



INTRODUCCIÓN

El gran pintor británico, Peter G. Power, es el maestro considerado como el máximo exponente del hiperrealismo en la pintura actual, heredero directo del gran Chancellor, y cuya obra dedicada al mundo de la mar está extraordinaria y universalmente reconocida y valorada, siendo expuesta en museos prestigiosos de todo el mundo, así como en colecciones privadas muy exclusivas, donde nos encontramos con verdaderas joyas pictóricas. Debemos añadir que, a lo largo de toda su obra, Peter demostró poseer además un extraordinario rigor histórico, reconocido por varias Instituciones en todo el mundo; teniendo como botones de muestra, el Museo Marítimo Nacional de Greenwich y el Museo Naval de Madrid, que han sido sedes y han albergado exposiciones de este gran artista británico, y donde han alabado el fiel reflejo de la historia que sus obras tienen.

Traemos esta tercera colección de sus pinturas, tras haber expuesto anteriormente la colección dedicada a Cristóbal Colón y su primer viaje a América, conmemorando y honrando así el Descubrimiento de América, y la colección dedicada a la batalla de Trafalgar.

La colección que hoy presentamos la componen los siguientes cuadros:

- ▶ El bombardeo de Argel.
- ▶ Persecución del *Constitution*.
- ▶ Sovereign of the Seas.
- ▶ Combate entre el *Warwick* y el *HMS Minerva*.
- ▶ Cutty Sark.
- ▶ Combate entre *Droits de l'Homme* y las fragatas *Amazone* e *Indefatigable*.
- ▶ El *Mary Rose*, el buque insignia de Enrique VIII de Inglaterra.

Como siempre, estos cuadros son fruto de una magnífica preparación histórica llevada a cabo por Peter. Y también como siempre es habitual en él, llevado a cabo con un rigor histórico extraordinario. Cuando uno mira uno de sus cuadros, puede estar muy seguro de haber realizado un viaje en el tiempo y disfrutar de una butaca de privilegio para poder observar en detalle lo acontecido unos años antes, incluso siglos, en el escenario representado.

Lamentamos una triste noticia: el reciente fallecimiento de Peter. Ocurrió en su casa de Frensham, en el condado de Surrey, el 9 de julio de 2021, debido a una mala enfermedad.

EL BOMBARDEO DE ARGEL



El bombardeo de Argel ocurrió el 27 de agosto de 1816. El cuadro de Peter, de 92x168 cm, recogió el momento dramático de una fuerte explosión. La historia arranca cuando a principios del siglo XIX, los países occidentales desearon acabar con la práctica de la piratería y la esclavitud que los árabes del norte de África estaban llevando a cabo, principalmente en tres focos: Túnez, Trípoli y Argel. Los británicos se mostraron más concienciados que el resto de países europeos, y para ello enviaron una escuadra al mando del almirante Edward Pellew, Primer Vizconde de Exmouth, quien no dudó en exigir el cese de estas actividades. Túnez y Trípoli se plegaron a las exigencias británicas, pero no así Argel. Tras la masacre que los árabes de Argel efectuaron entre marinos y pescadores de Córcega, Cerdeña y Sicilia, para dejar sentada su posición de dominio en la zona, y como cruel respuesta, Lord Exmouth creyó llegado el momento de dejar la diplomacia a un lado y acudir a las armas.

Con un escuadrón de 5 navíos de línea y varios buques auxiliares, a bordo de su buque insignia, el *HMS Charlotte*, de 100 cañones, y con su segundo, el contraalmirante David Milne, a bordo de su buque, el *Impregnable*, de 98 cañones, se dirigió hacia Argel, tras haberse sumado una escuadra de cinco fragatas holandesas.

Tras una intensa jornada donde se dispararon 50.000 cañonazos, Lord Exmouth hizo llegar al día siguiente sus condiciones al Dey de Argel, para su aceptación o, en caso contrario, continuar con el bombardeo. Los árabes aceptaron los términos británicos, y el 24 de septiembre de 1816, se firmó un tratado. Ese mismo día se liberaron casi 1.100 esclavos, y en las semanas siguientes otros 2.000 más, y Argel se comprometió a no hacer ningún esclavo europeo más. Sin embargo, los árabes, incumpliendo nuevamente su palabra, continuaron con esta práctica, aunque en términos ya mucho más discretos, hasta su desaparición total con la conquista francesa de Argelia, a partir de 1830.



Pueden verse las notas históricas que tomaba Peter para llevar a cabo su obra con precisión y rigor. Fueron muy valoradas y reconocidas sus pinturas también por ello.



