costa en la Edad Moderna**, Tesis Doctoral, Universidad de Cantabria, 2005, pp. 49 ss.

¹⁸ A. De Andrés Morales, “Urbanismo y arquitectura en el Bilbao del siglo XVI”, en J.M. González Cembellín, A.R. Ortega Berruguete (eds.), **Bilbao. Arte e Historia**, Bilbao, 1990, p. 82.

y el estado del muelle largo, podemos establecer que el dibujo se hizo en base al estado de la villa en la década central del siglo.¹⁹

Parece, por tanto, que Braun se sirvió de descripciones y dibujos de estas villas realizados en torno a mitad de la centuria y que como editor, se encargaría de recopilar la información necesaria para construir la imagen que sería grabada. La existencia o no de estas descripciones e imágenes es, quizá, la razón que explica la determinación de incluir o excluir una villa en la obra. No parece, sin embargo, que se siguieran criterios de importancia económica, demográfica o política ya que se excluyeron del *Civitates* puertos como el de Nantes (que no entrará en la iconografía portuaria hasta la publicación en 1725 de la obra de Pieter van der Aa), e incluso la selección de los españoles dejó fuera los del reino de Valencia y muchos de los ultramarinos. De los puertos autorizados en 1529 al comercio con Indias se excluyeron todos los asturianos y gallegos, además de puertos como el de Cartagena o el cántabro de Laredo, en esa fecha aún un relevante puerto comercial con Flandes, razón que hubiera justificado su inclusión.

En cualquier caso, el hecho fundamental en el nacimiento de una iconografía portuaria cantábrica es la publicación de las vistas de Santander, Bilbao y San Sebastián en el compendio de Braun, dando lugar a las imágenes típicas de estas ciudades, que perdurarán durante dos siglos.²⁰ El éxito obtenido por las ediciones de Braun se prolonga con las numerosas versiones –de variada calidad y alcance– editadas a lo largo de los siglos XVII y XVIII, apoyándose en las planchas de Hogenberg y divulgando estas imágenes por toda Europa. Esta extraordinaria pervivencia de las estampas de Braun promueve una visión estática de las villas cantábricas y sus puertos, quedando fijadas estas imágenes ancladas en un pasado sin cambios ni crecimiento como la larga secuencia de reediciones y reinversiones se encarga de demostrar. En esta secuencia, con obras de mayor o menor fortuna y calidad, destacan ediciones italianas, francesas, alemanas y, por supuesto, flamencas. Comienzan en 1572 con la *Raccolta di le piu illustri citta di tutto il mondo*²¹ del italiano Francesco Vallegio, que tendrá a su vez su versión francesa, y continúan con la edición de D. Meisher y E. Kiesser de *Politisches Schatzkastlein* (Frankfurt, 1625-1631), con las vistas grabadas del cartógrafo holandés Petrus Montanus (Pieter van der Berg, 1606-¿?); Mathäus Merian (1593-1650) basándose en Braun, ilustra el libro de Johan Ludwig Gottfried: *Neuwe Archontologia cósmica...* editado en Francfort en 1638; las ilustraciones al manual de viaje de Martín Zeiller, *Hispaniae et Lusitaniae itinerarium* (Amsterdam, 1656); las láminas dedicadas a los puertos atlánticos en *La España* del padre Vincenzo María Coronelli (1698) y la

¹⁹ Las obras del nuevo puerto se iniciaron en 1545 y las de restauración del castillo no se produjeron hasta la intervención de Felipe II y la llegada de los ingenieros de la Corona en 1571. Véase M.A. Aramburu-Zabala, B. Alonso Ruiz, **Santander, un puerto para el Renacimiento**, Santander, 1993.

²⁰ L. Sazatornil, "Entre la vela y el vapor. La imagen artística de las ciudades portuarias cantábricas", en J.I. Fortea, J. Gelabert (eds.), **La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX**, Santander, 2006, pp. 85-116.

²¹ F. Vallegio, **Raccolta di le piu illustri citti di tutto il mondo**, Venecia, 1572 (2º edic. 1579). Fue reeditada en 1592 y en 1625. Publicada en 1646 bajo el título *Recueils des villes les plus renommées du monde* y en 1713 como *Universus terrarum Orbis*.

edición de Juan Álvarez de Colmenares de los grabados del flamenco Pieter van der Aa (1659-1733) en *Les delices de l'Espagne & du Portugal*, obra reeditada varias veces a lo largo del siglo XVIII.²²

Esta constante repetición y vulgarización de los diseños originales del *Civitates* provocará una exageración en sus errores e imprecisiones, decrecerá su calidad artística y se modificarán compositivamente, contradiciendo el espíritu de fidelidad al original que perseguían estas vistas cartográficas.²³ Resulta sorprendente comprobar cómo el *Civitates* consiguió “congelar” no sólo la imagen portuaria de estas “pequeñas” villas cantábricas, sino que se produjo el mismo efecto en puertos donde la proliferación de vistas fue considerablemente mayor. Así, Vallegio reproducía idénticas imágenes al Braun de puertos como Burdeos, La Rochelle, Lisboa o Cádiz, pero disminuyendo considerablemente la calidad del grabado.

La obra de Braun no sólo creó una iconografía urbana que pervivió en paralelo a la realidad durante dos siglos, sino que tuvo una enorme influencia al fijar el marco, señalando el punto de vista que debería utilizarse en las futuras vistas de esas ciudades. Sólo así se explica que incluso en empeños artísticamente más relevantes que las obras grabadas de Braun y sus múltiples versiones, se recurriera de nuevo al marco prefijado para contemplar esas villas. Lo comprobamos con el caso sevillano: el colosal grabado de 1617 realizado por Mathäus Merian (del Museo Naval de Madrid), o la conocida *Vista* conservada en el Museo de América (pintada entre 1598 y 1618, atribuida a Sánchez Coello) y la *Vista de Sevilla* de un desconocido pintor flamenco realizada hacia 1650, reproducen la misma lejana panorámica desde idéntico punto.²⁴ En el caso de San Sebastián se repite este mismo fenómeno: el encuadre es idéntico en la escena de la visita real de Felipe III en compañía de su hija Ana de Austria en 1615 rumbo a la Isla de los Faisanes.²⁵ El pintor Peter van der Meulen vuelve a situar la panorámica en el alto de San Bartolomé, recurso que le permite detenerse en personajes del primer término

²² Pieter van der Aa publica hacia 1707 su *Galerie agreable du monde*, con el segundo tomo dedicado a España. Se reedita como P. van der Aa, *Beschryving von Spanjen en Portugal*, Leiden, 1707 y como J. Álvarez de Colmenares, *Les delices de L'Espagne & du Portugal*, Leiden, 1707.

