

# Retrato de S.A. el Infante D. Alfonso de Orleans: fiestas, almacenes y regalos de ida y vuelta

ROBERTO MUÑOZ MARTÍN.  
Conservador de colecciones. Patrimonio Nacional



De la colección de pinturas que se encuentra en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica de Madrid, sin duda una de las más destacadas y de mayor calidad es el *Retrato de S. A. el Infante D. Alfonso de Orleans*, pintado por Antonio Ortiz Echagüe (1883-1942) en el tercer decenio del siglo pasado. Aunque en su momento fue una obra muy apreciada al representar a un miembro de la alta nobleza española, con un novedoso planteamiento compositivo, se trata de un lienzo poco estudiado y tempranamente olvidado.

## INTRODUCCIÓN

Este desconocimiento se pone de manifiesto al consultar la bibliografía acerca de don Alfonso de Orleans y Borbón, V duque de Galliera (1886-1975), así como de Antonio Ortiz Echagüe, autor del retrato. Incluso se llegó a pensar que la pintura había desaparecido, cuando en realidad se encontraba, desde los años 80, en un museo estatal. Por otra parte, no se terminan de ofrecer datos coherentes de la obra, y el

rastreo de la misma es complicado. Por ello, resultaba esencial un estudio en profundidad, con el apoyo del fondo documental existente en la Hemeroteca Nacional, que ha aportado información fundamental para datar de forma correcta y contextualizada esta pintura. En este artículo se narran los hechos que sucedieron en España en aquellos momentos, y que condicionaron los avatares en que se vio inmersa la obra hasta su llegada a la institución que actualmente lo custodia.



Antonio Ortiz Echagüe, Retrato de S.A. el Infante D. Alfonso de Orleans, 1929. Madrid, Ministerio de Defensa, Museo de Aeronáutica y Astronáutica, MAA-184.



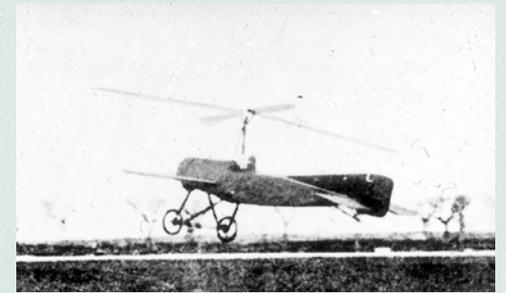
Christian Franzen, Don Alfonso María de Orleans y Borbón ataviado con el uniforme de la orden de Calatrava, h. 1904. Madrid, Fototeca del Archivo General de Palacio ©Patrimonio Nacional, FO-10170370.

## LA SOCIEDAD DE LA ÉPOCA

La pintura, protagonista de este artículo, fue realizada en Madrid, en una época en la cual la ciudad estaba sufriendo una intensa transformación al amparo de los denominados «felices años veinte»<sup>1</sup>. La neutralidad de nuestro país, tras la I Guerra Mundial, convirtió a la capital en un lugar de cruce de intereses políticos y económicos, que se tradujeron en una intensa y fructífera actividad arquitectónica y urbana. Madrid comenzará entonces su conversión en una gran urbe europea, alcanzando a finales de la década de 1920 el millón de habitantes<sup>2</sup>. El despliegue de nuevas infraestructuras y el desarrollo de las existentes fue determinante para su transformación en metrópoli. A las cada vez más sofisticadas redes de abastecimiento y distribución de agua, alcantarillado, electricidad y gas, se unió la red de teléfono y la mejora de las infraestructuras de transportes, posibilitando la comunicación fluida entre el mismo centro de la ciudad y la práctica totalidad de los barrios periféricos<sup>3</sup>. Además, sus estaciones ferroviarias comunicaban con todas las localidades importantes del entorno y capitales de

provincia, así como con los principales puertos y fronteras de España<sup>4</sup>.

Quizá uno de los signos más destacados de esta modernización fue la creación del servicio de líneas aéreas regulares, con base en el aeródromo de Getafe, como antecedente o embrión del que iba a construirse en la localidad de Barajas unos años después<sup>5</sup>. Este aeródromo tuvo bastante protagonismo en los albores de la aviación, ya que en 1912 se creó la Escuela de Aviación Nacional, que en 1917 fue traspasada a jurisdicción militar, derivando en la creación de la Escuela de Aviación Militar. Esta nueva etapa fue una de las más significativas para el aeródromo, donde, por ejemplo, Juan de la Cierva presentó su prototipo de autogiro<sup>6</sup>.



Anónimo. Primer vuelo de Autogiro C-6 en el Aeródromo de Getafe, 1924. Villaviciosa de Odón, España. Ministerio de Defensa. Archivo Histórico del Ejército del Aire, núm. inv. 2-00267-01.

## ANTONIO ORTIZ ECHAGÜE: UN PINTOR DE RENOMBRE

En este marco de modernidad y crecimiento económico de la capital, llegó a principios de 1926 el pintor Antonio Ortiz Echagüe con su familia. El artista había estado viajando por medio mundo y había accedido, al fin, a instalarse en Madrid gracias a la generosidad de su suegra, Nonnie, que vivía allí con su segundo marido, el banquero Corn van Eghenen. En un primer momento, se instalaron con ellos en la Quinta del Berro, finca de enormes jardines, donde se organizaban meriendas de sociedad y espléndidas fiestas a las que acudían miembros del Gobierno, la aristocracia y, en ocasiones, hasta la familia real, con quien los anfitriones mantenían una cordial relación. Aunque, al poco tiempo, el pintor y su mujer se trasladasen a una casa en el paseo de la Castellana, el pintor tuvo siempre su estudio allí, en las viejas caballerizas del palacete, que fueron adaptadas por sus suegros para que contara con un taller de pintura espacioso y bien iluminado<sup>7</sup>.