Ejemplo de los scripts que también elaboraba Peter para acompañar a sus cuadros. Todo un detalle para hacer un verdadero viaje en el tiempo y asistir como testigo a los hechos ocurridos y representados en la pintura.

PERSECUCIÓN DEL *USS CONSTITUTION*



El *USS Constitution* es una de las primeras fragatas de los EEUU. Esta pintura, de 52x78 cm, recoge uno de los momentos más emotivos de su vida. Fue construida en virtud de la Ley Naval de 1794, diseñada por Joshua Humphreys, construida en los astilleros de Edmund Hartt, en Boston, y botada el 21 de octubre de 1797. De 2200 toneladas, y una eslora de 62,18 metros, una manga de 13,11 metros y un calado de 6,40 metros, portaba habitualmente 52 cañones, y alcanzaba una velocidad de 13 nudos. Su tripulación constaba de 450 hombres, incluyendo una dotación de 55 marines. Perteneció a una clase de fragatas más grandes, fuertes, rápidas y mejor armadas que el resto de fragatas de la época. Es actualmente el navío más antiguo que se encuentra en activo en el mundo.

Siempre ha tenido una participación activa y sobresaliente en cuantos encuentros bélicos tuvo con diferentes enemigos. Una acción sobresaliente se produjo en la Guerra Anglo-estadounidense de 1812, cuando, bajo el mando del capitán Hull, se encontró con un escuadrón enemigo, formado por las fragatas *HMS Aeolus*, *HMS Africa*, *HMS Belvidera*, *HMS Guerriere* y *HMS Shannon*. Pronto los británicos se pusieron a perseguir con ahínco al barco de los EEUU, seguros de cobrarse tan apetecible y codiciada presa. Era el 17 de julio de 1812.

No obstante, tras una dura persecución de 57 horas, los británicos abandonaron la persecución el 19 de julio. Pocos días después, el 27 de julio, el *USS Constitution* arribó a Boston.



Chase of the Constitution by Peter G. Power

The keel of Constitution was laid as a 74 gun line of battleship but was launched, on Oct. 21, 1797, as a one gun deck ship and classified as a frigate.

During the war of 1812 Constitution was a problem to English shipping on account of her speed and broadside gun power. Between 16th & 20th July, 1812, she was chased by English ships Africa, Guerriere, Belvidera, Aeolus and Shannon but made good her escape.

Nuevo ejemplo de notas de Peter para enmarcar adecuadamente y con rigor la historia representada en la pintura.

SOVEREIGN OF THE SEAS AND PRINCE ROYAL



La pintura *Sovereign of the Seas & Prince Royal*, de 70x121 cm, nos muestra dos magníficos navíos, orgullo de la marina inglesa de la época del siglo XVII. Diseñado el *HMS Sovereign of the Seas* como barco para portar 90 cañones, navío de línea de primera clase y 1600 toneladas, pronto se le dotó de 102 cañones, por insistencia de Carlos I, lo que le convirtió en el primer barco de la historia en superar los 100 cañones, y el más poderoso de su época.

El barco fue ordenado construir en 1634 por Carlos I de Inglaterra, fue diseñado y construido por Peter Pett y fue botado el 13 de octubre de 1637 en Woolwich Dockyard. Era el segundo de la clase Prince Royal. Otra característica que le destacaba de manera extraordinaria sobre los demás eran las tallas doradas en todo el barco, sobre fondo negro, de Anthony van Dick.

Realmente era un barco que encumbró el prestigio de la marina inglesa por encima de cualquier otra, y reforzó de manera extraordinaria a la corona. El propio nombre del barco era toda una declaración de intenciones. Se le conoció como "La octava maravilla del mundo", y como "El Diablo Dorado".

COMBATE ENTRE EL WARWICK Y EL HMS MINERVA



Esta pintura recrea una interesante acción cuando el *HMS Minerva*, fragata de quinta categoría de 32 cañones y 210 hombres, recaptura al barco francés *Warwick*, navío de línea de cuarta categoría de 60 cañones anteriormente *HMS Warwick*. Efectivamente, esta historia comenzó el 11 de marzo de 1756, cuando el *HMS Warwick* es capturado por una escuadra de tres barcos franceses, el *Prudent*, el *Atalante* y el *Zéphyr*, cerca de Martinica. No obstante, el 20 de enero de 1761, ya como buque francés, partió de Rochefort con destino a la isla Mauricio. Al pasar a 90 millas al noroeste del Cabo Peñas, se encontró con el *HMS Minerva*, que en ese momento llevaba una dotación de 34 cañones, e iba muy cargado con provisiones y municiones, y un destacamento de 74 soldados.

