

EL ARTE NAVAL

DISCURSOS

LEÍDOS ANTE LA

REAL ACADEMIA DE BELLAS ARTES

DE SAN FERNANDO

en la recepción pública del Excmo. é Ilmo. Señor

D. CESÁREO FERNÁNDEZ DURO

EL DÍA 16 DE NOVIEMBRE DE 1890



MADRID

EST. TIPOGRÁFICO «SUCESORES DE RIVADEDEYRA»

IMPRESORES DE LA REAL CASA

Paseo de San Vicente, núm. 20

1890

G-F 7009

J G C L
A

EL ARTE NAVAL

DISCURSOS

LEÍDOS ANTE LA

REAL ACADEMIA DE BELLAS ARTES

DE SAN FERNANDO

en la recepción pública del Excmo. é Ilmo. Señor

D. CESÁREO FERNÁNDEZ DURO

EL DÍA 16 DE NOVIEMBRE DE 1890



MADRID

EST. TIPOGRÁFICO «SUCESORES DE RIVADEDEYRA»

IMPRESORES DE LA REAL CASA

Paseo de San Vicente, núm. 20

1890



R. 83814

C. 1122177
t. 100185

DISCURSO

DE

D. CESÁREO FERNÁNDEZ DURO

SEÑORES ACADÉMICOS :

Bien sé que la distinción con que me habéis honrado no responde á merecimientos personales, y no menos conozco cuántos fueran de necesidad para llenar el vacío que dejó aquí el Sr. Marqués de Monistrol, Conde de Sástago: si, pues, por vuestra benevolencia vengo á sustituirle, cúmpleme declarar, ante todo, que ni los sentimientos de profunda gratitud y de respeto con que os quedo obligado, ni el deseo de aprender de vosotros, suplen con mucho á mi deficiencia para conllevar pérdida tan sensible.

Era D. José María Escrivá de Romani, Marqués de Monistrol, Grande de España, grande en saber, grande en bondad, y aun en figura varonil y en corpulencia, grande. Se apartó de la ociosidad y de la ostentación, que le brindaban con tentadores halagos, eligiendo por mejores amigos al estudio y á la actividad, fieles en corresponder á su predilección con los dones preciados de la poesía, la erudición y el gusto depurado de las artes, que enaltecía las demás condiciones personales, maridando la riqueza con la liberalidad. Prócer del reino, llamado á intervenir en la agitada esfera de la política, prefirió la senda de los que logran con el sudor del rostro el pan de cada día; los sencillos goces de la vida laboriosa; la satisfacción que da

la madre tierra á los que la cultivan, persuadido de la verdad con que el desengañado Fr. Luis encarecía al que

«En el campo deleitoso,
Á solas la vida pasa;
Con sólo Dios se compasa,
Ni envidiado ni envidioso.»

¡Feliz el hombre que, como el Marqués, traspasa los umbrales de la vida dejando por doquiera memoria grata sin mezcla de amargura!

La Academia de Bellas Artes de San Fernando mostrará siempre, como felices pruebas de su ingenio, las disertaciones con que cooperó á los fines de instituto, ya tratando de la arquitectura ojival, el arte cristiano por excelencia, en su opinión (que es también la mía); ya del carácter peculiar y propio de la escultura en España durante el período del Renacimiento; bien de asuntos ilustrados con memorias y monografías tan interesantes y ricas de erudición como la de las huchas ó arcones de la Edad Media (1).

Juzgando, señores, sin otras consideraciones, por el valor de estas obras la pequeñez de las mías, pienso que, atentos á la materia, conociendo la dificultad de reemplazar á quien tan diestramente analizaba las de generalidad, habéis querido ofrecer homenaje de consideración á otros varones conspicuos que fueron ornamento de la Academia; á D. Martín Fernández de Navarrete, á D. José de Vargas Ponce, á D. Juan Bautista de Arriaza, honra también de la marina y gloria de la patria, y que es á la marina y á los insignes escritores suyos, á quienes adjudicáis el lauro, haciéndome de él depositario humilde.

Siendo así, parece obvio que os hable del arte naval, y he de hacerlo sorteando los escollos del tecnicismo, y

(1) Publicada en el *Museo Español de Antigüedades*, t. II, páginas 273-283.

dando por sentados los principios fundamentales de la arquitectura náutica, con propósito de examinar tan sólo el adorno ó decoración de la nave, mostrando cómo á través de los tiempos armonizó siempre con cualquiera de las otras manifestaciones artísticas del discurso humano.

Sócrates lo presintió: el arte, emanación del espíritu que insensiblemente nos lleva á la admiración de lo bello por innato anhelo de lo perdurable y lo perfecto; el arte es uno y unas mismas las leyes á que obedece la múltiple expresión de la forma en los objetos.

«Mueve al alma un deseo que la inclina
Á seguir desigual atrevimiento;
Ardor, que nos parece ser divina
Inspiración de pretendido intento» (1).

La fuente perenne de ese impulso íntimo dió ser, por madre amorosa del arte, á la Arquitectura; poesía de lo inanimado en el concepto de Lamennais; armonía petrificada, si preferís la expresión de Schlegel, y según el Marqués de Monistrol, que memoramos, gran libro de la humanidad, en cuyas páginas, que son los monumentos, se revela el grado de civilización, el organismo, la tendencia y el ideal de los pueblos que los erigieron (2).

No ha consentido lo deleznable del material con que las naves se fabricaban, que tipo suyo en la antigüedad perseverara á la par de los templos, circos, termas ó acueductos de piedra: preciso es acudir á la literatura, para adquirir noción somera de los vasos que dieron fama á Jason y á Perseo en los tiempos heroicos, ó de los que contribuyeron á las empresas de Hiram, Sesostris, Himilcón, Alejandro, en épocas de realidad: no conocemos bien siquiera los que

(1) Pablo de Céspedes. *Fragments del Arte de la Pintura*, lib. 1.

(2) De todo esto hay en la inspiración del escultor D. Julio Monteverde al idear la bella estatua alegórica de la Arquitectura en 1878.

en relativa proximidad gobernaron con gloria inmarcesible, Colón y Sebastián del Cano; con todo, la gala de la fantasía, la rareza, exageración ó inexactitud de informaciones, no enturbian tanto las noticias transmitidas por Herodoto, Ateneo, Diodoro, Plutarco, el propio Homero, que no dejen entrever, con el solo dato de poner en el cielo á la nave de los argonautas, la relación que existía entre el elemento naval y los demás creados por la industria de los hombres y de las agrupaciones que bosquejan.

La marina tenía que ser y era desde un principio lazo de unión entre las razas dispersas sobre la haz del planeta; vehículo de las ideas, medio influyente en la marcha del progreso (1), mientras la ambición, no satisfecha con el dominio de lo contiguo é inmediato, no la convirtió en resorte de la grandeza, poder y vicisitudes de los estados, alzándola al extremo de presidir á los destinos del mundo (2). Lejos de ser esta aserción arbitraria, condensa la enseñanza de la historia. La marina ha dispuesto en definitiva de los imperios, toda vez que las luchas más porfiadas por señorearlos, con naves se han decidido, antes y después que la sagacidad de Temístocles proclamara que el dueño de la mar será siempre árbitro de la tierra.

Empero, ¡qué espacios en la carrera de las naciones han debido transcurrir sin que contaran con embarcaciones apropiadas para surcar las aguas! Las ramas no desgajadas por completo, ofrecieron, en su inclinación sobre el tronco del árbol, la primera idea de la choza; las ramas arrancadas por el huracán y enlazadas entre sí por los efectos de la corriente de los ríos, enseñaron la manera de flotar; cuanto era menester para tener después casa y navío!

En el origen se confunden las aplicaciones de la archi-

(1) D. Federico de Madariaga. *Influencia de la marina en la civilización de los pueblos*. Revista del Ateneo Militar, t. II, Madrid, 1873.

(2) D. Patricio Aguirre de Tejada. *Expediciones y empresas de las naciones europeas en el mar Mediterráneo*. Revista del Ateneo Militar, t. I, Madrid, 1872.

tectura, estando las necesidades del hombre limitadas á la comunicación entre las dos orillas de un estuario. Luego, al extenderse la población por las costas, queriendo avanzar sobre la superficie líquida; explicarse las leyes admirables que regulan la creación; traspasar la indecisa línea del horizonte sondeando los misterios del Océano, la inestabilidad de las olas, su tremendo choque contra los promontorios, dieron bien á entender la incapacidad de los medios primitivos. Surgió entonces el arte naval por invención laboriosa (1), operando sin cimientos; teniendo que prescindir de la pesadumbre que en el suelo tiende á la cohesión; tropezando á cada paso con dificultades y con resistencias que no procuraban en el vencimiento condición favorable sin perjuicio de otras. Ibase formando la vivienda móvil por tanteo, á favor de la perseverancia, sin otra lección que la experiencia adquirida lentamente, observando las formas de aves acuáticas y peces.

Escrito está que habían pasado más de once mil años sin

(1) D. Francisco de Borja y Aragón, príncipe de Squilache, gentilhomme de cámara del rey D. Felipe IV, virrey del Perú, dedicó *Á la primera nave* el siguiente

SONETO.

«Aquel tan venerable atrevimiento
 Con que domó, vagando el corvo pino
 La cerviz de las olas, peregrino
 Á la injuria del sol, fuerza del viento;
 Cuando del monte el natural asiento
 Dejó fiado en la amistad del sino,
 Y cómplice de la industria abrió camino
 Al más osado y codicioso intento;
 Por nuevos campos extranjero errante,
 Llevando por ejemplo su osadía,
 Desprecia el miedo que llevó delante.
 ¡Oh ambicioso poder! ¿Qué valentía
 Puede haber en peligros que te espante,
 Pues se rindió el mayor á tu porfía?»

que uno de los estados más poderosos de la antigüedad, el Egipto de las pirámides y de las esfinges, tuviera fuerzas de mar, aunque por el desarrollo de la arquitectura civil y por el ejercicio de las artes mecánicas, unido al de las industrias de relación, descollara entre los pueblos civilizados de entonces. Mucho tiempo es; mas no importando al objeto presente discutir los datos que sirvieron á la afirmación de Larcher, ni entresacar tampoco de los estudios de los egiptólogos en general ó particular, la edad que asignan á las colosales construcciones de Menfis, Tebas y Karnak, en cuyos muros hay esculpidas naves y aun escuadras en son de combate con las enemigas, bastará sentar la data de mil y cuatrocientos años antes de nuestra era, como en la que se juzga organizado el poderío naval con que Sesostris pudo sojuzgar á la Etiopía, Arabia, Armenia, India y lo más del Asia. Dicho se está que el resultado requería embarcaciones de capacidad y solidez, bastantes en número al transporte de hombres, caballos y mantenimientos, y que ya entonces, como la edificación de las ciudades acusa, correspondían á su adelanto.