²³ Sobre la concreta evolución de las vistas de Santander ya hemos tratado en L. Sazatornil, B. Alonso y A. Martín, *Vistas y visiones. Imagen artística de Santander y su puerto, 1575-1950*, Santander, 1995. La realidad urbana de la villa portuaria santanderina en la Edad Moderna fue estudiada en B. Alonso Ruiz, “Urbanismo y clasicismo en Santander: la Plaza Vieja hacia 1600”, en *Actas del Simposio Internacional Juan de Herrera y su influencia*, Santander, 1993, pp. 319-326 y M. A. Aramburu-Zabala, B. Alonso Ruiz, *Santander...* op. cit. Sobre Bilbao véase M. Zugaza Miranda, *La Ría: Imagen y visión de un paisaje mercantil*, Bilbao, 1993; R. de Oleaga, “Estampas de Bilbao”, en *Bilbao. Estampas 1575-1860*, Bilbao, 2000, pp. 19-22.

²⁴ Esta última es propiedad de la Fundación Focus-Abengoa. La vista atribuida a Sánchez Coello es propiedad de Patrimonio Nacional, en depósito en el Museo de América. Ha sido estudiada, por ejemplo, en A. Morales Martínez (Comp.), *Velázquez y Sevilla*, T. II, *Catálogo*, Sevilla, 1999, pp. 16-17.

²⁵ Peter van der Meulen, *El paso de Felipe III por la villa de San Sebastián*, óleo fechado en 1615 (Real Monasterio de San Lorenzo de El Escorial). Obra publicada en J. M. Unsain Azpiroz, *San Sebastián, ciudad marítima*, San Sebastián, 2008. En relación con esta visita, el pintor realiza también el óleo conservado en el Real Monasterio de la Encarnación (Madrid) que representa la ceremonia del intercambio de princesas entre las cortes española y francesa, que tuvo lugar en la isla de los Faisanes, situada en el río Bidasoa.

a la vez que recoge escenas de lo ocurrido en otros puntos durante la visita del monarca, incluyendo la bahía de Pasajes y la desembocadura del Bidasoa, punto hacia el que se dirige la comitiva. A través de una serie de números Van der Meulen da cuenta de los edificios que visitó el monarca uniendo así el carácter descriptivo del género de vistas con el narrativo propio de la escuela de pinturas de batallas en la que se había formado. Pocos años más tarde, el sargento mayor de la ciudad dibujaba una bella vista desde idéntica perspectiva, ahora con el objetivo de evidenciar el estado de las fortificaciones donostiarras y algunos proyectos de refuerzo (1641, Vista de San Sebastián, por Cordero).²⁶

También la villa de Bilbao llegará al siglo XVIII repitiendo en su iconografía el mismo encuadre elegido por Braun: ahora el dibujante Thomas Morony actualizará la información topográfica y los hitos urbanos incluyendo los nuevos barrios y arrabales, detallará más los perfiles de algunos edificios significativos pero continuará empleando la vieja panorámica de Braun. En el caso de la villa santanderina incluso la imagen de la ciudad tal y como la publicó Braun pervivirá hasta el siglo XIX, solapándose con las nuevas vistas portuarias heredadas del espíritu romántico.²⁷

La imagen inédita

La obra de Braun *congeló* la iconografía urbana de estas villas portuarias y determinó que el punto de vista desde el que dibujante, grabador o pintor, se acercara a ellas fuese a partir de entonces y hasta bien entrado el siglo XVIII, prácticamente idéntico. A esta escasez de encuadres contribuyó, sin duda, la mala fortuna editorial que tuvieron otras obras que reflejaron esa misma realidad urbana portuaria de forma muy diferente. Nos referimos a un conjunto de *vistas* de muy variada procedencia, finalidad y calidad, que poseen el rasgo común de no haber llegado a imprenta en su época. Primero serían las vistas de Fuenterrabía y San Sebastián realizadas en 1540 por Francisco de Holanda que como su padre, el ya citado Antonio de Holanda, fue un destacado miniaturista además de autor de los famosos *Diálogos de la pintura*. En el transcurso del viaje (1537-1547) que le llevaría a Italia por encargo de Juan III para retratar todo aquello que fuera digno de fama, Francisco dibujaría las fortalezas de Fuenterrabía y San Sebastián, además de otras fortalezas italianas, acompañadas de “los mejores trozos de las antigüedades de Roma”.²⁸ Se trata de dibujos centrados en las nuevas baterías abaluartadas, distinguiéndose en el caso de San Sebastián los perfiles de la ciudad dominada por la iglesia y el cubo sobre el Urgull (*Ilustración 3*).

²⁶ Conservado en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Véase. J.A. Sáez, “San Sebastián, hacia 1641”, en J.M. Unsain (Ed.), **San Sebastián, ciudad marítima**, San Sebastián, 2008, p. 201.

²⁷ Véase al respecto la versión de Sierra y Urragietti publicada en 1869.

²⁸ E. Tormo, **Os desenhos das antigualhas que vio Francisco d’Ollanda**, Madrid, 1940; J.B. Bury, “Francesco de Holanda: A little known source for the history of fortification in the sixteenth century”, en **Arquivos do Centro Cultural Português**, 14 (1979), pp. 163-220; R. L. Kagan, “*Urbs and Civitas* in Sixteenth- and Seventeenth-Century Spain”, en D. Buisseret (ed.), **Envisioning the city. Six studies in urban cartography**, Chicago, 1998; A. Cámara Fernández, “Las fortificaciones del emperador Carlos V”, en **Carlos V, las armas y las letras**, Granada, 2000, p. 130.