Es muy probable que fuera en algunas de estas reuniones de la alta sociedad cuando Antonio Ortiz Echagüe conociera a don Alfonso de Orleans y Borbón. La relación entre ambos debió de ser muy fluida. No solo eran prácticamente de la misma edad, sino que



*Casa Moreno, Retrato de Antonio Ortiz Echagüe frente a Holandesas tomando café (1920), 1928. Madrid, Ministerio de Cultura y Deporte. Instituto del Patrimonio Cultural de España, núm. inv. 30294\_B.*

tenían una cultura y aficiones similares, influenciados por sus continuos viajes internacionales. Además, el infante había tratado mucho con José Ortiz Echagüe (1886-1980), hermano del pintor e importante ingeniero militar, que sirvió en la Unidad de Globos Aerostáticos, obteniendo el título de piloto de globos y de aviación en 1911<sup>8</sup>.

José Ortiz Echagüe, además de su faceta de fotógrafo, fue un pionero de la aeronáutica. Ingeniero y perteneciente a la primera promoción de pilotos, participó en la guerra de África, siendo el primero que en 1914 sobrevoló el estrecho



*Anónimo, Retrato del infante don Alfonso de Orleans. Primeros días de su vida aeronáutica en Mourmelon, 1910. Villaviciosa de Odón, España. Ministerio de Defensa. Archivo Histórico del Ejército del Aire, núm. inv. 3-1015-43.*

de Gibraltar en un trayecto Tetuán-Sevilla a bordo de un Nieuport G, vuelo por el que recibió la felicitación de Alfonso XIII y el nombramiento de Gentilhombre de Cámara con Ejercicio<sup>9</sup>. Como ingeniero dio un importante impulso a la construcción de aviones, dedicándose a partir de 1916 por completo a la actividad industrial y empresarial, fundando en 1923, en el aeródromo de Getafe, Construcciones Aeronáuticas, S.A. (más conocido como CASA), y convirtiéndose así en el impulsor de la fabricación de aeronaves en nuestro país<sup>10</sup>.

El infante de Orleans y José Ortiz Echagüe se conocían desde hacía tiempo. En 1913, don Alfonso viajó a Villacoublay para encontrarse con él y adquirir una serie de aviones Lohner para la aeronáutica española<sup>11</sup>. También coincidieron en otro tipo de eventos vinculados con la faceta de ingeniero de José Ortiz, como el bautizo en abril de 1928, en Tablada, del *Jesús del Gran Poder*, o en julio de ese mismo año, cuando Alfonso de Orleans, junto a Alfredo Kindelán Duany, escucharon sus explicaciones técnicas respecto al hidroavión Dornier R Super Wal *Numancia*, que se había fabricado en la segunda factoría de CASA en Cádiz para el Arma de Aviación española<sup>12</sup>.

Volviendo al hermano de José, es muy probable que el infante en ese momento ya se hubiera fijado en las dotes pictóricas de Antonio Ortiz Echagüe. La popularidad del pintor era notoria desde antes de su irrupción en la capital y, una vez establecido en ella, tuvo múltiples peticiones de la aristocracia y burguesía. La realeza madrileña tampoco era ajena al buen hacer del pintor, y Alfonso XIII le encargó, hacia 1921, un retrato suyo que actualmente se conserva en

el Museo de Historia de Madrid. Posteriormente, realizó varios retratos de algunos de los personajes más destacados del momento, como los embajadores de Estados Unidos en España (*Retrato de Mr. Hammond, Retrato de Mrs. Hammond*), finalizados hacia 1926; el *Retrato del conde de Torre-Palma*, o el *Retrato de la señora de García de Villatoro*, ambos finalizados antes de 1928, así como la efigie de *Inés Merry del Val*, ultimado hacia 1929 y conservado en la colección de la familia del pintor en Argentina<sup>13</sup>.

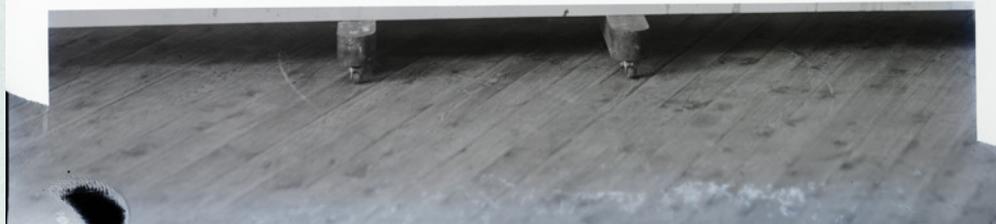
Todas las obras enumeradas reunían una serie de características comunes que el pintor español realizaba con notoria maestría y que, seguramente, llamaron la atención del infante de cara a posar como modelo de su siguiente retrato. Durante estos años de estancia en Madrid, los retratos ganan en penetración psicológica y se vuelven más delicados cromáticamente. También mejoran en firmeza constructiva, captando un mayor protagonismo en los paisajes, que no son meras representaciones decorativas sino enérgicos y potentes fondos que establecen relaciones directas con la figura, evocando de esta manera la tradición retratista europea, en especial la tipología inglesa de finales del XVIII y principios del XIX<sup>14</sup>.