Los egipcios poseyeron los bajeles de vela y de remo, que por siglos han servido de arquetipos á las flotas comerciales y de guerra, hecha abstracción del sello de especialidad que en todo distingue á las asociaciones de origen distinto, y del avance de los conocimientos sancionado por la práctica. Trazadas las curvas de las extremidades y costados atendiendo á las condiciones de flotación y marcha, en las cámaras ó alojamientos, castillos y defensas de sus naves, predominaban las formas cuadrangulares, las pilas-tras y las líneas horizontales, características tomadas de la edificación de piedra. Pintaban el vaso de colores vivos; ornaban las popas y las proas con figuras simbólicas, y repetían en las velas la representación de su idealismo en flores y animales, si bien en lo ordinario empleaban para el

velamen un tejido especial hecho con hilos teñidos que en la combinación del telar producían líneas onduladas, cuadros, rombos, florecillas ó figuras caprichosas.

En las naves privativamente destinadas á los soberanos, resaltaba la suntuosidad de cuanto se dedicaba ó pertenecía á sus personas en vida y muerte. Debieron ser magníficas sus flotantes moradas, rebájese cuanto se quiera en la maravillosa descripción de los contemporáneos. Luciano la hizo de una llamada *Isis*; Teneo, elevando á cuatro mil el número de las remeras de la armada egipcia, habló de otras naves mejores; de la de Sesostris, dorada por fuera, plateada interiormente, refiere Diodoro prodigios no comparables, al decir de Herodoto y de Ateneo, con las embarcaciones de Tolomeo Filopator, de capacidad de doce mil toneladas, con salas, baños, jardines, fuentes, pajareras, y una biblioteca en cuya cúpula estaban pintadas las constelaciones. La cámara Real cautivaba la vista por el primor del artesanado de cedro y ciprés de Mileto; los fustes de las columnas eran de oro y marfil, materiales prodigados en toda la decoración. Contábanse en la nave doce pisos ó cubiertas, representando la superior la guerra de Troya en mosaico. En competencia de la pintura del interior, lucía exteriormente la escultura estatuas de seis metros; una galería sostenida por dos órdenes de atlantes y cariátides; siete espolones con figuras hieráticas, rematando la obra el velamen, tejido con hilos de púrpura y oro con deslumbradora combinación.

Todo ello corresponde á la esplendidez de aquellos monarcas. Un palacio en que las piedras preciosas se incrustan en el pórfido y el mármol, es riqueza vulgar, según Pacini: el lujo aplicado á un vaso esencialmente frágil, es el que significa mejor la magnificencia. Se admitiría, por tanto, sin objeción, la realidad de las naves de los Tolomeos, si los historiadores no las armaran con cuarenta órdenes y cuatro mil remeros, entrando en otros pormenores de

conformación que la crítica profesional rechaza sin discrepancia (1).

También acoge con reserva descripciones de bajeles fabricados por los navegantes que se formaron en la escuela egipcia; de la nave de Tesifón, con dos popas y dos proas; de la de Dionisio de Siracusa, que servía de dormitorio á su temor, con guardia permanente de tres mil soldados; de la del emperador Aureliano, con espacio para justar á caballo; de la de Lúculo, en que se corrían toros; de la de Calígula, cuya popa estaba sembrada de pedrería. ¿Cómo se admitirá llanamente que Jerjes reuniera contra el rincón de Grecia mil doscientas naves de combate, treinta mil de transporte y dos millones de soldados? En buen hora compare Floro á la escuadra egipcia de Marco Antonio con ciudad flotante guarnecida de castillos, y el cantor de la Eneida con montañas é islas movibles á las embarcaciones de su relato. Seguro parece que en Salamis, en Accio, en muchos senos del Mediterráneo, chocaron con empuje las proas sin que las vieran los que de ellas hablan, aunque no todos lo confiesen como el escrupuloso Tácito.

De todos modos, el hecho de acordar los griegos en el templo, lugar sagrado á la nao de Teseo, fundador de Atenas; el oráculo de Delfos aconsejándoles el abandono de la ciudad de mármol, por la que tuviese muros de madera, elocuentemente dan á entender la importancia y la estimación que alcanzó la marina entre ellos, dirigiendo y perfeccionando el material jefes como Alcibíades, Pericles, Cimon, Temístocles y Alejandro, con los artífices del Partenón y el Erecteo.

Las embarcaciones de remos, que constituían la fuerza militar del Estado, por lo común se pintaban de azul y oro; llevaban en la proa la figura de alguna deidad, esculpida en madera ó fundida en bronce con la mayor delicadeza; la

(1) Charnock, Wilkinson, Rosellini, Jal, Steinitz, Salas.

popa, rodeada de balcón ó galería elegante; en la bandera, símbolo sagrado que daba asilo inviolable y ante el que se hacían los votos y sacrificios, se pintaba con perfección la divinidad protectora.

A Grecia pasó Cleopatra, último vástago de las dinastías de Egipto, ostentando en la nave remos de plata, anclas de oro, velas de seda purpurina, y cuando acabó de conquistar el albedrío de Antonio, dejó ver sobre la popa de marfil en taracea, el encanto irresistible de su persona en la desnudez de Venus, en medio de las jóvenes de su corte, lascivamente ataviadas cual nereidas, teniendo á los pies un grupo de niños que fingían otros tantos amorcillos.

Menos que de estos pueblos antiguos se sabe de Fenicia, por el secreto impenetrable con que su política y costumbres reservaban lo relativo á las expediciones. En la marina tuvo origen, fuerza y expansión. Por el mar Rojo se extendía á la India y á China; por el Océano, á las islas Casitérides y al Báltico; en el Mediterráneo no consentía rival, establecidas por doquiera, diez siglos antes del nacimiento de Jesucristo, colonias y factorías desde las que iban á concentrarse las riquezas del universo en la metrópoli, fundada en arrecifes, bañada del mar, desdeñosa de los más temidos soberanos, por considerarse con su escuadra inexpugnable y á todos superior.

Erigió en Gades la estatua famosa de Salacandis, por faro ó señal presuntuosa de su poder, y los historiadores árabes Ibn-el-Wardi, Carwini, Ibn Iyas (1), con testimonios de verdad, nos cuentan que sobre macizo pedestal, cuatro columnas enlazadas con armadura de bronce la elevaban cien codos sobre el nivel del mar, sin que dejara de verse en tal altura la incomprensible leyenda que tenía en el pecho, ni la expresión con que, extendiendo el brazo,

(1) Citados por Dozy.

mostraba la dirección del Occidente (1). Más de una vez, el imperioso ademán de la figura, designada por los Sagas escandinavos con el nombre de Karlsar, detuvo la marcha de los vikings, induciendo á retirarse á Olaf ú Olao, el más osado de ellos, sucesivamente pirata, rey, santo y patrón de Noruega. ¿Indicaría el monumento que los fenicios alargaron hasta el continente americano sus navegaciones, dejando para la edificación de Teotihuacan, Tula, Palenque, Uxmal, diseños de la arquitectura de Tiro, y para los tejidos hallados en las huacas ó sepulturas de Ancón, dechado de las velas de sus naves? (2). Problema es este mucho tiempo ha planteado (3), que no se resolverá si el azar no desentierra datos borrados por la espada de Alejandro, al no dejar piedra con piedra en la soberbia ciudad de Oriente.

En todo caso, es presumible que los primeros nautas de su tiempo habían de hacer á los bajeles partícipes del fausto que en los templos de excelsos cuanto horribles ídolos, en los palacios, en los edificios públicos, sabían ostentar, ejercitando aquella habilidad sin paralelo en la ensambladura y talla de las maderas; aquella pericia y gusto en la fundición de los metales, que instigó á Salomón á confiarles la fábrica del templo de Jerusalén; aquel discurso que inventó la escritura, el vidrio, la púrpura, adelantando la generalidad de los conocimientos. Parecen indicarlo las

(1) Mandóla apear—por los años de 1145—el almirante Isa Ibn Maimun, creyendo fuera de oro puro, por su brillo; y aunque resultó de bronce, todavía del dorado superficial obtuvo doce mil dineros.

(2) Al salir los hebreos del cautiverio de Egipto, construyeron el santuario portátil, cubriéndolo con cortinas «de lino fino retorcido, de color de jacinto, de púrpura y de grana dos veces teñida, tejidas con hermosa variedad», según habían aprendido.—Libro del Exodo.

(3) Enríquez: *Glorias marítimas*. El Marqués de Mondéjar: *Cádiz Fenicia*. M. P. Gaffarel, en su estudio de *El Mar del Sargazo*, París, 1873, indica que los fenicios lo conocieron. Los estudios más recientes de la *Odisea* de Homero apoyan la idea de que la epopeya se funda en tradiciones de la navegación de los fenicios.

monedas con representación del bajel en cuya proa está en pie la diosa Astarte, teniendo en la mano una crucecita, símbolo, al parecer, de la aguja náutica con que señalaba el camino á los navegantes. Ezequiel, al vaticinar el castigo de la soberbia y la maldad, no halló cosa más bella con que comparar á la arrogante capital, que una de sus propias naves.