Parece que en torno a esas mismas fechas un pintor anónimo realizaba un dibujo localizado en el Museo de la Marina Holandés de Ámsterdam, titulado “Sant Andero in Biscailjen”. La relación de esta vista con la villa cantábrica fue dada a conocer por R. M. Vorstman y en 1990 J. L. Casado Soto la vinculaba con el dibujante flamenco Joris Hoefnagel (1542-1600), documentado como un colaborador de Braun en las vistas preparatorias del *Civitates*.²⁹ Posteriormente Richard Kagan la ha relacionado con la obra del dibujante Bonaventura Peeters (Amberes, 1614-Hoboken, 1652), un afamado pintor holandés de marinas, del que se ha conservado una vista de San Sebastián.³⁰ A diferencia de la vista de Santander, el dibujo del puerto vasco está fechado en el dorso el 29 de febrero de 1652; ambos están realizados a pluma con tinta sepia y ambos parecen dibujados *in situ*.³¹ Estas diferentes atribuciones hacen oscilar considerablemente la datación del dibujo de Santander, pasando de ser la vista de una villa a mediados del siglo XVI a ser un puerto de mediados del siglo siguiente. El desconocido pintor presenta la villa desde el muelle nuevo: a la izquierda el viejo muelle de las naos, la bastida con su torre y sobre todo ello un promontorio –quizá exagerado en su dimensión– con el castillo y el perfil de la abadía. La historia constructiva de este castillo nos permite concluir que nos encontramos ante una vista del siglo XVI, previa a la definitiva remodelación del castillo llevada a cabo a partir de 1617 por el arquitecto Juan de Naveda, en cuyo proyecto definitivo se incluía la realización de una plataforma para artillería rodeada de un parapeto con troneras, obras no incluidas en el dibujo, donde el castillo aparece en estado ruinoso, antes incluso de las reformas de 1577.³² Por ello, ya en 1994³³ nos inclinamos por relacionar la vista santanderina con las *Vistas de ciudades españolas* realizadas por Anton van den Wyngaerde, conocido en España como Antonio de las Viñas, en su época el mejor dibujante de vistas de ciudades.³⁴

²⁹ R. M. Vorstman, “Schilderijen, prenten en tekeningen: De haven van Santander”, **Jaarverslag: Vereniging Nederlandsch Historisch Scheevaart Museum**, Ámsterdam, 1983, pp. 8-9; J. L. Casado Soto, **Santander. Una villa marinera en el siglo XVI**, Santander, 1990.

³⁰ R. L. Kagan, “*Urbs and Civitas...*”, op. cit., pp. 87-88. Sobre Peeters ver H. Vlieghe, **Arte y arquitectura flamenca, 1585-1700**, Madrid, 1999, p. 312.

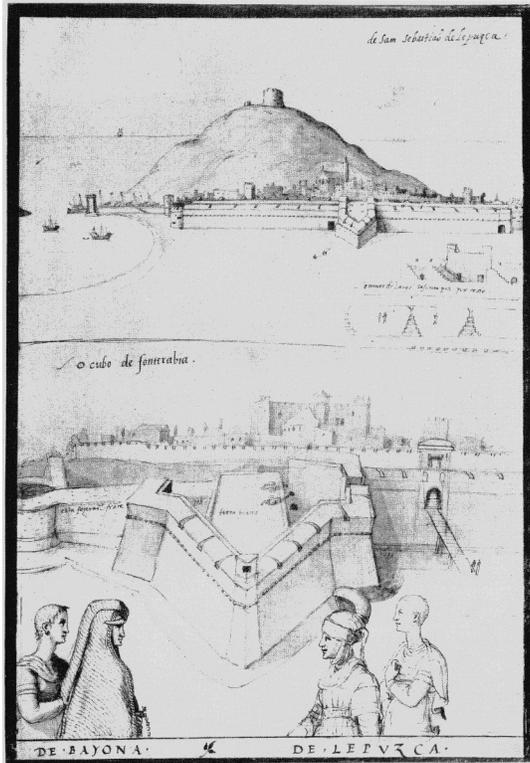
³¹ Sobre el dibujo de San Sebastián de Peeters véase J. M^a Unsain (ed.), **San Sebastián, ciudad marítima**, San Sebastián, 2008, pp. 197, 296.

³² B. Alonso Ruiz, “El urbanismo en la Edad Moderna”, en J. J. Polo Sánchez (ed.), **Catálogo del Patrimonio Cultural de Cantabria. III. Santander y su entorno**, Santander, 2003, pp. 110-111.

³³ Esta atribución en L. Sazatornil, “Las vistas de la villa de Santander en el siglo XVI”, en **El arte en Cantabria entre 1450 y 1550**, Santander, 1994, pp. 14-15. Del mismo autor: “Entre la vela y el vapor...”, op. cit., pp. 92-93.

³⁴ El propio Kagan ha realizado un amplio trabajo sobre la obra de Van den Wyngaerde, traducido al castellano como **Ciudades del siglo de oro: las vistas españolas de Anton Van den Wyngaerde**, Madrid, 1986. Sobre el mismo autor existe un excelente trabajo de catalogación: M. Galera i Monegal, **Antoon van den Wyngaerde, pintor de ciudades y de hechos de armas en la Europa del Quinientos: cartobibliografía razonada de los dibujos y grabados y ensayo de reconstrucción documental de la obra pictórica**, Barcelona-Madrid, 1998.

Ilustración 3. *Vista de San Sebastián y Fuenterrabía*, por Francisco de Holanda, 1540.



Incluido en la obra de Holanda titulada *Os desenhos das antigualhas que vio Francisco d'Ollanda*.

Aunque no se ha documentado la presencia de este artista en la costa cantábrica, es probable que pasara por el puerto de Santander procedente de Inglaterra (en este sentido, el dibujo podría estar tomado desde el propio barco) y de camino a Valsain (Segovia) en 1562, o bien, que lo hiciera en 1565, fecha en la que está documentada su presencia en Burgos realizando varios dibujos de la ciudad; si fuera así se trataría de uno de los primeros dibujos de Wyngaerde en España, como uno más de la serie de *Vistas* realizadas por encargo de Felipe II. Por tanto, podría tratarse, en realidad, de una vista preparatoria del propio Wyngaerde, que tenía por costumbre tomar varios apuntes de distintas zonas de la villa

para posteriormente realizar una vista de conjunto. Esta sería la razón de que el dibujo únicamente aparezca entintado, sin colorear y sin firmar. A diferencia de las vistas de la obra de Braun, el autor ha elegido un punto de vista mucho más cercano, “ex sede comune”, realizado desde el punto de vista de alguien que se acerca a puerto en una barca: representa por tanto, una parte muy limitada de la villa, la más antigua, con el castillo aún arruinado, la abadía y la bastida, sin que se recoja apenas información de la Puebla Nueva, a la que quizá se dedicaría otro dibujo similar, hoy desaparecido. Sea la obra o no de Wyngaerde, el hecho cierto es que se encuentra muy cercana a los métodos de representación gráfica del mundo flamenco y que aporta a la iconografía de Santander una nueva perspectiva, más cercana y viva, que la obra grabada por Braun.