*Christian Franzen, Retrato de cuerpo entero del infante Alfonso de Orleans posando sentado con uniforme de rayadillo de capitán de Infantería, h. 1912. Madrid, Fototeca del Archivo General de Palacio ©Patrimonio Nacional, FO-10214679.*

## PRIMEROS TRAZOS DEL RETRATO DEL INFANTE

De este modo, Antonio Ortiz Echagüe comenzó en su taller, a principios de 1928, el retrato de don Alfonso de Orleans. Este hecho fue conocido en los ámbitos más refinados de la socie-



Casa Moreno, *Aviador*, 1928. Madrid, Ministerio de Cultura y Deporte. Instituto del Patrimonio Cultural de España, núm. inv. 30301\_B.

dad madrileña y recibió, por tanto, una amplia cobertura mediática en prensa nacional. Esta afirmación queda probada con la noticia más antigua de la que se tiene constancia, aparecida el día 25 de marzo del citado año y que será la primera referencia oficial del inicio del cuadro. En ella se recoge una visita del rey Alfonso XIII al estudio del pintor, donde «contempló un retrato, que está pintado, del infante D. Alfonso de Orleans, vistiendo Su Alteza el uniforme de Aviación»<sup>15</sup>. Un día después, aparece otra noticia similar en el diario *La Época* donde se especifica que dicha figura está «a medio hacer»<sup>16</sup>.

A esta fase primera del retrato, corresponderían un par de imágenes conservadas en la fototeca del Instituto de Patrimonio Cultural Español (IPCE), correspondientes al Fondo Moreno.

Ambas tituladas *Retrato de aviador*, muestran la pintura del Museo de Aeronáutica y Astronáutica aún sin acabar y al infante situado, completamente terminado, en el centro de la composición, con el equipo de vuelo ya comentado en las noticias de prensa y sobre un fondo que, abocetado, muestra parte de un sesquiplano, modelo Breguet XIX, compartiendo protagonismo con el retratado, en un claro guiño a su hermano, quien, como presidente de CASA, fabricó este modelo de avión.

En estas imágenes se pueden apreciar importantes cambios de composición con respecto a la obra final. El más destacado es el de colocar un avión compartiendo protagonismo con el infante. Esta estructura no debió gustar a alguna de las partes y, aunque el trabajo parecía estar bastante avanzado,

el avión es desplazado a la derecha, dejando asomar solo parte del frente, cediendo el total protagonismo al retratado. Al fondo, el paisaje que se revela al retirar el aparato no es otro que el aeródromo de Getafe.

De este cambio en la composición debemos destacar dos aspectos. El primero, el referente al empleo de este modelo de avión y su mayor o menor protagonismo. Alfonso de Orleans jamás pilotó este aeroplano de forma independiente<sup>17</sup>. Debemos pensar que la elección respondía más a una cuestión histórica y de glorificación de la aeronáutica española que del propio retratado, ya que el Breguet XIX fue uno de los primeros aeroplanos del que CASA compró la patente y licencia de fabricación. Además, su última versión, denominada 19GR, fue el modelo del bautizado como *Jesús del Gran Poder*, que tantas glorias dio a la aeronáutica española<sup>18</sup>.

El segundo aspecto que destacar es la elección de un escenario reconocible como el del aeródromo de Getafe. Al retirar el avión y situarlo como elemento secundario en una parte del cuadro, provocó que hubiera que componer otro elemento con relevancia simbólica en el retrato. El aeródromo era perfecto, puesto que representaba el lugar de nacimiento de los Breguet XIX y la apertura al comercio aéreo europeo. En ese año llegaría el primer vuelo de la *Compagnie Generale Aéropostale*, con origen en Burdeos, siendo el primer trayecto que unía Madrid con el resto de Europa, por lo que Getafe se convertiría en lugar estratégico para el comercio con el continente y clave en el progreso de nuestro país<sup>19</sup>.

Por tanto, el retrato que nos ocupa no solo muestra a un Grande de España vestido de piloto después de volar a los mandos de una novedosa máquina. Estamos ante una alegoría de la aviación española y la exaltación de los logros aeronáuticos de nuestro país en el ámbito internacional, aspecto en el que todas las naciones querían mostrar que tenían alguna proeza que realizar o un récord que sobrepasar. Por este motivo, el infante no lleva ningún atributo que indique su posición nobiliaria y comparte escena, en un primer momento, con un avión último modelo que él nunca había pilotado. Después, cuando se desplazó la aeronave y se sustituyó por el aeródromo de Getafe, se mantuvo el mensaje, pero sin perder la preeminencia del retratado en la composición pictórica.