El enfrentamiento fue intenso y corto, durando tan sólo 40 minutos, cesando por la pérdida de dos mástiles del *Warwick* y quedar limitada su capacidad de maniobra.

Notas históricas de Peter referentes a las circunstancias que rodearon este combate.



Uno de los borradores empleados por Peter para la elaboración de esta obra. Se pueden apreciar diferencias entre este borrador y el resultado final, unas significativas, pero otras muchas muy sutiles. Es buena prueba del carácter perfeccionista de Peter, y su sentido del rigor en su obra representada.

CUTTY SARK



Poco puede añadirse del Cutty Sark a todo lo que de este magnífico barco se ha dicho. Uno de los últimos clippers que se construyeron, fue botado el 22 de noviembre de 1869. De 2133 toneladas, 64,8 metros de eslora, 11 metros de manga y 6,4 metros de calado, su extraordinaria línea, su velamen y su aparejo, le hacían alcanzar una velocidad de 27,75 km/hora tan sólo impulsado por el viento. Fue diseñado por Robert Burns, y construido en los astilleros Scott & Linton, de Dumbarton, en Escocia.

Destinado al comercio del té, fueron famosas sus vertiginosas carreras por llegar el primero a Gran Bretaña, dado que el barco que trajera el primer té de la temporada desde China, generaba muy grandes beneficios. Fueron muy famosas sus competiciones contra el *Termophilae*. Se le ha considerado por muchos como el clipper más bonito de cuantos han surcado los mares.



COMBATE ENTRE *DROITS DE L'HOMME* Y LAS FRAGATAS *HMS AMAZONE* Y *HMS INDEFATIGABLE*



Pintura de 52x78 cm que representa el combate entre el navío de línea francés *Droits de l'Homme*, de 74 cañones y 1300 hombres, y dos fragatas británicas, la *HMS Amazone*, de 36 cañones, y la *HMS Indefatigable*, de 44 cañones, el 14 de enero de 1797, frente a las costas de Bretaña, en la bahía de Audierne. El combate fue tremendamente intenso, y duró más de 15 horas, tras las cuales el navío francés naufragó así como la *HMS Amazon*. El tiempo tan malo que hizo durante el encuentro, con violentos vendavales, condicionó el combate dado que impidió al navío francés poder abrir las puertas de los cañones de su batería inferior, la más potente y nutrida, lo que redujo de manera significativa su capacidad de combate.



"Engagement between *Droits-de-l'Homme* (French 74) and the British Frigates *Amazon* (36) and *Indefatigable* (44), 14th January 1797"

Whilst making her way to Belleisle *Droits-de-l'Homme*, which had lost her fore and main-top masts in a storm whilst on an expedition to land French troops in Southern Ireland, found her passage blocked by the two British frigates *Amazon* and *Indefatigable*. A running fight ensued with the British frigates stationing themselves on either side of the Frenchman. The sea was running high and conditions getting worse by the hour so much so that *Droits-de-l'Homme* was unable to open her lower gun ports. The engagement lasted for ten hours apart from a break of one and a half hours when the British frigates broke off the engagement to carry out repairs on badly damaged rigging. The weather conditions at this point were so bad that the gun crews on the frigates were continuing the engagement up to their knees in water.