Tampoco llegó a imprenta *La descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos*, de 1634, la mayor obra cartográfica conocida acometida en el siglo XVII en España. La descripción fue dirigida por Pedro Texeira (1595-1662), célebre especialmente por la realización de la *Topografía de Madrid* en 1656. Se trata, de nuevo, de un encargo de la monarquía real austriaca, en este caso de Felipe IV, el *Rey Planeta*, para quien, junto a Felipe III, Texeira trabajó durante más de cuarenta años. La idea inicial del rey fue encargar la tarea de la descripción de las costas españolas a Joao-Baptista Lavanha (1555-1624) que había trabajado como cosmógrafo en Portugal para Felipe III pero el encargo acabó en manos de uno de sus discípulos, Pedro Texeira.

El proyecto iniciado en Fuenterrabía (Guipúzcoa) en 1622 perseguía elaborar una descripción precisa y completa de las costas de España, de sus puertos y ciudades más importantes, incluso de sus antigüedades e historia. La relación reunía dos descripciones complementarias, al modo del *Civitates*: por un lado, una composición literaria con información sobre la geografía, historia y población y, por otro, un conjunto de mapas generales y parciales de las costas españolas.

Los resultados de la primera parte del proyecto se conocían a través de tres manuscritos conservados en la Biblioteca Nacional de Madrid, en la British Library y en Viena.³⁵ Sin embargo, el atlas iluminado de las costas de España, elaborado a lo largo de nueve años y una verdadera joya cartográfica del siglo XVII, se había dado por perdido hasta su reciente descubrimiento en Viena en perfecto estado de conservación.³⁶ En él se suceden las vistas de la costa española, desde Fuenterrabía (Guipúzcoa) hasta Rosas (Gerona), incluyendo en el recorrido la costa portuguesa que, en tiempos de Felipe IV, estaba unida a la corona española. En la costa cantábrica se reproducen puertos asturianos (Llanes, Ribadesella, Villaviciosa, Gijón, Avilés, Candás, Cudillero y Luarca), cántabros (San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales), vizcaínos (Ondárroa, Lequeitio, Bermeo y Bilbao-Portugalete) y guipuzcoanos (Bidasoa, Pasajes, San Sebastián, Guetaria, Zumaya, Deba, Orío, Motrico y Fuenterrabía), además de 17 puertos gallegos (*Ilustración 4*). Las diferencias de visión urbana respecto al Braun son considerables: todas son ahora vistas “a vuelo de pájaro” desde el mar, resaltando la orografía y ubicación de los puertos a modo de un derrotero náutico. El uso de un punto de vista tan elevado permite incluir referencias a poblaciones vecinas, caminos y puentes pero centrándose en las características de las infraestructuras urbanas, que en el caso de puertos como el de Gijón, contemplaban los nuevos muelles.³⁷ Para puertos como el asturiano este era su primera inclusión en un repertorio de este tipo pero el esfuerzo tampoco llegó a imprenta; el hecho cierto es que la reforma de los muelles con el nuevo puerto supuso un punto importante de inflexión en la historia del puerto asturiano, siendo a partir de ese punto reproducido en múltiples ocasiones. Así, un año más tarde Fernando de Valdés recogía también estos nuevos

³⁵ Para el caso cántabro “Descripción de las costas y puertos de España, por Pedro de Texeira”, en J.L. Casado Soto, **Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII**, Santander, 2000, pp. 152-153.

³⁶ Se trata de un manuscrito en vitela de considerable tamaño (35,2 x 44,4 cm.) e iluminado al temple con vivos colores. Ha sido descubierto y publicado por F. Pereda y F. Marías (eds.), **El Atlas del Rey Planeta. La descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos de Pedro Texeira (1634)**, Hondarribia, 2002. Sobre el sector correspondiente a Guipúzcoa puede consultarse el estudio de J.L. Orella Unzué, “Geografías Guipuzcoanas de la Modernidad (VII): Pedro Texeira (1595-1662)”, en **Lurralde: Investigación y espacio**, 26 (2003), pp. 123-142. Poco después, Texeira dirige una segunda expedición al País Vasco, con objeto de estudiar las fortificaciones para su defensa, de la que han quedado unos extraordinarios planos en la Diputación de Vizcaya: F. Pereda, F. Marías, “De la cartografía a la corografía: Pedro Texeira en la España del Seiscientos”, en **Ería: Revista cuatrimestral de geografía**, 64-65 (2004), pp.129-157.

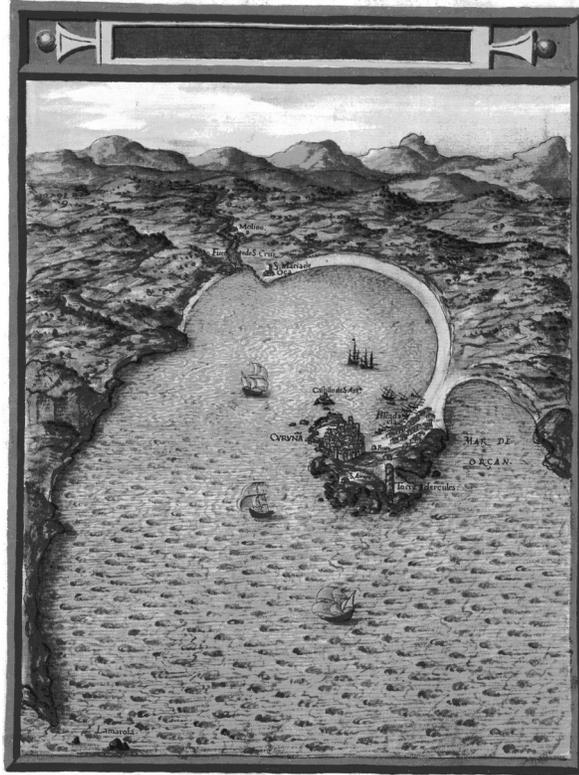
³⁷ En un informe de 1630 se recogía la noticia de que “se ha hecho y edificado en el puerto de la dicha villa un muelle muy grande y de mucha costa”, cit. por M. A. Aramburu-Zabala y B. Alonso Ruiz, **Santander, un puerto para el renacimiento**, Santander, 1993, p. 52. Sobre el puerto de Gijón en esta época véase, L. Adaro Ruiz, **El puerto de Gijón y otros puertos asturianos**, 2 vols., Gijón, 1976.