«Oh Tyro; tú has sido un querubín que extiende las alas y cubre el trono de Dios;—Oh Tyro; tú dijiste: Yo soy de una belleza extremada;—y situada estoy en medio del mar. Tus vecinos que te edificaron, te embellecieron con toda suerte de ornato.—Construyéronte de abetos del Sanir, con todas las crujías á uso del mar: para hacer tu mástil trajeron un cedro del Libano.—Labraron encinas de Basan para formar tus remos; y de marfil de India hicieron tus bancos, y tus magníficas cámaras de popa de materiales traídos de las islas de Italia.—Para hacer la vela que pende del mástil, se tejió para tí el rico lino de Egipto, con varios colores; el jacinto y la púrpura de las islas de Elisa formaron tu pabellón.—Los habitantes de Sidón y los de Arad fueron tus remeros: tus sabios, oh Tyro, te sirvieron de pilotos.....» (1).

Fenicia renació en Cartago, colonia suya; Roma, para sobreponerse á los cartagineses, tuvo que imitar el modelo de sus galeras, ganando con ellas en la mar el cetro

(1) La profecía de Ezequiel, capítulos xxvii y xxviii.

El resto de la profecía se compendia en la inspiración de Fernando de Herrera:

«Mas tú, fuerza del mar, tú, excelsa Tiro,
Que en tus naves estabas gloriosa
Y el término espantabas de la tierra,
Y si hacías guerra,
De temor la cubrias con suspiro,
¿Cómo acabaste fiera y orgullosa?
¿Quién pensó á tu cabeza tanto daño?
Dios, para convertir tu gloria en llanto
Y derribar tus inclitos y fuertes,
Te hizo perecer con tantas muertes.»

del mundo, y he aquí, señores, cómo por uno de los triunfos sobre los Anciates, cortadas las proas de las galeras vencidas, según cuenta Floro, y adornada con ellas, por trofeos de gloria, la tribuna de las arengas en el Foro romano, ideó la arquitectura la columna rostrata por representación y memoria de las victorias navales.

La marina, como cambiante de las ideas tanto como de las mercancías, en concepto apartado de la fuerza y la imposición, sirvió constantemente al arte, alimentando el estímulo con objetos traídos de lejos por fruto del botín ó por el más alto móvil de acrecentar la fama, y aun de inmortalizarla acarreando las preseas más caras á los vencidos; sus banderas, sus armas, sus navíos; los dioses que adoraban, las estatuas de sus héroes, los obeliscos á otros triunfos anteriores dedicados, sin que el trabajo, el tiempo ni el costo del transporte contrarrestaran á la satisfacción del amor propio. No por otra causa fueron á Roma llevadas las agujas del Nilo, las más bellas esculturas de Grecia, las joyas de Oriente y Occidente que caían en poder de las galeras ó de las legiones, llegando el conjunto á convertir á la ciudad del Tiber en museo universal y escuela abierta. Por idénticos impulsos se acumularon más tarde en Constantinopla, en Venecia, en los emporios, obras maestras que con la movilidad han influido en el progreso.

Sin salir todavía de la antigüedad, sirve el afán de los trofeos de significativo dato para la apreciación de la marina. No pudiera Calígula trasladar á Roma el monolito egipcio sin embarcación tan grande y sin medios mecánicos tan adecuados como los que fueron menester modernamente á fin de colocar en la plaza de la Concordia de París la aguja de Luxor. No emprendiera Hannon su periplo con treinta mil personas en sesenta naves, llevando los mantenimientos y los recursos de colonización que hoy mismo dieran á semejante empresa carácter extraordinario, sin vasos sólidos, capaces, y de condiciones muy superiores á

las que generalmente se les acuerda. En cuanto al abuso del adorno, acredítalo la seriedad con que Séneca escribía: «No es mejor el navío pintado con brillantes colores, con espolón de plata ó de oro macizo, ni el que lleva en figuras de marfil á los dioses protectores, sino aquel de madera fuerte, bien calafateado, que resiste al esfuerzo continuo del mar, que obedece al timón y que aguanta valientemente las velas.»

Tropel de gentes descendiendo del Norte como avalancha destructora, inició edad nueva, edad de hierro, en que aparecieron por el Océano los normandos, compitiendo en fiereza y estrago. No existían ya naves que estorbaran el acceso de las suyas, pesada y fuertemente labradas con pinos hiperbóreos, á fin de andar por costas bravas retando al clima; sin embargo, no desconocían sus constructores la noción de lo bello. Los *drakkars* y *snekkars* de los escandinavos, ó sea dragones y serpientes, respondían á estos nombres con monstruosas figuras de cobre dorado ó plateado en la proa, distinguiéndose los de los *vikings* ó caudillos por el esmero en dorar además algún ave marina en el extremo del palo, así como por los emblemas pintados en las velas, sobre fondo de púrpura ó azul (1). En la borda ponían, por defensa de los remeros, escudos de acero bruñido en que reverberaba el sol, atemorizando á los enemigos la vista no menos que el sonido de los cuernos y el chocar preventivo de las espadas.

Mucho sufrió nuestra Península de esta plaga, á tiempo que, afrontando desde los lugares más agrios la invasión de los moros, tenían los naturales que defender con una

(1) Era costumbre entre los escandinavos enterrar á los *vikings* con el *drakar* en que habían navegado, y que al fin venía á servirles de ataúd. Sobre la embarcación se amontonaba tierra hasta formar túmulos que se confunden con las colinas naturales. En uno de ellos se encontró un *drakar*, cuyo modelo, con algunos vestigios, se guarda en el museo arqueológico de Cristiania, calculando ser del año 900.

mano el surco que abrían con la otra. Sepultadas por la guerra las artes, las ciencias, el comercio, la civilización, en fin; refugiados los vestigios en el templo, de allí habían de resurgir: no en vano se ha dicho (1) que á la voz sublime del Evangelio, bajo el primer informe edificio donde se alzó una plegaria acepta al Dios humanado, nacieron juntas las artes españolas. Allí, al crecer la basilica, dió la escultura esbeltez á las formas; la pintura gracia á las proporciones, y germinaron el retablo, las iniciales, orlas y adornos de los libros devotos. Allí, por remedio del azote de los piratas, se engendró el arte naval, buscando y trayendo de Génova el Arzobispo de Santiago, Gelmírez, en el reinado de Alfonso V, maestros que enseñaran á manejar el hacha y el remo, olvidado de todo punto el ejercicio (2).

Tosco y pesado como las armas, como la educación, como el lenguaje, tenía que ser el bajel construido en aquellas circunstancias sobre las playas del reino de León: á la necesidad de preservar los materiales de los efectos nocivos de la intemperie, acudieron los interesados untando el casco con brea y sebo y tiñendo las velas con tanino. Por complemento de tan groseros procederes, hacían provisión de guijarros que sirvieran á la vez de lastre y proyectiles.

Cuando se fueron recobrando de los moros los puertos meridionales, encontrada ó adoptada en ellos la barca latina por uso general en el Mediterráneo, pintaron los tripulantes en la proa unos ojos que subsisten aún en las costas española y napolitana, en prueba de la fuerza de las tradiciones, porque los mismos ojos se esculpieron ó figuraron siglos atrás en los monumentos egipcios, en la columna trajana de Roma y en los frescos de Pompeya, que

(1) El Marqués de Molins: *Discursos*.

(2) *La España Sagrada*, t. xx, pág. 301.

copian marinas. El litoral del Norte, más apartado de la influencia antigua, manifestó la de los odiados normandos en el primitivo adorno de las embarcaciones, consistente en toscas figuras de animales indefinibles ó de hombres que, á ser fielmente copiados de la naturaleza, hicieran buenas las teorías de Darwin; no son, á la verdad, mucho más perfectos los esbozos de D. Froila ó Fruela en la basílica asturiana, ni los de los seres que se procuraron realizar en los capiteles de Santiago el Viejo de Zamora. Con todo, no tardó en extenderse por las riberas cantábricas la construcción de bajeles con vigor y progreso tan notables, que muy luego enlazaban al golfo con los más recónditos senos del Norte, sobreponiéndose á los que sirvieron de primitivos modelos.

En el reinado del Santo titular y patrono de esta Academia ocurrió el primer alarde glorioso de la marina castellana, al decidir con su fuerza la rendición de Hispalis. Los libros de *Las Cántigas* y de *El Lapidario*, de don Alonso el Sabio, nos han conservado dibujos de esas naves de proa llena, alta, ferrada, tan capaz de romper el puente de Triana como de destruir otro cualquier obstáculo en su encuentro. Indica la popa la incipiente aplicación de la arquitectura ojival, con la cubierta angulosa del coronamiento, y la cruz del remate, aquel signo que en las banderas, en las velas, en los escudos, en el pensamiento, presidía á las acciones de la monarquía cristiana, como genuino símbolo á la vez de la fe y del patriotismo. Al leño del Crucificado se unió á poco la figura de su Santa Madre, copiada acaso por los mareantes de las efigies vistas en Brujas, Chartres ó Reims. En la nave del sello primitivo del cabildo sevillano figura en muy buenas proporciones (1), y no inferior es el dibujo del sello municipal de

(1) *Signum Capituli Hispalensis*, copiado de una escritura del año 1256 por Ortiz de Zúñiga, en los *Anales de Sevilla*.

Lyme Regis (1), que conmemora la llegada á Inglaterra de la infanta D.^a Leonor, hija de San Fernando, después del casamiento con el príncipe Eduardo, celebrado solemnemente en Burgos, año 1254. El navío grabado ostenta en la proa á San Jorge, patrón de Inglaterra, en actitud de abrirse paso con la lanza; la popa está coronada por un Crucifijo entre las imágenes de la Virgen María y del evangelista San Juan, y en el centro ondean dos estandartes de forma rectangular, con más altura que base ó ancho, el uno con tres leopardos, armas reales de Inglaterra, el otro con cuatro cuarteles de castillos y leones, que eran las de Castilla.

Mientras en el Mediterráneo iban los catalanes disputando á venecianos, genoveses y pisanos el dominio, avanzando sistemáticamente hacia Oriente, los castellanos ganaban la mano á cuantos contradecían su ingerencia en el Norte. Ya solicitaban su cooperación y alianza insistentemente Inglaterra, Bretaña, Francia, Flandes, sabiendo por experiencia lo que valían. ¡Feliz recordación marítima!