Tras estos cambios mencionados, la pintura fue terminada y presentada en sociedad en la tarde del 4 de febrero del año 1929. Al evento acudió gran parte de la alta sociedad del momento, siendo reflejado en el periódico *ABC* de la siguiente forma: «La última obra realizada por el señor Ortiz Echagüe. Trá-



*Casa Moreno, Aviador (detalle), 1928. Madrid, Ministerio de Cultura y Deporte. Instituto del Patrimonio Cultural de España, núm. inv. 30299\_B.*

tase de un retrato de tamaño natural del ya citado Infante don Alfonso en el que el retratado aparece con el casco y “el mono” con que, generalmente se presentan los aviadores en el aeródromo antes de emprender una ascensión. Al fondo del cuadro se ven los nubarrones de un cielo un tanto gris, y, en segundo término, a la derecha, la hélice de un aparato diríase esperar, impaciente, la mano que ha de ponerla en marcha. El conjunto del cuadro y el parecido del retrato están logrados perfectamente, por lo que el señor Ortiz Echagüe escuchó las felicitaciones de sus augustos visitantes y de las demás personalidades allí reunidas»<sup>20</sup>.

La presentación en público no era solo un evento frívolo, sino la promoción de estos hechos ya comentados y el momento ideal para dar relevancia a una industria apenas emergente, pero que vislumbraba un claro potencial en

la sociedad del futuro. Por este motivo, no faltó ningún sector de la sociedad madrileña del momento, ni tampoco representantes del cuerpo diplomático de varios países como Argentina o Francia, así como ministros de los Países Bajos y Suiza, o el consejero comercial de Italia<sup>21</sup>. También acudieron representantes notables de la industria española, como el ministro de Instrucción Pública, así como representantes de la aviación española, destacando Alfredo Kindelán Duany, responsable de la recién creada Jefatura Superior de Aeronáutica; Julio Ruiz de Alda, uno de los dos pilotos que realizó la gesta del *Plus Ultra* en 1926; Juan Antonio Ansaldo, laureado de San Fernando, y el aviador militar y piloto del Autogiro C-4 Alejandro Gómez Spencer<sup>22</sup>.

Aparte de estas importantes figuras del mundo económico, industrial y aeronáutico, había un nutrido grupo de

personas relacionadas con la nobleza, la aristocracia y la burguesía de la época, como las infantas doña Isabel y doña Beatriz o el propio retratado, don Alfonso de Orleans. Realmente la alegría debió durar poco, ya que, tras esta presentación, falleció repentinamente la reina madre, María Cristina de Habsburgo-Lorena, en la madrugada del día 6 de febrero, quedando todos los miembros de la realeza sumidos en un profundo duelo. No obstante, la noticia de la presentación al público del cuadro continuó apareciendo en prensa e incluso, en uno de los reportajes para la revista *Blanco y Negro*, publicado el 10 de febrero, con foto del evento incluida firmada por el fotógrafo Virgilio Muro<sup>23</sup>.

## EN EL SALÓN DE OTOÑO

Como se puede comprobar, la pintura no desapareció de la memoria colectiva, sino que se pretendió que su mensaje calara en la sociedad. Es por ello por lo que ese mismo año, Antonio Ortiz Echagüe, aprovechando su presidencia en el Salón de Otoño de Madrid, presentó el retrato del infante junto a dos obras más para su participación en la IX edición de este certamen. Así, el insigne pintor exhibió tres obras de su última etapa que le habían aportado gran reconocimiento nacional, dos de las cuales se encuentran actualmente en la residencia de la familia en Argentina: el tríptico titulado *La casa amarilla* y el retrato *La princesa Obolensky*.

El Salón de Otoño, que sigue celebrándose en la actualidad, fue creado hacia 1920 por la Asociación Española de Pintores y Escultores, quienes, tras una serie de exposiciones y manifestaciones artísticas de todo tipo, decidieron crear un gran certamen nacional, con sede en Madrid, para someter «a vuestro juicio un acto de carácter artístico, lleno de ilusión y confianza. Un acto que no se parece a nada de lo acaecido en España, en materia de Bellas Artes: el arte todo regido por los mismos artistas; los ideales de cada uno conciliados en uno solo; el paso a las modernas y necesarias orientaciones y el respeto a la gloriosa tradición»<sup>24</sup>.

Exceptuando el retrato de la princesa rusa, las otras dos obras estaban a la venta, algo que se puede comprobar revisando el *Catálogo de pinturas* realizado con motivo de la exposición. El tríptico *La casa amarilla* estaba en el apartado de *Pinturas* con el número de lote 136, mientras que el retrato del infante se encontraba en la sección *Apéndice*, con el número 327<sup>25</sup>. Al estar el lienzo en venta, se da por hecho que el retrato no fue un encargo de don Alfonso, ni tampoco del propio pintor. Es evidente que la presencia del retrato vino a corroborar las teorías ya comentadas. La pintura no era solo una forma de humanizar al ilustre personaje, que,

despojado de toda nobleza asignada por sus ancestros, termina de pilotar un aeroplano con su traje de aviador normal y corriente, sino también una forma de publicitar, en un entorno artístico con presencia internacional, los avances de la aeronáutica.