muelles en una vista de Gijón (realizada usando una perspectiva que recuerda a la empleada por Braun para San Sebastián), o Gregorio Menéndez Valdés en 1708. No obstante, durante el siglo XVII y casi todo el XVIII apenas se elaboran nuevas imágenes que sustituyan a los manidos grabados de Braun. En cierto modo estas vistas siguen siendo válidas, pues el perfil de las villas apenas cambia. Son los años de las mejoras interiores pues la ciudad barroca aún no rebasa el círculo de murallas y todavía se reconoce en la imagen renacentista de los grabados de Braun.

Ilustración 4. *Vista de La Coruña*, por Pedro Texeira, incluida en la *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos*, de 1634.

La imagen renovada: de la Ilustración al Romanticismo

La renovación de la iconografía portuaria en España llega a finales del siglo XVIII, coincidiendo con un nuevo periodo de esplendor para los puertos atlánticos. La anticuada imagen comienza entonces a abandonarse, en virtud de los cambios sustanciales que habían conocido los puertos españoles a lo largo de la segunda mitad del siglo, con sus nuevas poblaciones y muelles. El Estado ilustrado, orgulloso de sus logros, deja testimonio visual de todos estos cambios en las sucesivas series de vistas de puertos encargadas por Carlos III y Carlos IV. La mayoría se inspiran en los *Ports de France*, una serie de dieciséis lienzos con los principales puertos franceses que Luis XV encargó en 1753 a Claude Joseph Vernet, un paisajista de corte clásico que gozó de gran éxito en la pintura barroca francesa con sus marinas y paisajes portuarios luminosos e idealizados.



En España, desde finales del siglo XVIII las iniciativas se multiplican. En 1782 el dibujante Pedro Grolliez recibe de la Real Calcografía el encargo de preparar varias vistas de puertos españoles; de las 33 realizadas hasta 1785 seis llegan a grabarse, todas ellas en la fachada atlántica: tres estampas se dedican al nuevo arsenal de La Carraca

en San Fernando (Cádiz) y las otras tres a los puertos de Cádiz, Sevilla y Luarca (Asturias). Por su parte, los franceses Alexandre Jean Noel y François Allis, siguiendo la estela de Vernet, publican una *Collection de ports d'Espagne et Portugal*. No obstante, la iniciativa más importante del momento es la colección de vistas panorámicas de caminos, puertos, bahías, islas y arsenales de la Península Ibérica, que el rey Carlos III encarga en 1781 al pintor valenciano Mariano Ramón Sánchez para decorar el gabinete de marinas del príncipe de Asturias, futuro Carlos IV.³⁸ El conjunto de 118 obras³⁹ realizadas por Sánchez desde esa fecha hasta 1803 es el más ambicioso proyecto sobre iconografía urbana española del momento, con un extraordinario valor documental y científico pues muestra detalladamente los adelantos de las obras públicas y de la ingeniería civil y militar del momento. El interés científico de Sánchez se aprecia en el uso documentado de la cámara oscura (instrumento que facilita la exactitud topográfica y que ya habían utilizado los paisajistas holandeses del siglo XVII), lo que demuestra su preocupación por la objetividad. Como ha señalada Portús, concebía su pintura como un instrumento científico que permitía dejar constancia gráfica documentada y veraz del aspecto de las poblaciones portuarias españolas y del estado de sus nuevas instalaciones a finales del siglo XVIII.⁴⁰

El pintor valenciano no optó por recreaciones artísticas del paisaje como hacía Vernet o haría Luis Paret en las vistas de los puertos vascos que el rey le había asignado para completar el ciclo de Sánchez, a las que nos referiremos más adelante. Sánchez inicia su itinerario en Cádiz y en 1782 envía al príncipe 4 vistas del puerto gaditano; realiza también vistas del Puerto de Santa María (Museo Naval de Madrid), del Puerto Real (*Vista del Puerto Real por el este*, Museo Naval de Madrid; *Vista del Puerto Real por poniente*, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria) y del nuevo arsenal de La Carraca (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria). En 1783 pasa a Sevilla y después a Málaga, desde donde pinta vistas del litoral mediterráneo hasta Alicante (dársena y muelle de Cartagena, muelle de Alicante). En 1787 está en Valencia e

³⁸ Mariano Ramón Sánchez (Valencia, 1740-1822), ingresó en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando de Madrid en 1752. Tras un periodo en la corte portuguesa regresó a Madrid y fue elegido académico de mérito por la miniatura. La serie, conocida como *Vistas de Puertos españoles* (aunque no sólo incluye puertos), ocupó la mayor parte de su trayectoria artística: desde 1781 hasta 1803. En 1796 fue nombrado pintor de cámara por Carlos IV. Sobre las "Vistas" véase especialmente el trabajo de J. M. de la Mano ("Mariano Sánchez y las colecciones de "Vistas de Puertos" en la España de finales del siglo XVIII", en **I Congreso Internacional Pintura española siglo XVIII**, Marbella, 1998, pp. 351-368). Antes la habían estudiado Barreno Sevillano ("*Vistas de puertos. Cuadros de Mariano Sánchez, pintor al servicio de Carlos IV*", *Reales Sitios*, 51, 1977, pp. 37-44); Espinós Díaz ("*Mariano Sánchez (1740-1822). Paisajista al servicio de la corte*", *IV Jornadas de Arte. El Arte en tiempos de Carlos III, Madrid, CSIC, 1988*, pp. 321-328). Fueron parcialmente reproducidas en V. Palacio Atard (ed.), **España y el mar en el siglo de Carlos III**, Madrid, 1989.