D. Pedro, primer rey de Castilla que entró en la mar á combatir, aparejando vaso con tres torres, que mejor que bajel parecía ciudad, ennobleció sus aficiones marineras encargando á orfebres sevillanos fabricar una galea de plata y una nao de oro con piedras y aljófar, por joyas en que ponía la mayor estimación (2). La catedral de Mallorca conserva otra nao de plata, muy bella, donada por algún devoto imitador del Rey (3).

(1) *Sigillum Comvne de Lim.*, reproducido por Harris Nicolás.

(2) López de Ayala: *Crónica de D. Pedro*, capítulos III al VII y XI.—Legó la nao á la infanta D.^a Beatriz, y la galea á D.^a Constanza.—Testamento del Rey.—La Tabla de Oro, *Boletín de la Academia de la Historia*, t. xv, páginas 59 y 60.

(3) En el libro de fábrica titulado *Consulta de las Ordinaciones*, folio 69, página 2.^a, que se guarda en el Archivo catedral de Palma de Mallorca, consta, por nota marginal, que el Ilmo. Cabildo, por acuerdo del día 3 de Marzo de 1546, concedió la autorización que habían pedido los honorables marineros para hacer labrar el relicario gótico (que figura la nao) y adornos, de la reliquia de las

Consignó el cronista Froissart que los bajeles castellanos que en la Rochela derrotaron y prendieron al Conde de Pembroke, y lo mismo los que subieron por el Támesis dejando señal de hierro y fuego en los puertos principales de Inglaterra, tenían las proas entalladas, las popas guarnecidas con ricos festones dorados, pintadas las velas, y en los palos flámulas tan grandes, que las puntas llegaban á bañarse en la mar; cosa hermosa de ver. Llevaban, en efecto, por gala, imágenes policromas, estofadas con primor. La de la Madre de Dios, recogida en el golfo de Cantabria; la del Santo Cristo de Candás, venerada en Asturias; todos esos simulacros hallados por las redes ó traídos por las olas á la playa, que la piedad ha revestido con poéticas leyendas, son despojos de naos españolas de la Edad Media, destrozadas por los temporales.

Doscientas fueron á Flandes por escolta de la infanta D.^a Juana y acompañamiento de la princesa Margarita de Austria en el regreso, á prevención de que las fuerzas juntas de Inglaterra, Bretaña y Francia osaran hostilizarlas.

«Velero bosque, de árboles poblado,
Que visten hojas de inquieto lino» (1).

Cuarenta, desvanecido el recelo, condujeron á la infortunada D.^a Catalina de Aragón á la costa británica, transportando el equipo, caballeriza y dote. Para descubrir un mundo nuevo, cerrando el período de aquella edad, bastaron tres.

Algo debo insinuar, por rápida que sea esta reseña del arte naval, acerca de un su anejo: de la carta de marear, relegada con los inventos de la imprenta y el grabado. Este regimiento indispensable del piloto, se formaba trazando sobre una hoja de pergamino más ó menos grande,

espinas de Nuestro Señor Jesucristo que existían en la sacristía de dicha catedral, siendo concluida la fábrica del relicario en 15 de Mayo de 1547.

(1) D. Luis de Góngora.

tan grande á veces como consentía la piel entera, la configuración de las costas, con señalamiento y nomenclatura de los puertos, canales, bajíos, en su relativa posición geográfica. En el interior de las tierras, cuyo conocimiento no importaba al navegante, adornaba el artista los claros con figuras de los soberanos, banderas y escudos de los estados, perspectivas de las ciudades, ejemplares notables de la fauna y la flora; y en la mar, habiendo espacios sin islas ó arrecifes que fijar, ponía navíos, cetáceos, eolos ó rosas náuticas, todo ello con delicados colores y oro, presidiendo una imagen devota; generalmente la Madre del Redentor, *Maris Stella*. Cuando con hojas reducidas y regularizadas componía un atlas, encuadrábalas con orlas de flores y pájaros, grifos y alimañas fantásticas, reservando para la portada, religiosa siempre, el esfuerzo de la imaginación y de la habilidad, no inferiores á los que acreditan los libros de coro pacientísimamente miniados en los monasterios. Sobresalían en la pintura de las cartas de marear los cosmógrafos mallorquines en tanto grado, que iban, llamados, á trazarlas en los principales puertos de Italia y Francia. Américo Vespucci pagó ciento treinta ducados de oro, equivalentes á unos once mil reales de la actual moneda, por una sola hoja, obra de Gabriel de Valseca, que se guarda en el museo de Palma. El naval de esta corte posee la que Juan de la Cosa, piloto y compañero de Colón, hizo y presentó á la Reina Católica, fijando por vez primera las islas descubiertas en el Occidente.

Vuelvo á los cambios ocurridos en las naves.

Carlos de Gante, viniendo joven á ocupar el trono en un navío digno de la grandeza de sus ensueños, hacía oración diaria arrodillado ante la vela mayor, donde un Cristo pendiente de la cruz, entre las efigies de Santa María y del discípulo querido, se veía encuadrado por las columnas de Hércules y el mote *Plus ultra*, que en cintas ondulantes daban vuelta. Dirigía á seguida el Monarca la

vista y la mente á la vela de gavia, donde se mostraba la Santísima Trinidad, y al trinquete, representación de la Virgen María con su Hijo en brazos, pisando la luna, rodeada de rayos de sol, y teniendo sobre la cabeza un nimbo formado de los siete planetas. En el velacho, al flamear con el viento, parecía que el Señor Santiago, patrón de España, refrenaba el caballo y esgrimía la terrible espada; en la cebadera, mojaba de verdad en el agua San Cristóbal el pino que servía de báculo á su colosal figura; en la mesana ocupaba San Nicolás el lugar correspondiente á su reconocido patronato sobre el marinero (1).

Años después llegó triunfante á Túnez el César en la Galera Real, regida por Andrea Doria, cuyo diseño se complació en cincelar Benvenuto Cellini sobre el plato del Louvre (2). La tapicería flamenca de la Casa Real y los frescos del mirador de la Alhambra de Granada la reproducen por tipo marcado; en el estandante persevera el Crucifijo cubriendo el símbolo nacional de las armas; en la ornamentación general se advierte que imperaba el Renacimiento. Tritones y nereidas ornán la proa airosa; los paveses, uniformemente extendidos por la borda, no defienden ya de los dardos enemigos; la pólvora ha hecho ineficaz el reparo, y sirven únicamente de motivo á la decoración, que de ahí tomó el nombre de pavesada, ofreciendo espacio á los esmaltes y figuras de la Heráldica; señala el asiento de cada remero un gallardete; en los palos y entenas ondean flámulas, tordanos, pinelos, con armas y motes; las velas lucen por paños alternados los colores rojo y gualda con que España de lejos se anuncia, y la atenta observación encuentra por doquiera reminiscencias griegas y romanas.

(1) Laurent Vital: *Relation du premier voyage de Charles-Quint en Espagne de 1517 á 1518*.—Las pinturas de estas imágenes, dice, eran muy hermosas, y estaban hechas en las dos caras de las velas.

(2) Museo del Louvre, Sala de Apolo.

Mucho más se significan en la galera que D. Felipe el Prudente ordenó para que su hermano ejerciera la capitania general del mar. La nave de Hierón de Siracusa, construída por Architas, según los planos de Arquímedes, progenitor de la Hidrostática, inspiró á Archemelo, ateniense, un poema descriptivo; la galera de D. Juan de Austria dió á Juan de Mallara asunto para un libro, con el deseo de contar sus bellezas (1), encarecidas además por Cristóbal Mosquera de Figueroa, y por Lorenzo Vander Hammen.

En la media popa se descubría la figura de Tetis, en relieve, entre dos águilas doradas, con perfiles negros. Dos leones, dorados también, sostenían las armas de Austria y el toisón. Las cuatro efigies de las virtudes cardinales, sentadas, asimismo adornaban la popa. Entre los términos veíanse pinturas de la historia de Jason, como la nave de Argo, la pelea del toro y algunas más. Otros tableros de pintura é imaginería, en cuadros, términos, frisos y labores de oro, respondían al pensamiento; no se veía por la galera otra cosa que figuras alegóricas: Marte, armado con la espada de Vulcano, y defendido con el escudo de Palas en señal de que D. Juan vengaría los agravios de la cristianidad contra el poder de los infieles; Neptuno en su carro, con un mancebo vestido de capitán y entregándole las riendas de sus caballos marinos, como alegoría del rey Felipe, confiando á D. Juan la empresa. En una parte se divisaba á Mercurio, con el dedo en la boca imponiendo silencio, en señal del recato y secreto que cumplen al buen capitán. En otras partes, Palas armada, en muestra de saber y prudencia; Ulises, puesto al canto de las sirenas, tapándose los oídos con las manos; el Tiempo en carro tirado de ciervos y un mancebo con insignias de capitán, asido con una mano al reloj del mismo Tiempo, y con la

(1) Juan de Mallara: *Descripción de la Galera Real del Sermo. Sr. D. Juan de Austria*, publicada por la Sociedad de bibliófilos andaluces.

otra á los cabellos de la Ocasión. Todo era allí objeto premeditado; todo simbólico, rico y de refinado gusto artístico, respondiendo al propósito real de que la misma galera sirviera de libro de memoria, que á todas horas abierto amonestase al señor D. Juan. El espolón mostraba la figura de Neptuno sobre un delfín, señalando la majestad del Rey; las arrumbadas en que iban las armas de Su Majestad, con festones y frisos de dioses marinos y tritones, declaraban su poder en la mar; el asta del estandarte, labrada y dorada, era un prodigio de arte.

La traza primera de la escultura y pintura fué ideada por Juan Bautista Castello, el Bergamasco; pero habiendo muerto antes de realizarla, modificaron el plan y dirigieron por partes la obra, el capitán Alzate, constructor del casco; Benvenuto Tortello, arquitecto; Juan Bautista Vázquez, notable escultor y pintor sevillano; Juan de Mallara, y Fernando de Herrera, el Divino. Júzguese lo que sería obra de tales ingenios.