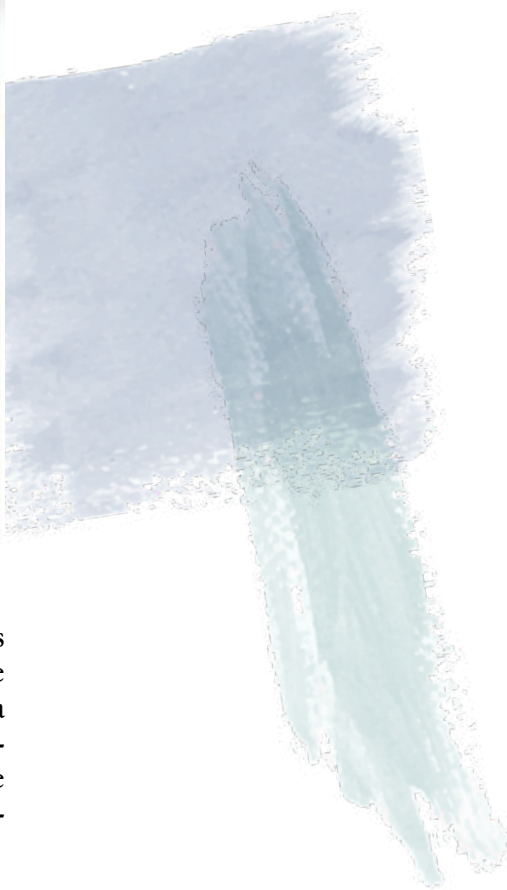
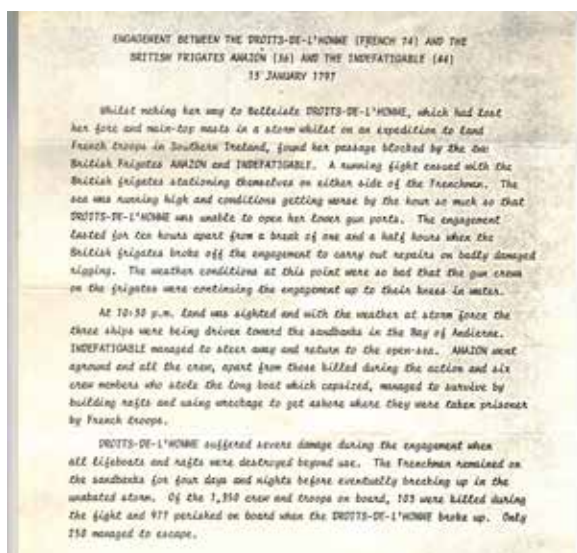
At 10.30 p.m. land was sighted and with the weather at storm force the three ships were being driven toward the sandbanks in the Bay of Audierne. *Indefatigable* managed to steer away and return to the open sea. *Amazon* went aground and all the crew, apart from those killed during the action and six crew members who stole the long boat which capsized, managed to survive by building rafts and using wreckage to get ashore where they were taken prisoner by French troops.

Droits-de-l'Homme suffered severe damage during the engagement when all lifeboats and rafts were destroyed beyond use. The Frenchman remained on the sandbanks for four days and nights before eventually breaking up in the unrelenting storm. Of the 1,350 crew and troops on board, 193 were killed during the fight and 977 perished on board when the *Droits-de-l'Homme* broke up. Only 250 managed to escape.

Published by THE NATIONAL ARCHIVES, LONDON

© Peter Reid 1999

Nuevamente estamos ante otro borrador para esta obra. Se observan con facilidad diferencias entre este borrador y el resultado final de la pintura oficial. Gran trabajo de este soberbio artista. Por todo ello, se le considera el máximo exponente a nivel mundial de la corriente del hiperrealismo.



Nuevamente, estamos ante otro ejemplo de las notas tomadas por Peter para la elaboración de su pintura. El trabajo preparatorio histórico era tremendo, profundo y riguroso, alabado por historiadores, y por museos históricos como el de Greenwich y el Naval de Madrid, donde se expusieron con absoluta confianza parte de sus obras.

EL *MARY ROSE* ABANDONANDO EL PUERTO DE PORTSMOUTH EN 1545



Estamos ante una obra singular, un encargo concreto del Museo Nacional de Greenwich, a quien consideraba su primera elección para llevar a cabo este extraordinario proyecto. Se trataba del buque insignia del rey Enrique VIII de Inglaterra, y es el único barco de guerra del siglo XVI que ha sido rescatado del mar. Por ello, tras una extraordinaria recuperación y una magnífica labor de restauración, el Museo Nacional británico deseaba que un artista, a la altura de tan magno proyecto, pudiera representar un momento histórico relevante de la vida de este barco.

El elegido para llevar a cabo tan importante y cuidadoso encargo fue Peter, encargándole el Museo Nacional esta obra.

El *Mary Rose* fue iniciada su construcción el 29 de enero de 1510, y botado en julio de 1511. De 600 toneladas, llevaba una tripulación de 415 hombres, y portaba 78 cañones, que en caso necesario podrían pasar a ser 90. Su base estaba en Portsmouth. Su nombre, según la leyenda, deriva de la conjunción del nombre de la hermana favorita de Enrique VIII, María Tudor, y de la “rosa”, como emblema de la familia Tudor. Pero hay otras explicaciones, aunque menos románticas.

Se hundió en 1545 al norte de la isla de Wight, en el estrecho llamado Solent que la separa de Gran Bretaña, como consecuencia

Se dice que el descubrimiento, en 1971, y el sacarlo a flote, el 11 de octubre de 1982, han sido uno de los proyectos más extraordinario, complejo, riguroso y costoso de la historia de los salvamentos marítimos, representando todo un hito en el campo de la arqueología submarina. La inmensa gama, cantidad y estado de los innumerables objetos rescatados, han dado magnífica y abundante luz sobre el tiempo de los Tudor, su cultura, costumbres, armas, equipos de navegación, utensilios, herramientas, suministros, alimentación, instrumentos, incluso musicales, y un largo etcétera.