La presencia del retrato fue bien acogida por la prensa del momento, que decía que «además de esta obra, envió Ortiz Echagüe un retrato esquemático del infante don Alfonso de Orleans, plantado ante su aparato de aviación, en el que aparece vistiendo el democrático traje de mecánico, conocido en el argot fabril con el nombre de “mono”»<sup>26</sup>. Otro periódico del momento, algo más confundido en cuanto a ubicación, decía: «También expone Ortiz Echagüe un magnífico retrato del infante Don Alfonso de Orleans, en traje de aviador, junto a un aeroplano, teniendo por fondo el paisaje de Cuatro Vientos y por celaje un cielo nublado y borrascoso que parece denunciar las tragedias del aire»<sup>27</sup>.

Tras el relativo éxito del Salón de Otoño, la muestra finalizó en noviembre de 1929, sin haberse vendido ninguna de las telas de Antonio Ortiz Echagüe, que fueron descolgadas y devueltas al taller del pintor. A partir de este momento, las vidas de los dos protagonistas de la pintura, modelo y artista, comenzarán a alejarse de nuestro país. Ortiz Echagüe inicia un viaje introspectivo que lo llevará a visitar el norte de África y amoldar su estilo, adaptándose con fidelidad mimética a la nueva realidad y cambiar el añil del cielo del infante por ese mismo color representado en los vestidos de las mujeres azules de Tafilalet. En cuanto a don Alfonso, los problemas políticos crecieron y la presión sobre la monarquía también, haciendo que Alfonso XIII y su familia, incluido el infante, abandonen España hacia el exilio. En este corto intervalo de tiempo, el retratado había caído en un descrédito público, como representante de una monarquía derrocada. Con respecto a la innovación aeronáutica española, había quedado ya obsoleta. Por tanto, es muy probable que durante estos años el cuadro estuviera oculto en los almacenes del pintor, dejando que el tiempo pasara<sup>28</sup>.

## EL CAMINO HACIA EL MUSEO DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

Posteriormente, Antonio Ortiz Echagüe decidió abandonar definitivamente España e instalarse en Argentina con su familia, llevando con él la mayor parte de sus pinturas. Sin embargo, decidió no trasladar el retrato del infante, quizá para evitar explicaciones o conflictos políticos innecesarios, decidiendo regalárselo a su hermano José. Él, sin duda, sabría valorar de forma adecuada un retrato de quien fue amigo y



Anónimo. El jefe de la II Región Aérea, Eduardo González Gallarza, en el acto de entrega al infante de una placa conmemorativa del Cincuentenario de la Aviación Militar española. Tablada, Sevilla, 1962. Sanlúcar de Barrameda, Archivo Orleans-Borbón.

compañero, además de recordar los inicios de su empresa CASA. A pesar de ello, y quizá debido a su tamaño, la pintura debió de permanecer guardada en alguno de los almacenes del pintor, en vista de que ningún familiar la recuerda en sus dependencias<sup>29</sup>. En el supuesto depósito permanecerá más de treinta años, hasta que en 1962 la prensa del momento publica una noticia relacionada con este lienzo y el infante de Orleans.

Es en este año, en concreto el 19 de enero, cuando se celebra, con motivo del 50 aniversario de la Aviación Militar española, un acto homenaje en

el aeródromo de Tablada (Sevilla) al infante de Orleans y Borbón. En dicho acto, se hace entrega a don Alfonso de una placa conmemorativa de manos del teniente general Eduardo González-Gallarza, así como del retrato de Antonio Ortiz Echagüe, de manos de su hermano José. El infante contestó que recibía el regalo de «corazón», añadiendo que «con ello reverdecían recuerdos de su juventud»<sup>30</sup>.

El texto de la noticia publicada está acompañado por una fotografía del acto de entrega. En ella se aprecia que la pintura estaba en las mismas condiciones que cuando se presentó al público en 1929, momento captado en la revista *Aérea*. Las únicas modificaciones realizadas al cuadro fueron sus dimensiones. Cuando se cambió la composición, recortando el lateral izquierdo y ampliando el derecho, con lo que don Alfonso pasó a situarse en el centro, tal como se demuestra en las fotos del Archivo Moreno conservadas en el IPCE.

Estos datos fueron parcialmente descubiertos en el año 2009, cuando, tras una restauración efectuada en la capa pictórica, se encontró doblado sobre el bastidor parte de la composición original, con elementos del paisaje y del avión mencionados y, además, un escudo heráldico, bastante tosco,



Fotomontaje del retrato del infante de Orleans del Museo de Aeronáutica y la foto conservada en el IPCE. Fotomontaje del autor.