Felipe III se preocupaba menos de navíos; aunque haya constancia de que la Galera Real no desdecía de las de su padre, teniendo dorados los palos y los remos, vestidos los forzados de damasco carmesí, la escultura de la popa por defuera perfectísima y por de dentro labrada de costosas taujías de nogal, ébano y plata, sin que faltaran sirenas, delfines y náyades (1), excedían en decorado las embarcaciones de un súbdito, gran político, apreciador del elemento marítimo. El Duque de Osuna, durante los virreinados de Sicilia y de Nápoles, construyó, entre muchos bajeles con que supo domar la soberbia de Turquía y de Venecia en repetidas victorias, una galera tallada por el maestro Antonio Foli, en cuya popa plantó cien planchas de plata cincelada el orifice palermitano Jerónimo Timpanaro, y una nao

(1) Ioan Baptista Lavaña: *Viaje de la Catholica magestad del rei D. Felipe III, N. S., al reino de Portugal, 1622.*

capitana apellidada por el vulgo *El Escorial del mar*, en expresión de su grandeza y del gusto de las esculturas y pinturas. La celebró no menos la poesía en la ópera titulada *I Trionfi del mare* (1).

Varios artistas ignorados, entre ellos Ginés López, autor del retablo del Hospital de Galeras de Cartagena (2), contribuyeron por entonces al esplendor del arte, esculpiendo las popas ó pintando las cámaras y las velas; y, ¿qué mucho, si lo hizo el insigne Zurbarán, dedicando la inspiración al rey Felipe IV?

Consta el hecho en documentos recientemente hallados en el alcázar de Sevilla (3), por los que se sabe que bajo la dirección del capitán Lucas Guillén de Veas se construyó allí un navío de reducidas proporciones para recreo del Soberano en el Retiro. Nada le faltaba de cuanto usaba un galeón: artillería de bronce, arboladura, velamen, pavesadas, aunque calaba en el agua solos tres palmos, y no ofrecía espacio á más de ocho personas. Francisco Zurbarán recibió por precio de su obra 914 reales; Alonso de Llera, otro pintor, 1.400; Gaspar Ginés, entallador, por dos culebras, dos leones, seis bichas, las armas Reales y la figura del santo Rey, que coronaba la popa, 24 ducados, y á proporción el ensamblador Alonso Pérez, y los doradores del balaustre y grutescos. Disfrutó el Rey de este juguete con mucho gusto, acompañado de su favorito el Conde-Duque, mientras llegó ocasión de visitar en el puerto de Pasajes un galeón de veras, la capitana de España, nombrada *Roncesvalles*, nao de las de mayor porte y ostentación. Haciéndose por entonces la entrega de la infanta D.^a María Teresa por esposa del Rey de Francia, esperábase en Fuen-

(1) Representada en Nápoles en 1618.

(2) Residía en Lorca en 1696.

(3) Por D. José Gestoso, que los ha publicado en opúsculo con título de *El Navio «El santo rey D. Fernando»*.

terrabía una embarcación que, si no fuera por las pinturas que la matizaban, creyeran los ojos, al decir de un espectador (1), que había caído la forma sobre un pedazo de oro. En el coronamiento de la popa estaba el bulto airoso de un Cupido á caballo sobre un monstruo entre león y sierpe; más abajo, pintado con valentía, el precipicio de Faetón; en la cámara estaban asimismo pintadas diferentes fábulas, encuadradas en rayos dorados y labrados primorosamente, vistiendo el resto y fondo, brocado blanco con labores de oro. Postrimerías de la marina española, amagada por una legislación inconcebible en la política de los Reyes Católicos, consumida por falta de previsión, de reemplazo y de estímulo, bajo el gobierno de la Casa de Austria, al cabo de cinco siglos de ascendencia y preponderancia. Felipe V hubo de servirse de escuadra extranjera para visitar su reino de Nápoles, y aunque Patiño y Ensenada improvisaran navíos, no volvió con ellos el espíritu que animó á los viejos galeones.

Las construcciones de esta época, caracterizadas por la popa de espejo, la roda gacha con brazales y adherentes, pagaron tributo á la hojarasca de Borromino y de Churriguera, dando origen á la significativa designación de los *Figurones de proa*.

Tengo para mí que Nicolás Salcillo puso mano en la escultura de estos navíos, porque en otro caso, ¿qué vino á buscar en Cartagena? Ni lo dicen los biógrafos, ni ha parecido hasta ahora, entre los papeles de Contaduría del Departamento, testimonio con qué afirmararlo; sin embargo, es posible que Francisco Salcillo, gloria de Murcia, empezara bajo la dirección de su padre á manejar la gubia en el arsenal, ni más ni menos que Alberto Thorwaldsen, entallador, en Copenhague, de mascarones de navíos que despertaron su genio clásico.

(1) D. Leonardo del Castillo: *Viaje del rey D. Felipe IV, el Grande, á la frontera de Francia*. Madrid, 1667.

Desaparecieron del arte naval, con las modificaciones traídas por el siglo XVIII, dos motivos simpáticos: la decoración de los estandartes y la de los fanales, símbolos preciados de la nacionalidad y de la jefatura superior; objetos del mayor respeto, por los cuales se ponía la vida en aventura tratando de ganarlos al enemigo como el mejor trofeo de victoria, ó se sacrificaba, requiriéndolo el caso, antes que perderlos con la reputación.

Carlos V el Emperador, al poner las armas de España cobijadas por el Crucifijo en una haz de la bandera y por la Virgen sin mancha en la otra, obedecía á la tradicional observancia de una disciplina que juntó, desde los tiempos de la Reconquista, los conceptos de Religión y Patria. En la misma disposición llevaron las insignias Alfonso VIII á las Navas y Alfonso XI al Salado; Gonzalo de Córdoba, el Duque de Alba, Farnesio, Bazán, Colón (1), Cortés, Pizarro y Villalobos, siguieron mostrándolas por uno y otro mundo, alentando con su vista á los soldados de tierra y mar en los triunfos, siendo consuelo y esperanza suya en los reveses. Natural es, por lo tanto, que se dispusieran los emblemas con la riqueza y gusto debidos á su representación, encomendándolos á quien supiera darles carácter.

Para la marina, por espacio de cuatro siglos, se pintaban los estandartes de combate, gala primera del soldado, sobre damasco carmesí, en grandes dimensiones, poniéndoles flecos de oro. Dicho está que Zurbarán empleó sus pinceles en obra tan honrosa; el libro de Pacheco nos enseña que no fué singularidad ni capricho de artista (2):

«Joven todavía Francisco Pacheco, y probablemente en casa de su maestro Francisco Herrera, el Viejo, desde el año 1594 para adelante pintó cinco estandartes Reales,

(1) *Una banniera nella quale era figurato il Nostro Signore Jhesucristo in croce.* Ramusio: *Delle navigation e i viaggi, raccolta*, vol. III, fol. I.

(2) D. José M. Asensio: *Pacheco y sus obras.*

los cuatro para las flotas de Nueva España, de á treinta varas, y el postrero para Tierra Firme, de cincuenta, todos de damasco carmesí.

»Pintábale cerca del asta un bizarro escudo de las armas Reales, con toda la grandeza y majestad posible, enriquecido á oro y plata y de muy finos colores, todo al óleo. En el espacio restante, hacia el medio círculo en que remataba la seda, le pintaba el apóstol Santiago, patrón de España, como el natural ó mayor, armado á lo antiguo, la espada en la mano derecha levantada, y en la izquierda una cruz, sobre un caballo blanco corriendo, y en el suelo cabezas y brazos de moros. Demás de esto, hacia una cenefa por guarnición en todo el estandarte, de más de cuarta de ancho, en proporción, con un romano de oro y plata perfilado con negro y sombreado donde convenía. La espada y morrión, de plata; la empuñadura, riendas, tahalí, estribos y otras guarniciones y diadema del Santo, de oro, y lo demás pintado al óleo con mucho arte y buen colorido..... Apreciábase la pintura en más de doscientos ducados, según la calidad y coste que tenía.»

Sabido es que en menos se pagaron algunos cuadros de Murillo; razón más para estimar que los pintores de nombre no desdeñaban el recurso excelente ofrecido por los proveedores de la Armada en la frecuente demanda de insignias. Solamente para el apresto de la escuadra que había de conducir al príncipe D. Felipe á casar con la reina María de Inglaterra, se encargaron é hicieron, entre banderas, flámulas y gallardetes, más de quince mil (1), teniendo el estandarte Real ochenta varas sin el fleco.

Ejemplares notables en la factura, y que comprueban las dimensiones y forma de las insignias, son las que el pontífice Pío V envió con Breve á D. Juan de Austria al empezar la jornada de la Liga. Consérvanse por reliquia

(1) Andrés Muñoz: *Viaje del príncipe D. Felipe á Inglaterra*. Zaragoza, 1554.

en la catedral de Toledo, donde se exponen al público en la fiesta de aniversario de la batalla de Lepanto, y cubren, como cortinas, el hueco de los Arcos del Crucero. Muestran un hermoso Crucifijo pintado al óleo, á cuyos pies se hallan las armas del Papa; á la derecha las de España; al otro lado las de Venecia, ligadas con una cadena, de que penden por debajo las del generalísimo D. Juan. El oro pulimentado del adorno deja apenas ver el damasco del fondo. El estandarte, en medida moderna, tiene 7^m,30 de longitud por 4^m,42 de anchura; la flámula 15^m,26 por 4^m,70 en el mayor ancho, y pesa 200 kilogramos (1).

En los fanales tocaba el lucimiento á la escultura, testificándolo las espléndidas memorias depositadas en el Escorial y en el palacio del Viso, museo del arte marítimo, formado por el primer Marqués de Santa Cruz con las preseas de sus victorias. Mallara describió estas insignias en la Galera Real, dándoles cinco palmos de altura, sin pie ni remate. Eran de bronce y cobre, con doce términos y vidrieras. A la redonda por lo alto, tenían arquitrabe y friso, y encima cúpula y linterna de seis ventanillas, sobre la cual iba una figura de un palmo. Tenían repisa ó recibimiento con la peana redonda; el pie con cuatro arpas y festón sobrepuesto de otras tantas cabezas de león. Seis de las vidrieras, claras; las otras seis, con figuras y armas Reales, siendo las de remate las tres Virtudes.