Fue uno de los primeros barcos en disponer de puertas para los cañones, y asimismo en disparar andanadas.

Las circunstancias de su hundimiento nunca han sido aclaradas suficientemente. Todo empezó en el marco de la conocida como “Tercera Guerra Francesa” (1542-1546), cuando un escuadrón de galeras francesas, el 19 de julio de 1545, avanzaron sobre la flota inglesa en el estrecho de Solent, donde ésta tenía muy disminuida su capacidad de maniobra, y carencias defensivas. Sin embargo, se produjo un contraataque inglés, liderado por sus dos mejores unidades, el *Mary Rose* y el *Henry Grace a Dieu*.

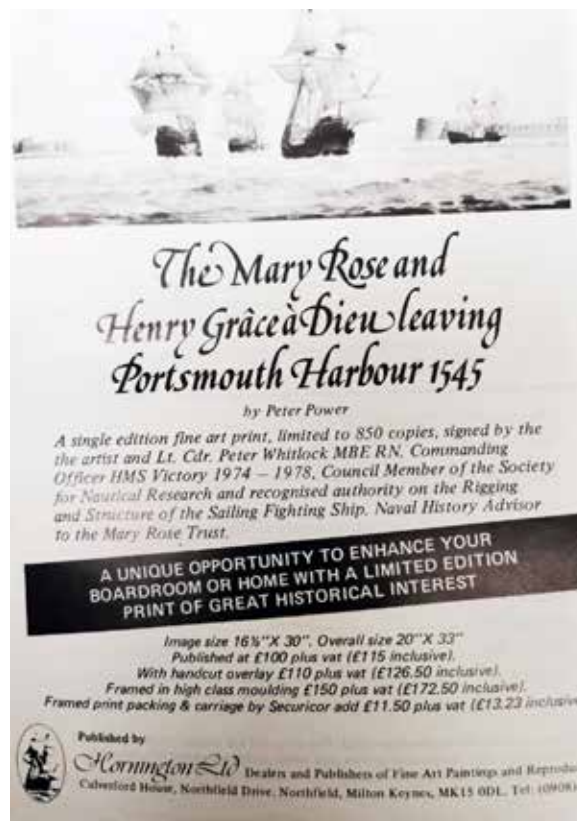
Parece ser que en un momento determinado se produjo esa suma de casualidades que conllevan un mal final. Así, tras disparar una andanada de una banda, el *Mary Rose* quiso virar rápidamente para enfrentar al enemigo y soltar una nueva andanada con la otra banda. Pero parece que no fueron conscientes, en medio del fragor del combate, de la suma de tres nefastas circunstancias: no cerraron las puertas de los cañones recién disparados, hacía muy mal tiempo con un oleaje muy embravecido, y el *Mary Rose* había embarcado gran cantidad de cañones adicionales que produjo que la distancia entre la línea de flotación y las puertas de los cañones inferiores fuera de escasamente un metro.

Todo ello condicionó que el buque embarcó gran cantidad agua, con una eslora terrible, que no hizo sino provocar una reacción en cadena, que arrastró todo tipo de contenido en sus puentes, entre ellos cañones soltados, que empeoraron de manera irreversible la situación, provocando el hundimiento. Fue tan atroz el momento que, sólo se salvaron 35 hombres, menos del 10% de la tripulación, perdiendo la vida nada menos que alrededor de 380 hombres, lo que, para aquel tiempo, era una verdadera hecatombe.

El Museo Nacional británico, impregnado de orgullo, encargó a Peter una pintura de extraordinaria calidad, que representase adecuadamente al barco.



Notas de trabajo referentes al suceso en que se hace referencia a la salida del *Mary Rose* y del *Henry Grace a Dieu* del puerto de Portsmouth en 1545, su base, hacia la batalla con los franceses, y que para el primero iba a representar su cita con el destino.



Tan satisfecho quedó el Museo Nacional británico con el resultado de la obra de Peter, que ha empleado profusamente su pintura en innumerables ocasiones, tanto en exposiciones como en merchandising de gran variedad de productos. Tanto es así que esta obra de Peter ha sido uno de los buques insignia de todo lo mostrado en Greenwich en el último medio siglo.



Juan Ignacio Pinedo
Doctor en Medicina.
Vocal de la Junta de
Gobierno de la RLNE
Capitán de Yate.



Rafael Pedroso
Miembro del
British Computer Society
y Marchante de Arte.