³⁹ La mayoría conservadas en Patrimonio Nacional (cuando no se indique lo contrario las obras citadas se encuentran entre sus fondos), salvo las 17 incluidas en el catálogo del Museo del Prado [<http://www.museodelprado.es/es/submenu/enciclopedia/buscador/voz/sanchez-mariano-ramon/>] y otras depositadas en varios centros, especialmente en el Museo Naval de Madrid.

⁴⁰ J. Portús, "La ingeniería en la pintura española de los siglos XVII y XVIII", en A. Cámara Muñoz (coord.), **Los ingenieros militares de la Monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII**, Madrid, Ministerio de Defensa, 2005, pp. 55-69.

incluye también en su serie vistas de las islas (Palma de Mallorca, Mahón) y de la costa catalana (Barcelona).

En 1792 tenía ya cincuenta y ocho vistas terminadas y recibe comunicación de haber “resuelto el Rey que D. Mariano Sánchez Pintor pase á las Costas de Galicia y Asturias á pintar sus vistas y Puertos baxo mis ordenes”. En esta última serie recoge con detalle los adelantos conocidos por los más activos puertos y arsenales cantábricos: Pontevedra, Villanueva de Arosa, *Villa de Muros*, *Bahía de La Coruña*, *Vista de La Coruña*, *Dársena del Ferrol*, *El dique del Ferrol*, *El Arsenal del Ferrol* (Museo Naval), *Vista de la villa de Gijón*, *Vista de San Lorenzo y Campo Valdés de Gijón* (1793, Museo Casa Natal de Jovellanos en Gijón, *Ilustración 5*),⁴¹ San Vicente de la Barquera o *Muelle de Santander*. Aunque sus obras no alcanzan la elegante factura de Luis Paret nos dejó, sin embargo, una interesantísima serie de lienzos que recogen con detalle los adelantos conocidos por los activos puertos atlánticos, favorecidos en obras e infraestructuras por las generosas iniciativas estratégicas del Estado carolino. Los renovados arsenales (Ferrol, La Carraca), puentes (Pontevedra, San Vicente de la Barquera), diques y dársenas (Ferrol), muelles y nuevas poblaciones (Santander) quedan fielmente documentados con estos lienzos que, a menudo, dan la espalda a las viejas poblaciones para centrarse exclusivamente en el esfuerzo constructivo del Estado y su cuerpo de ingenieros militares. Aunque las obras públicas centran la mayoría de sus lienzos, a menudo el detalle humano aparece en primer plano, marcando la escala, informando sobre las duras tareas portuarias y justificando el paisaje urbano del fondo (Gijón, Santander, Coruña, Ferrol, Villanueva de Arosa).

La costa vasca quedó fuera del proyecto de Mariano Sánchez, pues en 1786 Carlos III había comisionado a Luis Paret y Alcázar para que “pasando a los puertos del océano pintase vistas de ellos”, ofreciéndole 15.000 reales a cambio de dos obras anuales. Por esas fechas el pintor ya había realizado varios paisajes portuarios que quizás motivaron el encargo. El conjunto de estas obras, cuyo número exacto se desconoce, sirvió para decorar una de las salas de la Casita del Príncipe en El Escorial, hasta que con la invasión francesa se dispersaron. Inspirándose en los *Ports de France* de Vernet,⁴² Paret se abandona en sus vistas de los puertos vascos a la gracia galante del

⁴¹ J. González Santos, “La Vista de San Lorenzo y del Campo Valdés de Gijón: un cuadro del paisajista Mariano Ramón Sánchez pintado para Jovellanos”, *Archivo Español de Arte*, t. 77, nº 308 (2004), pp. 385-395.

⁴² Algunas estampas de los *Ports de France* figuran en el inventario de bienes realizado con motivo del viaje de Paret a Madrid en 1787. **Luis Paret y Alcázar, 1746-1799**, Vitoria, 1991. También **Luis Paret y Alcázar y los puertos del País Vasco**, Bilbao, 1996. Paret es un exquisito pintor de lienzos, normalmente de pequeño formato, chispeantes de gracia, de observación y de refinadísima técnica. Sus obras son documentos de primer orden sobre la vida española de su tiempo, pues cultiva sobre todo el paisaje con figuras y las escenas de género. Había recibido una excelente educación ilustrada y desde 1756 había estudiado en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando con Antonio González Velázquez, alumno a su vez de Corrado Giaquinto (1703-1766), pintor rococó del que había tomado el cromatismo rico, cálido y luminoso. En 1763 marchó a Roma, pensionado por el infante don Luis, hermano del rey Carlos III, para pasar después a París donde fue discípulo de François de la Traverse. Esto podría explicar cierta manera que recuerda más a la pintura veneciana que a la parisiense. En 1775, a consecuencia de un desagradable incidente que tuvo lugar en casa de su mecenas, el infante don Luis, Paret fue sentenciado al destierro a

Rococó, con su confort, elegancia y refinamiento (*Vista del Arenal de Bilbao*, 1783, Col. particular, Barcelona; *El Astillero de Olaveaga*, 1784-86, O/L, The National Trust, Upton House, Londres; *Vista de Bermeo*, 1783, Col. particular; *La Concha de San Sebastián* y *Puerto de Pasajes*, ambas de 1786, Patrimonio Nacional, Palacio de la Zarzuela, Madrid; *Vista de Fuenterrabía*, c. 1784-1789, Museo de Bellas Artes, Bilbao; *Vista de Fuenterrabía*, 1786, Museo de Bellas Artes, Caen). Su visión de los renovados puertos vascos y sus infraestructuras combina bien con la renuncia a los grandes temas en la pintura y el renovado interés por una intrascendencia que anuncia ya la pintura del siglo XIX. Las *vedutas* de Paret responden a la concepción tradicional del paisaje compuesto, con esas figuras en primer plano que centran la composición y justifican la existencia del paisaje de fondo. A pesar de mantener referencias veristas, sus vistas contienen numerosos elementos idealizantes, especialmente en la puesta en escena de las figuras. Son escenas vagamente costumbristas en las que destaca el efecto decorativo, la pureza del dibujo, los suaves matices del color, la tranquilidad del paisaje y la relajación galante de los personajes. La buscada naturalidad, intimidad y ausencia de artificiosidad, facilitan el acercamiento a una naturaleza aseada, confortable, en la que ni siquiera los trabajadores transmiten esfuerzo.