Cuéntase de Juan Andrea Doria que asistió á la armada de la Liga con galera suya propia que correspondía á la del jefe (2), llevando precioso fanal que figuraba la esfera celeste. Al empezar el cañoneo, mandólo guardar en el fondo, diciendo que no quería exponer aquella joya artis-

(1) He publicado la descripción, acompañada de cromo, en la *Revue de l'Art Chretien*. Lille, 1889.

(2) Describiéronla Merli y Belgrano: *Il palazzo del principe Doria a Fassolo in Genova*. Génova, 1874.

tica; y como por el acto ocultaba ante el enemigo su jerarquía, y por las maniobras estuvo á punto de comprometer la suerte de la jornada, presumiendo que, al modo de Jerjes, *fugiebat extinta Prætorix navis lumine*, se le hicieron comentarios nada lisonjeros. Sacó ileso el fanal y aun la galera, cuando quedaba destrozada é inútil la de D. Juan de Austria; pero dijo, en cambio, el rumor de las gentes, que Doria no había encontrado en Lepanto la reputación que perdió en los Gelves. ¡Dura profesión esta del mar, que pone en perpetuo riesgo á la honra, por encima de la vida!

Debo deciros, tratando del Arte, que entre las grandes privaciones sufridas por el navegante, no se ha contado en absoluto la de los goces de la música. En un principio satisfacían al aparato marcial, y á las necesidades del servicio, las trompetas, de remotísimo origen, según indica el recuerdo de Jericó; sucesivamente se acopló á su metálico son el de los pifanos, sacabuches, oboes, dulzainas y flautas, constituyendo el núcleo de las bandas militares (1). El Emperador se hizo acompañar á bordo de músicos, sin que se sepa qué instrumentos usaban; Felipe II fué recibido en la capitana del Marqués de Santa Cruz tocando los clarines, á que respondían las demás galeras, y luego los ministriles altos, extremados músicos, «reparados de muchos libros de cifra, y en ellos apuntados villanescas, motetes y otras diferencias, no olvidando las cántigas á la usanza de este reino, todo con modernas, buenas y sonoras sonadas, cuya armonía levantaba los espíritus á la celestial contemplación, con la consideración de ser este arte imitación del angélico».

(1) En las leyes de D. Alfonso X, partida II, tit. xxiv, ley 4.^a, se ordena dar posesión á los cómitres ó capitanes, «vistiéndoles de paños bermejos, poniéndoles en la mano un pendón de señal de las armas del Rey, y metiéndolos en la galera tañiendo trompas é añafles».

Son palabras de testigo (1) que se maravillaba de sentir tan grata impresión producida por enemigos de la Fe, y conviene explicarlas haciendo saber que, por tiranía de lo que ahora llamamos moda, habían dado los generales de galeras en tener á popa esclavos turcos ó moros, lujosamente vestidos á la oriental, diestros en la chirimía, con que, por contraste original, acompañaban á la espuma de la sociedad cristiana encadenada en los bancos, á los forzados, cuando en coro cantaban, invocando á María: *Salve Regina*. En la jornada de Felipe IV al Bidasoa, que he mencionado, se oyeron en las naves violines, y no mucho después, viniendo á España D.^a María Ana de Neuburg á compartir el tálamo de Carlos II, traía en el navío un clavicordio que no poco serviría á la señora contra el tedio, habiendo tardado en hacer por mar la travesía desde su patria á Ferrol, casi nueve meses (2).

Larga va siendo también ésta, por la que os llevo balanceando rudamente. ¿Estáis mareados? Lo temo, y no he de retardar el momento, que ansiaréis, de volveros á terreno firme, donde campo, aroma y poesía os compensen el mal rato pasado. Así como así, poco queda que decir, llegados al tiempo presente. Los prodigiosos adelantos de las ciencias en el siglo del vapor y de la electricidad, han transformado radicalmente los vasos marinos. Notado está que la catedral gótica les prestó los arbotantes y los rosetones: que con el Renacimiento se vistieron de fábulas, y que la influencia plateresca les dió medallones y atavío de formas romanas; visto queda asimismo que á su vez las naves, por los caminos de las invasiones desastrosas, y aun por el nuevo de las Indias occidentales, trajeron á la patria ideas y modelos artísticos; era de ley natural

(1) Isidro Velázquez: *La entrada que en el reino de Portugal hizo la S. C. R. M. de D. Felipe, segundo de su nombre*. Lisboa, 1583.

(2) Anónimo: *Journal du voyage de Reine depuis Neubourg jusqu'à Madrid*.

que al levantarse las estaciones de ferrocarril, los puentes tubulares y los viaductos de bastidor con material que ofrece muchas ventajas, se procurara la aplicación á la marina, como se hacía ya cuando empezó la lucha tenaz entre el cañón y la coraza. De ella han nacido buques de una fuerza, de una capacidad, de una rapidez jamás presumidas. Sin considerarlos como elementos de guerra, que no es este lugar donde se dé culto á Belona, parece que dan vida real á las naves de los Tolomeos con su tonelaje, salas, baños, neveras, aparadores, tapices, plata, cristal; todo esto se encuentra en los transatlánticos, con aditamentos no soñados por los egipcios; el motor potentísimo que empuja; el agente misterioso que alumbra; los aparatos que transmiten el calor, el sonido y la palabra; los mil utensilios tan gratos á la comodidad y al regalo.

¿Me consentiréis que, proclamando los mágicos progresos conseguidos con el hierro, manifieste duda de que al Arte se extiendan todavía?

Apenas me atrevo á insinuarlo; paréceme que en esas enormes construcciones imponentes, unidad de las escuadras modernas, que destacan en confusa visión torres, reductos, chimeneas, plataformas y puentes; que en ese conjunto, Mongibelo á flote que la razón admira, no descubren los sentidos la gracia de las curvas, la prolongación de las líneas, la elegancia de la arboladura y del velamen, orgullo antaño del comandante, y orgullo legítimo, por cuanto con ellos conseguía, presidiendo la inteligencia, la rapidez de la evolución, que ha venido á ser efecto mecánico. Paréceme, digo, que en el período de transición que atravesamos, se ha sacrificado por de pronto la hermosura al ideal de la masa impenetrable.

¿Me engaña la impresión? ¿Influye acaso el juicio la desconfianza de la novedad ó el hábito adquirido desde la juventud, en que

Vi resbalar, gallardas y atrevidas,
Las voladoras naves
Sobre el hirviente piélago mecidas»? (1).

Puede suceder; desconfío del criterio propio, y quisiera saber de vosotros si sentís algo análogo mirando alternativamente á las agujas de Strasburgo, Soissons ó Burgos, y á la torre de Eiffel.

Sea como quiera, hemos de confiar en que el Arte, sorprendido y suspenso, desplegará de nuevo sus brillantes alas, acomodando al material novísimo sus recursos inextinguibles. El hierro abunda en las entrañas de la Península; el hierro circula con la sangre por las venas de los españoles en no menor proporción que en otras; de hierro harán bajeles que aumenten en la historia las páginas honrosas. Ya con ellos han alumbrado las inteligencias, osando los primeros dar la vuelta al mundo en la *Numancia*; y ahora mismo, respondiendo al deseo innato de penetrar lo incomprendible, han descendido con vaso de hierro al fondo del mar, respirando y moviéndose á su albedrío bajo del agua, como cetáceos.

Elevemos el alma invocando al Supremo Creador, fuente pura de belleza como de verdad, ciertos de que no dejará nunca de inspirar al arte español originalidad y grandeza.

(1) A. Fernández Grilo.

And I have loved the Ocean!....

BYRON.—*Childe Harold's*.

DISCURSO

DEL

ILLMO. SR. D. LORENZO ÁLVAREZ CAPRA

EN CONTESTACIÓN AL PRECEDENTE.

SEÑORES:

Al cumplir el encargo que esta ilustre Corporación me ha confiado, dando cortés bienvenida al nuevo compañero, y contestación al discurso con que acaba de iniciar sus tareas académicas, especiales circunstancias me compelen á separarme de la costumbre generalmente seguida en estos actos, por la que, hablando en nombre de la Real Academia, se razona el llamamiento y se justifica la elección del adepto, haciendo motivo de júbilo la oportunidad de reseñar sus méritos.

Me unen al disertante lazos tan estrechos, que ni me consienten decir lo que él calla, ni menos que discuta ó analice los reparos expuestos al llegar á la silla vacía del inolvidable Marqués de Monistrol, arrebatado apresuradamente de esta Academia, cuando con frutos abundantes y sazonados honraba de continuo á las Bellas Artes que aquí rendimos culto. Cierto, por otra parte, que el discurso que acabáis de oír sobre el arte naval, pródigo en datos y noticias de interés, me relevaría de elogios; pero no llegan á tanto las trabas del afecto, que impidan que os recuerde lo que es notorio entre hombres de letras.

El Sr. Fernández Duro, por cariño á la ciudad de Zamora, donde tuvo cuna, escribió la primera historia de la

región, importante á los fines de esta Academia por el examen de las memorias que en su suelo dejaron las dominaciones sucesivas de romanos, visigodos y árabes, siguiéndolas en el período de la Reconquista, y las construcciones de los reyes de León, que hicieron de la ciudad á orillas del Duero uno de los baluartes de la Cristiandad. El templo de San Pedro de la Nave, obra del siglo ix; los de Santiago el Viejo y de Moreruela, en el siguiente; los de Santa María y San Claudio, con los muros y torreonos, en los inmediatos, páginas de gran enseñanza artística, que sirvieron á su investigación para descubrir datos de importancia, la fecha entre ellos, de la fábrica de San Cebrián, esculpida simbólicamente en un crismón de la torre; los nombres de los artífices que produjeron las admirables rejas y la preciosa sillería de la catedral; los cuadros de Fernando Gallego, ignorados por su colocación en retablos oscuros y sombríos, y otros varios monumentos iconográficos no más conocidos. Por zamoranos estudió también á dos ilustres personajes que ornaron esta Real Academia, D. Jerónimo Antonio Gil y D. Juan Nicasio Gallego, formando catálogo de las medallas que grabó el primero; elogiando públicamente las dotes literarias del segundo en la celebración del Centenario, en que la ciudad señaló la vivienda del inspirado vate con inscripción conmemorativa.