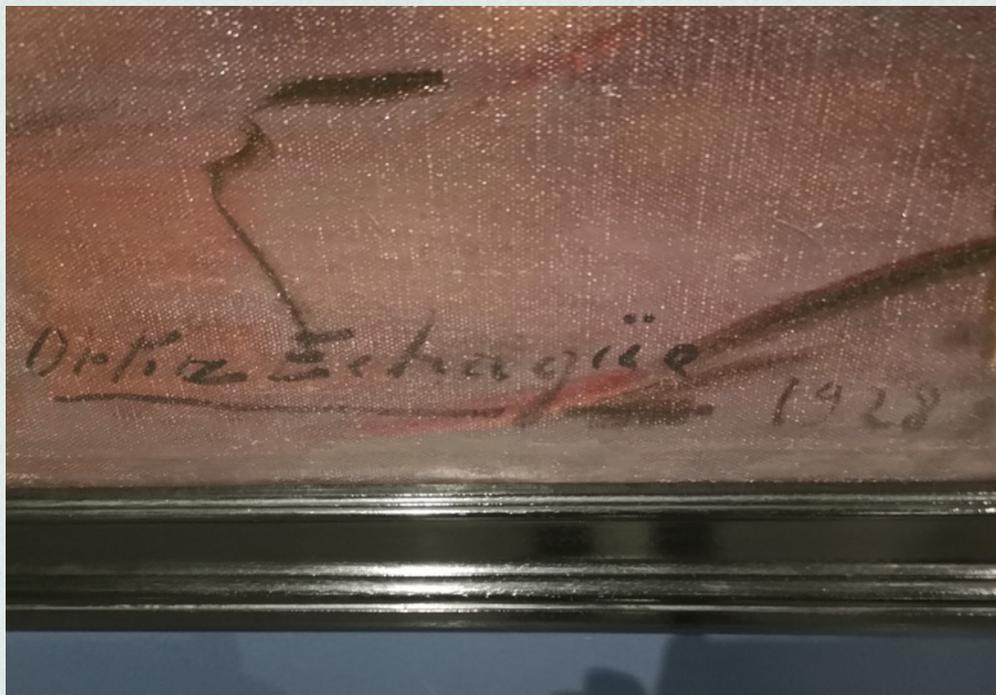


Antonio Ortiz Echagüe. Retrato de S.A. el Infante D. Alfonso de Orleans, *detalle de firma, fecha y escudo*, 1929. Madrid, Ministerio de Defensa, Museo de Aeronáutica y Astronáutica, MAA-184.

de la casa Borbón, no de la rama Orleans, que debió de pintarse en algún momento antes del homenaje de 1962 y, quizá por ello, se retiró. Este doblez produjo pérdidas de material y posibles repintes, como el realizado en el último dígito de la firma de Ortiz Echagüe que muestra el año de 1928, algo que se ha contrastado documentalmente que no es cierto, sino 1929.

El cuadro fue trasladado por el infante a su residencia de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz). Allí estuvo unos diez años, en las estancias denominadas «Palacio» (que actualmente es sede del ayuntamiento de dicha localidad andaluza). En el transcurso de ese tiempo, el infante, ya de edad avanzada, veía cómo su patrimonio empezaba a correr peligro. En una carta manuscrita, que se conserva en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, comenta que ofreció a su hijo Álvaro tanto «Palacio como todo lo que había en su interior»<sup>31</sup>. Al rechazar este el ofrecimiento, D. Alfonso pensó en donar el cuadro al teniente general don Luis Serrano de Pablo, capitán general de la 2.ª Región Aérea, ubicada en Tablada<sup>32</sup>.

El motivo del ofrecimiento era la planificación en esos años de un museo de aeronáutica en Sevilla. Para ello se estaba recogiendo material interesante, susceptible de formar una buena colección para esta institución. El ofrecimiento del cuadro derivó en una serie de conversaciones epistolares en el mes de mayo de 1972. Finalmente se acepta la donación y el cuadro vuelve al aeródromo hispalense, del que había salido poco antes. La creación del museo en Tablada se retrasará durante años, hasta su cancelación definitiva en diciembre de



Antonio Ortiz Echagüe. Retrato de S.A. el Infante D. Alfonso de Orleans, *detalle de firma, fecha y escudo*, 1929. Madrid, Ministerio de Defensa, Museo de Aeronáutica y Astronáutica, MAA-184.

1984. Para esa época, el infante de Orleans ya había fallecido.

El abandono de ese proyecto de 1984 significó que todas las piezas que se habían seleccionado para este proyecto se enviaran a Cuatro Vientos, cuyo museo estaba fundado desde 1966 y en marcha desde 1981<sup>33</sup>. La llegada efectiva de estos y otros bienes aportará fondos notorios y de calidad a la institución cultural madrileña, completando capítulos de la aviación y biografías de personajes importantes de su historia.

Los últimos 35 años que ha pasado el cuadro en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica de Madrid han sido de

relativa tranquilidad. Ubicado la mayor parte del tiempo en el Hangar 1, actualmente se encuentra formando parte de una colección de efigies de destacados personajes pioneros de la aviación de nuestro país, junto a figuras de la talla de Pedro Vives Vich o Alfredo Kindelán Duany. Este reposo solo se ha visto alterado en una ocasión, en concreto el día 26 de mayo del año 2009. En esa fecha, tanto el retrato del infante como el de Joaquín García Morato sufrieron una serie de actos vandálicos por parte de una o varias personas<sup>34</sup>. En el caso de la pintura de Ortiz Echagüe, el retrato sufrió perforaciones a la altura de los ojos, realizados con un objeto



Anónimo, *Vista del Hangar 1 del Museo de Aeronáutica y Astronáutica*, h. 1990. Villaviciosa de Odón, España. Ministerio de Defensa. Archivo Histórico del Ejército del Aire, 2-3386-1.



Montserrat Fornells, «Retrato de S.A. el Infante don Alfonso de Orleans» junto a la pintura «La señora Jansen y sus amigas», en la sala de exposiciones Kutxa Boulevard, 2008. San Sebastián, cortesía de la autora.

punzante<sup>35</sup>. Como consecuencia, el lienzo se restauró y, aprovechando la intervención, se agrandó la obra, retirando los dobleces del bastidor, como ya se ha citado<sup>36</sup>.