Una obra concreta, la *Vista del Arenal de Bilbao* (1783), resume bien su refinada estética y el desarrollo portuario, urbano y comercial de estas dinámicas villas vascas. La buena disposición estratégica de Bilbao y su ría navegable permitían ofrecer al comercio vizcaíno y castellano una segura salida al mar y una conexión privilegiada con las rutas internacionales. Sin duda, la intención de Paret era destacar la navegabilidad de la ría, la creciente actividad comercial y la expansión de la villa y puerto hacia la zona del Arenal, con las nuevas calles de Bidebarrieta y del Correo, el paseo del Arenal y la iglesia de San Nicolás. En cualquier caso, la pujanza de los puertos españoles y el intenso proceso de transformación promovido por el reformismo borbónico acabarán por atraer también la atención de los viajeros extranjeros. Algunos acompañarán sus publicaciones con litografías o estampas que ensayan nuevos puntos de vista y que, cada vez más, se desvían del habitual itinerario urbano de los viajeros románticos (Sevilla, Granada, Córdoba, Toledo, El Escorial) para interesarse también por los espacios y ciudades portuarias.⁴³ Algunos puertos atlánticos se deslizan entre las láminas incluidas por George Cumberland en sus *Views in Spain and Portugal* de 1815 (Santander, *Ilustración 6*),⁴⁴ en las *Views in Spain* publicadas por Edward Hawke Locker en 1824 (Fuenterrabía, San Sebastián, Cádiz),⁴⁵ en las *Twelve Views in the*

Puerto Rico, aunque en 1778 el Consejo de Castilla le conmutó la pena por un alejamiento de la corte de cuarenta leguas (223 kms.), lo que le permitió vivir en Bilbao desde 1778 a 1789.

⁴³ **Imagen Romántica de España**, Madrid, 1981, 2 vols. M.D. Cabra Loredó, **Una puerta abierta al mundo. España en la Litografía Romántica**, Madrid, 1994. F. Calvo Serraller, **La imagen romántica de España. Arte y Arquitectura del siglo XIX**, Madrid, 1995. R. Foulché-Delbosc, **Bibliographie des Voyages en Espagne et en Portugal**, Madrid (Julio Ollero, ed. 1991) [1ª ed. 1896]. I. Robertson, **Los curiosos impertinentes. Viajeros ingleses por España desde Carlos III hasta 1855**, Barcelona, 1988.

⁴⁴ G. Cumberland, **Views in Spain and Portugal: taken during the campaigns of His Grace the Duke of Wellington**, S.l.: s.n., 1815? [Reed. Londres, 1823].

⁴⁵ E. H. Locker, **Views in Spain**, Londres, 1824.

Basque Provinces de Thomas Lyde Hornbrook de 1837 (Pasajes, Fuenterrabía),⁴⁶ en las vistas de George Vivian para su *Spanish scenery* de 1838 (Bilbao-Portugalete, Gibraltar, la bahía de Vigo)⁴⁷ o en las de Nicolas Chapuy para *L’Espagne. Vues des principales Villes de ce Royaume Dessinées d’après nature par Chapuy* (Gibraltar, Cádiz, Puerto de Santa María, Sevilla).⁴⁸

Ilustración 5. Mariano Ramón Sánchez, *Vista de la villa de Gijón, c 1793*. Madrid, Patrimonio Nacional.



⁴⁶ Th. L. Hornbrook, *Twelve views in the Basque Provinces illustrating several of the actions in which the British legion was engaged with Carlist troops*, Londres, 1837.

⁴⁷ G. Vivian, *Spanish scenery*, Londres, 1838.

⁴⁸ N. Chapuy, *L’Espagne. Vues des principales villes de ce royaume dessinées d’après nature par Chapuy*, Paris, 1844.

Ilustración 6. George Cumberland, “Santander”, *Views in Spain and Portugal*, c 1815. Madrid, Biblioteca Nacional.



Además, desde los talleres litográficos franceses se actualizan, a mediados del siglo XIX, las series de puertos de Paret y Sánchez con la edición litográfica de los *Ports de Mer D'Europe*, entre los que se incluyen vistas de Ferrol (Ilustración 7), La Coruña, Bilbao, Santander, Cádiz o Sevilla.⁴⁹ En la serie, a pesar de la variedad de autores, se aprecia ya el creciente interés por la visión activa del puerto y sus elementos, especialmente por los barcos, que van acaparando el protagonismo gráfico. El perfil urbano, entrecortado, sirve sólo para situar la acción, como marco de referencia, mientras se centra la imagen en un variado repertorio de embarcaciones, que va desde la barca de remos al patache y desde la fragata al vapor de ruedas. Casi simultáneamente (hacia 1853-1855) el arquitecto, pintor y litógrafo francés Alfred Guesdon (Nantes, 1808-1876) toma apuntes y fotografías aéreas de varias ciudades españolas, obtenidas probablemente en colaboración con el fotógrafo Charles Clifford (1819-1863) desde globos aerostáticos.⁵⁰ Los resultados se reúnen en la serie litográfica *L'Espagne à vol d'oiseau*, similar a otras series del mismo estilo realizadas por este autor sobre ciudades

⁴⁹ Colección de litografías de Jourdan y Courtin impresas en los talleres de Turgis, París, hacia 1850: *Ferrol, vista tomada desde la mar enfrente de Seijo*, dib. Lambertini; *La Coruña, vista tomada desde el antiguo cementerio del Lazareto*, dib. Lambertini; *Bilbao. Vista tomada de la huerta de la monjas de la Concepción*, dib. Barroeta hijo; *Vista de Santander*; *Vista de Cádiz*; *Sevilla. Vista tomada desde Triana*, dib. A. Duruy, etc.