Algunas otras monografías ha dedicado al Arte en general, por excepción en la serie ya crecida de las más; empleada su vida en el servicio de la Marina del Estado, á ésta, á la navegación y á todo cuanto atañe al saber profesional, ha dirigido asiduamente sus estudios, uniendo á la enseñanza con que brinda el libro abierto del universo, la que ha buscado pacientemente en los archivos y bibliotecas por vocación manifiesta.

El discurso que habéis oído es síntesis del tema desarrollado en once volúmenes, ya impresos, y en algunos más

que tiene inéditos, correspondiendo al conjunto el título de *Disquisiciones náuticas*. En unas explica las memorias de la Arqueología; en otras, los datos referentes á la forma, capacidad y condiciones de navíos; cuál está dedicada á costumbres y prácticas de la gente de mar; cuál á ceremonias internacionales; la numismática le ha dado campo para recordación de los hechos y naves de fama; la iconografía, para examinar los monumentos erigidos á marinos célebres. Al reseñar la fundación de astilleros y arsenales con análisis de construcciones y adelanto de procedimientos, ha formado nóminas de ingenieros, de pintores y escultores, de cartógrafos, de instrumentarios y relojeros, ampliando las noticias acopiadas por Palomino, Ceán Bermúdez y Llaguno, con otras muy útiles al conocimiento de las obras de arte, reuniendo por sí solas amplio material para el estudio de la Marina nacional, de entidad juzgadas por nuestra hermana la Real Academia de la Historia al conceder al Sr. Fernández Duro asiento entre los distinguidos individuos que la componen.

Puede considerarse como síntesis de la exposición que aquí ha hecho del arte naval el académico electo, la influencia ejercida por la marina en el progreso de la humanidad y en los cambios por que ha pasado en el dominio del mundo. Harto comprueba sus apreciaciones la experiencia con los actos de un pueblo que pudiéramos creer sucesor de Fenicia, cambiando su lugar, no las tendencias. Así al menos lo estimaba el eximio poeta Quintana al apostrofar á

«Esos, los que á perpetua tiranía
Condenaron al mar; los que hermanaron
Del poder la insolencia y la soberbia,
Con la rapacidad y alevosía.»

No he de seguir paso á paso el orden de la oración acudiendo á los hechos de Nearco, lugarteniente de Alejandro en el mar, ni á los de los cartagineses de Amilcar,

que algo más de cerca tocan á España, siquiera sea por la fundación de Barcino, cimiento de la marina catalana; bastará, en comprobación del aserto de la unidad del Arte, recordar que, si la Arquitectura civil prestó á la náutica galas para su embellecimiento desde época remota, ésta ha devuelto á la primera ideas y nombres que concurren al fin perseguido por ambas. Llamábanse *crujías* en las antiguas galeras de mar, al paso que había de popa á proa en medio de los bancos en que iban los remeros; *crujía* se llama en arquitectura al espacio comprendido entre dos muros de carga, y con el mismo nombre de *crujía* se distingue el paso cerrado con verjas desde el coro al presbiterio en algunas catedrales. En la construcción se decía en lo antiguo *calafatear* las piedras, y entre gente de mar se *calafatean* las tablas y maderas de los barcos; en la edificación terrestre tenemos también *soberbias naves* y *proporcionados cruceros*, aunque, lejos de procurarles el arquitecto velocidad de 20 millas por hora, quiera darles inamovilidad perpetua.

Los navíos del Gran Capitán, á cambio del brillo del acero y del orden en el gobierno y administración que llevaron á Italia, reportaron las tablas de Rafael y los lienzos de Ticiano por modelos. El Arte nunca ha excluído al comercio, y en punto al íntimo enlace de sus manifestaciones, por el que se esculpieron naves en los palacios de Tebas y de Roma, muchas más subsisten que han prestado verdadero servicio á la historia de aquél. Bayeux, por ejemplo, antigua residencia de los Duques de Normandía y punto de partida de Guillermo, el conquistador de Inglaterra, conserva la tapicería que se supone obra de aguja de las delicadas manos de la reina Matilde, representando los episodios principales de la invasión, bordados los navíos con detalle bastante para juzgar lo que eran en el siglo xi. Descuella el real, mandado construir por la misma reina Matilde para el viaje de su es-

poso, adornándolo la figura dorada de un niño en pie, aplicando á la boca una bocina de marfil, á tiempo que con la otra mano señala el camino de la conquista, y aunque superior á los demás de la escuadra, compréndese por su diseño que por entonces se limitaba la construcción á barcones, que, aunque completamente lego en las cosas de mar, me figuro que apenas hoy se aplicarían á los usos del cabotaje, y que habían de necesitarse muchos para hacer pasar el Canal de la Mancha á los hombres y caballos del ejército normando.

Necesidad apremiante era el salvar las distancias cuando Pedro el Ermitaño inició el movimiento de las Cruzadas hacia la Tierra Santa, y se formaron los ejércitos de Godofredo, el héroe del Tasso, de Ricardo Corazón de León, de la infanta Leonor, nuestra valerosa compatriota, y entonces tuvo lugar el impulso de las construcciones navales, sobre todo en Italia, como indican las memorias de las antiguas repúblicas.

En otra tapicería notable, joya de gran valor que pereció en el incendio del Parlamento de Londres, estaba dibujada la armada que se llamó invencible por el número de sus navíos, por la enormidad de las dimensiones de cada uno y por el ejército que embarcaron. Invencible armada, en efecto, para otros navíos, no para los vientos desencadenados. Felizmente se sacaron copias de aquellos tapices, y es posible estimar la razón del asombro causado en las costas de Inglaterra por aquellas moles.

«No vió, por ventura, el Océano (escribía el cardenal Bentivoglio) espectáculo de mayor admiración. Extendíase la armada española en forma de media luna con inmensa distancia entre sus puntas. Los árboles, las entenas, las torreadas popas y proas, que en altura y número sobresalían á tanta máquina naval, causaban horror lleno de maravilla y ocasionaban duda si aquella campaña era de mar ó de tierra y si en muestra tan pomposa tenía más

parte este ó el otro elemento. Venía con espacioso movimiento, aun cuando traía llenas las velas, y casi parecía que gemían las ondas debajo de su peso y se cansaban los vientos de regirla.»

Las pinturas encomendadas como recuerdo de las vistas ó conferencias de los soberanos, sirven no menos á la historia artística, como aseguraba el académico electo.

Por aquéllas es sabido que en la entrevista de Fernando el Católico con Luis XII de Francia, verificada en Saona, las galeras españolas llevaban tendales de los colores rojo y amarillo que teñían también las velas; las cubiertas, alfombradas con ricos paños de grana; los palos, pintados, ondeando grandísimas flámulas; los marineros, vestidos de los mismos colores amarillo y rojo, con escudos de las armas de Aragón, de Nápoles ó de Sicilia, en el pecho, según la escuadra á que pertenecían, y que por parte de Francia lucía la almirante, gran nave que se dice montaba 200 piezas de artillería, que habremos de suponer no eran comparables para los efectos en junto, con una sola de las que llevan nuestros modernos buques acorazados *Pelayo* ó *Reina Regente*.

Rubens trasladó al lienzo la galera que condujo á su protectora María de Médicis; el Tintoretto pintó la capitana enrojecida en las Islas Curzolaes con la sangre de Barbarigo; Antonio Wassilachi y Pietro Longo, la escuadra de Veniero, y en todos los museos de Europa parecerían, si los buscáramos, muchos tipos de embarcaciones extranjeras interesantes á la historia del arte naval y que servirían de punto de comparación con las españolas descritas por el Sr. Fernández Duro, hasta llegar al *Great Eastern*, ensayo costoso, pero no estéril, de construcciones modernas; vapor de ruedas y hélices que, gracias á sus 211 metros de longitud, disfrutó, aunque por breve espacio, la fama de coloso, unida al recelo de que no hubiera para él puertos en el mundo.

Este gran bajel trae al recuerdo los monumentos en que la ciencia vence á la preocupación, dando á los productos artificiales preferencia sobre los que la naturaleza había proporcionado para materiales de obras. Las antiguas leyendas, que entre los peligros de la navegación ponían el de la atracción de las rocas magnéticas sobre los buques clavados con hierro, y aquellas que proscribían el uso de este metal por inconveniente para la seguridad de la edificación civil, fundadas sin duda en la oxidación que el contacto del agua del mar ó la simple acción atmosférica producen, son desterradas por los progresos de la siderurgia, de ese arte que ha sido para la arquitectura en general lo que el descubrimiento de la quinina á la ciencia de curar, ó el cloroformo á la cirugía, verdadera panacea para resolver multitud de problemas, puesto que abriendo inmenso campo á las aplicaciones, halla en el de la observación y la experiencia, no solamente el máximum de estabilidad y resistencia, al lado del mínimum de material y gasto, sino que ha ido á buscar en los adelantos de la química los medios de preservar ese material, por el tiempo limitado á que lo aplica el cálculo.