La intervención del año 2009 puso a punto una obra que ya un año antes había formado parte de la última gran retrospectiva sobre Antonio Ortiz Echagüe realizada hasta la fecha. La muestra, organizada y dirigida en el año 2008 por la mayor especialista y estudiosa del pintor, Montserrat Fornells Ange-lats, en las salas Kutxa Boulevard de San Sebastián, consiguiendo reunir un total de 63 obras del artista, 45 óleos, 16 dibujos y dos carteles<sup>37</sup>. La presencia de la pintura del museo madrileño era una de las novedades con respecto a las anteriores exposiciones del artista, como la realizada en el Museo de San Telmo de San Sebastián, en 1984, o la del centro cultural Conde Duque de Madrid en 1991, ya que durante mucho tiempo la pintura se creyó perdida<sup>38</sup>.

A partir de su «redescubrimiento», el cuadro ha formado parte de otras muestras, como la celebrada entre el 18 y 26 de enero de 2014, en la que fue una de las grandes protagonistas de los eventos programados con ocasión de los 75 años de creación del Ejército del Aire. Con motivo de esta

efeméride, el retrato del infante volvió a Sevilla, en concreto al Real Alcázar, estando presente en la muestra *Alas para la paz*, que, a través de fotografías y pinturas, narraban el nacimiento y evolución de la aviación militar española<sup>39</sup>. La última vez que el lienzo ha abandonado el museo, no salió de la capital, y se trasladó a la sala 1 del Centro Conde Duque de Madrid. Allí se celebró, del 13 de diciembre del 2017 al 4 de marzo de 2018, la exposición titulada *La Conquista del aire. 1909-1911. Los inicios de la Aeronáutica en España*<sup>40</sup>. Organizada por la Fundación ENAIRE, la pintura fue uno de sus grandes reclamos y, con ello, un homenaje simbólico de aquella gran retrospectiva a Antonio Ortiz Echagüe, que se hizo en esa misma institución 27 años antes, y en la que la pintura no participó.

## EPÍLOGO

En conclusión, con este artículo se pretende poner en valor y reconocer la importancia de la pintura de Antonio Ortiz Echagüe, artista muy estimado a comienzos del siglo xx y que acumuló en vida los premios más prestigiosos de pintura, como la medalla de oro del Salón de Artistas Franceses en 1923

o la Primera Medalla de la Exposición Nacional de Bellas Artes de Madrid, llegando incluso a la particularidad de que dos museos internacionales lleven su nombre<sup>41</sup>.

La presencia del *Retrato de S. A. el Infante D. Alfonso de Orleans* en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica es testimonio, no solo de la relación de este miembro de la Casa Real con el mundo de la aeronáutica, sino también la permeabilidad del concreto ámbito de la aerostación al de las bellas artes. Su presencia en el museo, así como su integración en el discurso actual, aportan contextualización de una fecunda época histórica española en materia aeronáutica, así como el reconocimiento a un pintor excepcional, que dejó para el disfrute de todos una larga lista de obras conservadas actualmente en museos nacionales e internacionales de gran prestigio y renombre.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bintaned Ara, M. (2014). *Historia de la Aviación comercial desde 1909 hasta nuestros días*. Tesis doctoral inédita. Palma: Universidad de las Islas Baleares.
- Calderón Prieto, M. (2013). «Conservación preventiva y restauración en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica», *Boletín del Museo de Aeronáutica y Astronáutica* (73), pp. 22-23.

Capel Sáez, H. (2007). «Ferrocaril, territorio y ciudades», *Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias sociales*, XII (717).

Fernández García, F. (2005). «Grandes infraestructuras de transporte y cambios en el paisaje. El Aeropuerto de Madrid-Barajas», *Ería* (67), pp. 137-154.

Fornells Angelats, M. (1991). *Antonio Ortiz Echagüe (1883-1942)*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Catálogo de la exposición celebrada en el Centro Cultural Conde Duque.

Fornells Angelats, M. (2008). *Antonio Ortiz Echagüe (1883-1942). Un pintor cosmopolita*. San

Sebastián: Kutxa Caja Gipuzkoa San Sebastián. Catálogo de la exposición celebrada en las Salas de Exposiciones Boulevard de Kutxa.

Muñoz Martín, R. y Riquelme Pina, C. (2020). «Reflexiones en torno a “los cuarenta”: el Museo de Aeronáutica y Astronáutica desde 1981, hacia 2021», *Historia de los museos, historia de la museología. España, Portugal, América*, pp. 156-161.

Román y Arroyo, J. M. (1998). *CASA. Los primeros 75 años de Construcciones aeronáuticas*. Barcelona: Lunwerg.

Sánchez Serrano, A. (2017). *La conquista del aire. 1909-1911. Los inicios de la Aeronáutica en Es-*

*paña*, Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Catálogo de la exposición celebrada en el Centro Cultural Conde Duque.

Sánchez Carmona, J. R. (1991). *El infante D. Alfonso de Orleans. Biografía y filosofía aeronáutica*. Madrid: IHCA.

Serrano, C. y Salaún, S. (eds.). (2006). *Los felices años veinte. España, crisis y modernidad*. Madrid: Marcial Pons.