⁵⁰ F. Quirós Linares, *Las Ciudades Españolas en el siglo XIX*, Valladolid, 1991, p. 148; A. Gámiz Gordo, “Paisajes urbanos vistos desde globo: dibujos de Guesdon sobre fotos de Clifford hacia 1853-55”, en *EGA: revista de expresión gráfica arquitectónica*, 9 (2004), pp. 110-117.

italianas, francesas o suizas (*La France à vol d'oiseau*, *L'Italie à vol d'Oiseau*, *La Suisse à vol d'Oiseau*), que se detiene a menudo en algunas pujantes ciudades portuarias atlánticas (Cádiz, Gibraltar, Sevilla, San Sebastián).⁵¹

En estas series estos nuevos *vedutisti* –y sobre todo Alfred Guesdon, el más destacado de todos ellos– escogen aquel punto de vista que permite evidenciar los elementos que muestran la modernización de la ciudad. Se busca destacar algún conjunto industrial (con las chimeneas humeantes como principal seña de identidad, compitiendo con las torres de las iglesias) o alguna infraestructura típicamente contemporánea: el faro de Cádiz (*Ilustración 8*), el puente metálico de Triana en Sevilla, las renovadas instalaciones portuarias (desde Aduanas a muelles y dársenas) o los vapores y veleros rigurosamente alineados en el puerto. No obstante, la modernidad es mucho más patente en las transformaciones que impone en el tejido urbano. Donde aún sobreviven las fortificaciones se muestra su buen estado o si ha aparecido algún nuevo equipamiento extramuros –aunque sólo sea un paseo–, aparece al pie de la imagen, mientras al fondo se señala la lejana actividad del puerto. Esta insistencia en aquellos elementos que reflejan la modernización urbana relega la mayoría de las veces el centro histórico al fondo o al lateral de la imagen, representándolo sólo de forma global, como un continuo de tejados roto por los principales monumentos religiosos con sus torres, redimensionados para resaltar su presencia. Quizá, como ha señalado Corboz⁵², se trata de una crítica indirecta de la ciudad histórica, percibida por el siglo del higienismo como insalubre, intransitable y confusa. Los barrios modernos, por el contrario, se muestran como ejemplos de disciplina, concebidos desde el rigor higiénico que expresa el orden lineal de sus calles, sus nuevos edificios y sus paseos arbolados.

⁵¹ Cádiz: vista tomada desde encima de la farola / Cádiz: vista tomada desde el puerto / Gibraltar: vista general tomada desde encima del acueducto de Algeciras / Sevilla: vista tomada desde encima de San-Salvador / Sevilla: vista tomada desde encima del palacio Sn. Telmo / Vista de San Sebastián [Pintado y dibujado por R. Bouquet], (Dessiné d'apres nature et lith par A. Guesdon, Paris; Biblioteca Nacional, Madrid. Fondo Reservado Sala Goya. Invent/ 69178-79, 69184, 69188-89, 69199 BIS).

⁵² A. Corboz, “La Ciudad desbordada”, en **Ciudades: del globo al satélite**, Barcelona, 1994, pp.219-228.

Ilustración 7. Lambertini, “Ferrol, vista tomada desde la mar enfrente de Seijo”, *Ports de mer d’Europe*, París, Turgis, c 1850.

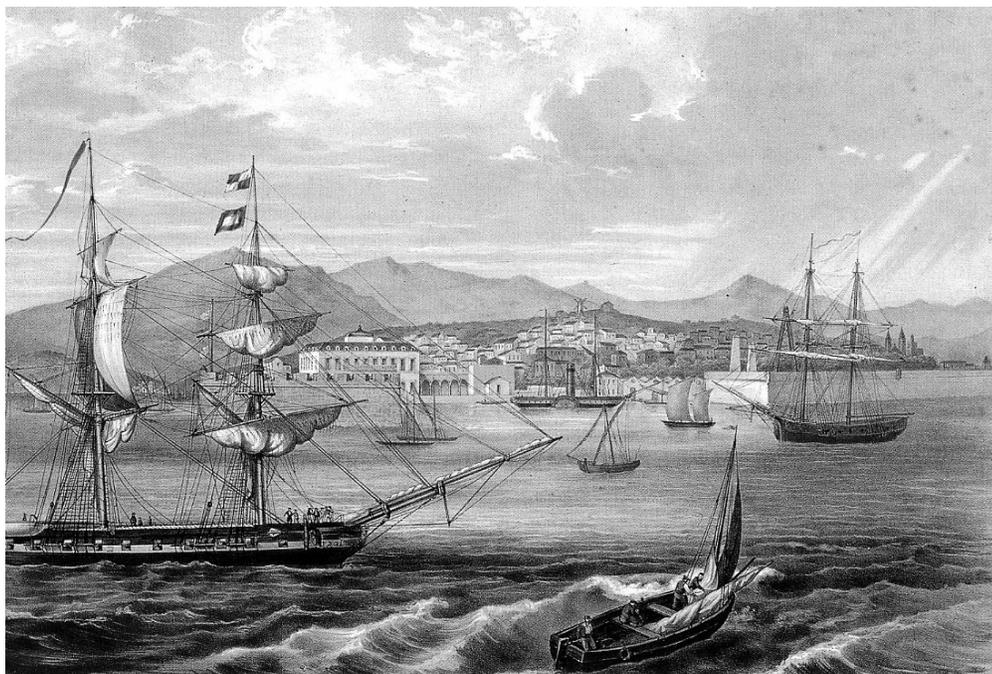


Ilustración 8. Alfred Guesdon, “Cádiz”, *L’Espagne a vol d’oiseau*. Dessiné d’après nature et lith par A. Guesdon; París, Imp. Fois Delarue, 1853-55. Biblioteca Nacional, Madrid.



En conclusión, desde las “vistas corográficas” de Braun a las representaciones urbanas “à vol d’oiseau” que Guesdon preparaba desde globos aerostáticos, pasando por la cámara oscura de Mariano Sánchez, la iconografía urbana de los puertos atlánticos de la Península Ibérica conoce a lo largo de estos tres siglos una evolución compleja. Refleja, por un lado, el dinamismo urbano, portuario, comercial y tecnológico de unas ciudades en continuo crecimiento. Pero, sobre todo, responde al deseo de la monarquía hispánica (desde Felipe II a Carlos IV) de documentar, de la manera más precisa posible, sus dominios y de rentabilizar el altísimo valor simbólico que tiene dejar constancia gráfica de la modernización del país a través de los progresos de la ingeniería civil y militar, especialmente en centro urbanos de tanta importancia estratégica como los puertos.