Precisamente la estimación del tiempo caracteriza el siglo nuestro. Mientras la idea de la perpetuidad era la que predominaba en las antiguas monarquías, en los linajes ó en los individuos, el tiempo para nada entraba en cuenta; á expensas suyas se emprendían en las inmediaciones del Nilo obras como las pirámides de Cheops y de Chefren, ejecutadas á costa del trabajo no retribuido, por carga personal obligatoria. En menores proporciones, pero con aspiración igualmente vanidosa, levantaban los magnates en otras edades y pueblos lujosas viviendas vinculadas con las rentas en su generación y nombre, y erigían aisladamente los poderosos, mausoleos y capillas que los cubrirían. Ahora, por las corrientes positivista y utilitaria, ha reemplazado á las alas del viejo Kronos la chispa, que, invi-

sible, vuela más; por ganar algunas horas de camino se perforan inmensas cordilleras, se tienden puentes atrevidos y se someten las calderas de los transatlánticos á presiones temerarias; por ganar días laborables, se destierran con sol artificial las tinieblas, trabajando al vapor en desprestigio de los titanes mitológicos, y álzanse por encanto en Londres, en Filadelfia ó en París, palacios capaces para la exhibición de productos de la industria del mundo entero, con preconcebido plan de deshacerlos á los pocos meses. A la entidad personal se la ha sustituido con el único medio de llegar á las empresas grandes: la sociedad anónima, interesada en el tanto por ciento del capital, no en transmitir un nombre que no tiene. Todo en ella, sin reserva de las obligaciones, es efímero; todo se cotiza, cambia y vence á plazo fijo.

Sin necesidad de sacar las consecuencias á que se presta la edificación del célebre puente sobre el Ródano, delante de Avignon, construido en siete años por San Benito el Menor, llamado comunmente San Benitico, quien, como todos sabéis, pasó á la edad de doce años, por voz del cielo, de la inocente vida de pastorcillo á la profesión de arquitecto milagroso, basta consignar un hecho para hacer patente lo que al Arte afecta el curso rápido de esas corrientes manifiestas.

Cruzan el Garona, en anchura de 500 metros, dos soberbios puentes que dan acceso á la ciudad de Burdeos; en la construcción del uno, que es de piedra, se emplearon once años, y su gasto fué de 19 millones de francos; para la del otro, que es de hierro, bastaron veintisiete meses, y no llegó á 4 millones de francos el costo.

Este y otros muchos hechos prácticos que citaríá si no temiera abusar de vuestra benevolencia, explican el lugar preferente dado hoy al hierro sobre los antiguos materiales piedra y ladrillo, pues si bien es cierto que con ellos se han ejecutado y se ejecutan obras grandes y atrevidas, no

hay medio de desconocer que éstas se hallan encerradas en límites de que no es dable pasar, y que, merced al uso del hierro se ha ensanchado prodigiosamente el campo de la construcción en sus diversas formas y estados.

El nunca bastante ponderado Palacio de máquinas de la última Exposición, obra del arquitecto Dutert, que constituye el verdadero triunfo de aquel certamen por la manera que está resuelto el sistema de apoyos de las grandes formas, que dejan un espacio libre, sin soporte alguno intermedio, de 48.300 metros cuadrados; el viaducto de Glasgow, reemplazado por otro nuevo en diez y seis horas, sin paralización del servicio de ferrocarriles; el puente sobre el Forth, en Escocia, bajo el cual pasó el acorazado mayor de Inglaterra el día de su inauguración, como si fuera diminuta ave acuática ó ligera barquilla, juntamente con la construcción de los grandes cruceros, manifiestan lo que con ese metal puede lograrse. Dicho puente, inaugurado á principios del corriente año, con longitud total de 2.400 metros, es obra sorprendente, aunque sólo se fije la atención en los dos arcos metálicos del centro, con 518 metros 50 centímetros de luz. Cada una de las torres de soporte mide, desde el nivel del mar, 112 metros 85 centímetros de altura, y han entrado en su construcción 54.000 toneladas de hierro y acero, habiendo sido su coste total de 50 millones de pesetas.

Al considerar la construcción del hierro á través del prisma meramente artístico, el Sr. Fernández Duro reproduce una tesis que es objeto de gran controversia en los actuales momentos, y justo es confesar que el hierro no lleva, hasta el presente, la ventaja: la tan discutida torre Eiffel, dejando á un lado la sencillez de su construcción, sin una pieza especial, sin un detalle fundido, no produce, en realidad, la grata impresión que siente el que contempla la de la catedral de Viena, ni pierden las proporciones, ni la belleza de ésta nada con la reflexión de haber gastado

su construcción (1359-1433) la vida de tres notables arquitectos, mientras que los obreros que fijaron el pararrayos en la torre Eiffel no habrían roto la blusa que vestían al sentar los fundamentos.

La forma en que se trata al hierro hacia preguntar, no ha mucho, á un distinguido ingeniero alemán: ¿No pueden ser bellos los puentes de hierro? Ó en otra forma más grave: ¿Por ventura es preciso que sean feos los puentes de hierro?

En mi humilde concepto, más que al deseo de prescindir en las construcciones de hierro de la forma bella que encaja con las aspiraciones del espíritu, á la característica del tiempo antes citada se ha debido que al hierro no se le haya dado en absoluto su verdadero carácter; pero en el brillante estado que hoy tienen las ciencias física, química y mecánica, por un lado, y la forma en que viene luciendo el Arte, por otro, se camina con rapidez á la completa solución del problema.

Estudiados los fundamentos de la construcción y analizadas cada una de las partes de la misma, falta un solo paso para que el hierro satisfaga las más rigurosas exigencias de la estética.

Es innegable que se nota progreso señalado entre las construcciones de hierro de principios de siglo, en que nada disimulaba las imperfecciones de la fundición ó de la forja en soportes y vigas, y la edificación reciente, auxiliada por las industrias de la cerámica y el vidrio colorido, industrias que no es posible traer al recuerdo sin abrigar de paso la fundada esperanza de que, tan pronto como este género de construcción haya adquirido en nuestra España su completo desarrollo, se manifestará con condiciones de carácter original y propio, contribuyendo á ello como factor de importancia las exigencias atmosféricas del ambiente que nos rodea; para la primera de ellas, ó sea para la cerámica aplicada á la Arquitectura, nos le-

garon los descendientes de Ismael, que tan bien retrataron la originalidad de su carácter en sus mezquitas y palacios, en sus baños y harenes, preciosos modelos que imitar en la aplicación del barniz vidriado y el reflejo esmaltado en azulejos y tejas, implantados en una arquitectura que aparece bella y rica, más que en punto alguno, en la ciudad de Granada; de la segunda, ó sea del vidrio colorido, basta recordar que entre los medios empleados por los artistas cristianos para contribuir al efecto mágico de nuestras catedrales, ninguno lo realizó tan maravillosamente como las vidrieras pintadas. Nadie puede ostentar vidrieras más sorprendentes y brillantes que nosotros; por nuestras catedrales están las obras de Juan de Santillana, Valdivieso, Alberto y Nicolás de Holanda y Valentín Ruiz, así como las de los pintores de imaginería Pedro Francés, Vasco de Troya, Alemán, Vicente Menandro y otros varios, y no puede darse efecto más sorprendente que cuando el sol intenta penetrar por las preciosas ojivas y admirables rosetones de las catedrales de Sevilla, Toledo, León, Burgos y otras varias de nuestra patria.

En general, entre las obras de un mismo arquitecto se advierte, al lado del primer precepto científico para el empleo del hierro, esto es, que ninguna porción quede inútil ó mal empleada durante el trabajo de resistencia que tiene que sufrir bajo las cargas permanentes y accidentales, la tendencia natural á ir vistiendo con los recursos del Arte las formas escuetas de la armadura salida del laminador. Dígalo, con relación al parisiense Víctor Baltard, el mercado central, que cubre un espacio de 88.000 metros cuadrados, y la iglesia de San Agustín, con cúpulas y elegantes linternas de hierro.

Entre los ejemplares nacionales, me es muy grato citar la iglesia del Carmen, que se está terminando en Manila, según el proyecto, laureado con medalla de oro, del arquitecto D. Jenaro Palacios: en previsión de los efectos de

los terremotos, tan frecuentes en las Islas Filipinas, la iglesia, con tres naves, gallarda cúpula y dos torres en la fachada principal, del estilo ojival florido, es en totalidad de hierro.

Como proyecto, y, por lo tanto, sin haber recibido los honores de la ejecución, es digno de mencionarse, por las tendencias que manifiesta, el ideado por el arquitecto don Alberto del Palacio, para el concurso abierto en los Estados Unidos con objeto de celebrar el cuarto centenario del descubrimiento de América por el insigne Cristóbal Colón. Pocos monumentos artísticos se han proyectado hasta ahora que encajen mejor en la aplicación del hierro; la forma elegida de una inmensa esfera de 300 metros de diámetro, sobre una base de 80 metros de altura, se halla tan en carácter, que, dejando á un lado lo que simboliza, sería punto menos que irrealizable dicho proyecto sin un material susceptible de enlazarse tan convenientemente como el hierro.

Debemos esperar que en el desarrollo sucesivo de la actividad, la estética ganará el terreno en que ha parecido estacionaria, y que en nuestra amada España, región de las primeras en que el hierro se afinó con la invención de la forja catalana, y se templó acerándolo con fama; que en la patria de Arfe, de Villalpando, de tantos artífices creadores de las admirables verjas, púlpitos y doseles de las catedrales de Burgos, Sevilla, Toledo y Segovia, el metal dúctil se transformará por completo en obras que otras edades avaloren.

El himno de la Ciencia no ha de ser, no, elegía del Arte. Cuando desmaye, cuando se aletargue, encerrándose cual sutil ninfa en las memorias de su grandeza, será para romper un día la envoltura, y volar, lepidóptero, con nuevo y esplendente brillo. El Arte es inmortal, como el espíritu en que se engendra.

He llegado al fin del accidentado camino que os he he-

cho recorrer, embarcándoos unas veces y llevándoos otras, aunque por tierra firme, á través de los fatigosos arenales de mi pobre ingenio.

Al recibir el nuevo académico el fraternal abrazo de compañero que desde aquí le envió, cierto estoy que habrá de servirle como prenda pretoria para pagar la deuda que tiene contraída desde el momento que le honrasteis con vuestros sufragios, y que la perseverancia que le distingue en el estudio la aplicará toda en seguiros y acompañaros en promover y difundir la buena doctrina artística, que constituye el instituto principal de esta Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Para terminar, y después de expresaros mi gratitud por la paciencia que habéis tenido al escucharme, permitidme que diga con Herrera:

«Estoy pensando en medio de mi engaño
El error de mi tiempo mal perdido,
Y cuán poco me ofendo de mi daño.»

HE DICHO.