Yusta Viñas, C. (2011). *Alfonso de Orleans y de Borbón. Infante de España y pionero de la aviación española*. Madrid: Fundación de Aeronáutica y Astronáutica española y Fundación Infantes de Montpensier.

## NOTAS

- 1 Serrano, C. y Salaún, S. (eds.) (2006), p. 151.
- 2 Ibid., p. 39.
- 3 Capel Sáez, H. (2007), p. 7.
- 4 Ibid., p. 9.
- 5 Fernández García, F. (2005), pp 137-154.
- 6 El prototipo que voló fue el Autogiro C-6, y el trayecto, de algo más de 8 minutos de duración entre los aeropuertos de Cuatro Vientos y Getafe, pasó a la historia por ser el primer viaje aéreo certificado de una aeronave distinta del aeroplano. El prototipo, pilotado por Juan Loriga Taboada, fue fabricado en 1924 por la Aviación Militar española en la célula de un Avro 504. <http://juandelaciervacodorniu.com/historia-del-autogiro> (Recuperado 11-10-2020).
- 7 Fornells Angelats, M. (1991), p. 111.
- 8 San Román, E. (2019). «José Ortiz Echagüe». *Diccionario Biográfico Español de la Real Academia de la Historia* [Recuperado de: <http://dbe.rah.es/biografias/7533/jose-ortiz-echague>].
- 9 Distinción palaciega que supone a su poseedor el ser persona de confianza del rey, así como el acceso libre a palacio. Este nombramiento estaba acompañado de la entrega de una llave (simbólica) del Palacio Real.
- 10 Román y Arroyo, J. M. (1998).
- 11 Yusta Viñas, C. (2011), p. 96.
- 12 Ibid., p. 187.
- 13 [http://www.estancialaholanda.com.ar/museo\\_en\\_el\\_monte.html](http://www.estancialaholanda.com.ar/museo_en_el_monte.html) (Recuperado: 10-10-2020).
- 14 Méndez Casal, A. (27 de marzo de 1927). «Las últimas obras de Antonio Ortiz Echagüe». *ABC*, pp. 8-9.
- 15 «El Rey en el Estudio del Pintor Ortiz Echagüe» (25 de marzo de 1928). *ABC*, p. 35.
- 16 «Las últimas obras de Ortiz Echagüe» (26 de marzo de 1928). *La Época*, p.2.
- 17 Yusta Viñas, C. (2011), p. 411.
- 18 Román y Arroyo, J. M. (1998), p. 10.
- 19 Bintaned Ara, M (2014).
- 20 «Fiesta en un estudio» (5 de febrero de 1929). *ABC*, p. 27.
- 21 Ibid.
- 22 Los cuatro, consultados en el *Diccionario biográfico de la RAH*, <http://dbe.rah.es> [Recuperado: 10-10- 2020].
- 23 Spottorno, J. (10 de febrero de 1929). «Lo subrayado en la semana». *Blanco y negro*, p. 90.
- 24 <http://www.apintoresyescultores.es/salon-de-otono/> [Recuperado: 10-10-2020].
- 25 *Catálogo del noveno Salón de Otoño* (1929). Madrid: Chulilla y Ángel, p. 46.
- 26 «El noveno Salón de Otoño. Pintura» (10 de noviembre de 1929). *Blanco y negro*, p. 6.
- 27 León, L. (1 de noviembre de 1929). «El Salón de Otoño». *Unión Patriótica, revista quincenal ilustrada*, p. 15.
- 28 Información facilitada por don Javier Ortiz-Echagüe.
- 29 Don Javier Ortiz-Echagüe preguntó a su tío César (hijo de José Ortiz Echagüe) y este no recuerda haber visto la pintura más que en el museo.
- 30 Sánchez Carmona, J. R. (1991), p. 41.
- 31 Orleans, A. (5 de abril de 1972). *Ofrecimiento del retrato del Infante, realizado por Antonio Ortiz Echagüe al Ejército del Aire*. Carta manuscrita. Madrid: Archivo Museo de Aeronáutica y Astronáutica.
- 32 Ibid.
- 33 Muñoz Martín, R. y Riquelme Pina, C. (2020), p. 156.
- 34 Blasco, P. (26 de mayo de 2009). «Dañados los cuadros del Infante de Orleans y García Morato». *El Mundo* [Recuperado de <https://www.elmundo.es/el-mundo/2009/05/26/madrid/1243325617.html>].
- 35 Calderón, Prieto, M. (2013), pp. 22-23.
- 36 Ibid., p. 23.
- 37 Larrumbide, G. (31 de octubre de 2008). «Las Salas Kutxa Boulevard dedican una muestra antológica a Antonio Ortiz Echagüe», *El diario vasco*, p. 24.
- 38 Fornells Angelats, M. (2008).
- 39 Carrasco, F. (18 de enero de 2014), « “Aviación” es de Sevilla», *ABC*, p. 29.
- 40 Sánchez Serrano, A. (2017).
- 41 Desde el año 1903 a 1940, Antonio Ortiz Echagüe recibió trece premios y condecoraciones que avalan la calidad de sus obras. Los museos mencionados se denominan Museo d’Arte Moderna e Contemporanea Antonio Ortiz Echagüe (Atzara, Cerdeña, Italia), y Museo atelier Antonio Ortiz Echagüe (Santa Rosa, La Pampa, Argentina).