

ARQUITECTURA

ORGANO OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS.

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: PRÍNCIPE, 16

AÑO IV

Madrid, marzo de 1922.

NÚM. 35

SUMARIO

ENRIQUE COLÁS.....	Hacia la nueva estética. — De arquitectura naval.
LEOPOLDO TORRES BALBÁS.....	Medina de Rioseco, la capilla de los Benavente y unos edificios destruidos.
PABLO DE URREA ..	Monumentos desaparecidos: La casa de los condes de Montefuerte, en Guernica. — Puerta de la casa de los Coloma, en Zaragoza.
T.....	Arquitectura española contemporánea: Algunos hospitales modernos.
	Libros, revistas, periódicos.

HACIA LA NUEVA ESTÉTICA

DE ARQUITECTURA NAVAL

Estas líneas van directamente dirigidas para aquel, entre nuestros lectores, que, lleno de fe en el futuro de su profesión, trabaja haciendo arquitectura nueva, y procura así, de un modo valiente, la educación estética del público, que es reacio a abandonar sus admiraciones habituales; y van dirigidas también a aquellos que, anhelando un arte nuevo, combaten contra toda clase de preocupaciones y dificultades.

A estos lectores queremos señalar un nuevo camino que seguir: el estudio y consideración de las construcciones navales bajo su aspecto estético y constructivo, es decir, en su aspecto arquitectónico.

La construcción naval se ha producido siempre al margen de los estudios del

arquitecto, y, salvo contadísimas excepciones, el constructor artista no se ha preocupado de su existencia. Y para este abandono no parece haber otra explicación que la perduración de un sentido rutinario.

El propio Ruskin, a quien en medio de sus poéticas futilidades no se le pueden negar grandes dotes de observación, sólo concedió a duras penas, y eso con grandes reservas, el calificativo de *arquitectura* a la *construcción naval*, y desde luego la negó el derecho de pertenecer a una rama de las Bellas Artes. Lo cual que fué hecho de ligero lo prueba el que, además de concurrir en la construcción naval todas las circunstancias que hacen de la arquitectura la más excelsa de las artes plásticas, están en ella por modo indudable las siete condiciones que Ruskin exigía en la obra arquitectónica: Belleza, Obediencia, Fuerza, Recuerdo, Verdad, Vida, Sacrificio...

La Belleza, que cómo negársela a las construcciones navales; la Obediencia de su lento progreso a los adelantos de la técnica; la Fuerza: los *superdreadnoughts*, los *Olimpic*; el Recuerdo, porque la tradición reside en cada forma nueva; la Verdad, que el mar no tolera el falso tocado; la Vida, porque fué siempre sentida y expresada en su forma; y el Sacrificio, porque lo es el de todos el dinero de la guerra y el de las grandes Empresas comerciales.

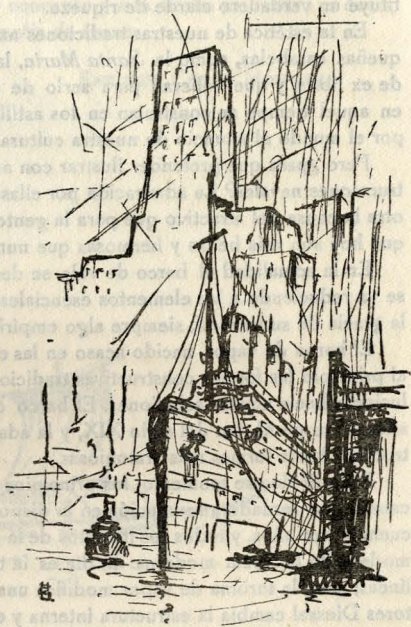
La arquitectura naval ha representado en toda época el carácter de los pueblos y civilizaciones que la producían del modo más exacto y completo; es ella un arte eminentemente social, como se ha dicho de la arquitectura *terrestre*. Es más: las construcciones marinas dan de un modo mucho más típico y genuino lo que pudiéramos llamar el perfil de cada época, porque son ellas la síntesis de los adelantos industriales, y porque nacen y mueren con las civilizaciones; y así, es esta arquitectura, que no puede usar del prestigio y la belleza que las viejas piedras dan a los antiguos edificios, la que por eso representa a la cultura de cada instante y de un modo actual: como los periódicos, como las costumbres de cada día, como la historia cotidiana.

Solamente han quedado como ejemplos curiosos y raros unos tipos de embarcaciones que, con su fragilidad y su poca importancia, han resistido sin transformarse el paso de cuarenta siglos y el de muchas civilizaciones, y el de los pueblos que siempre las han adoptado para su navegación: las llamadas *kufas*, especie de toneles flotantes, que hoy navegan por el Eufrates, lo mismo que lo hacían en los primeros tiempos de Caldea.

La investigación en la historia del arte naval es, pues, bien difícil; sólo hay como datos las referencias literarias, las monedas, las pinturas, las antiguas telas bordadas o pintadas, los relieves, los fragmentos de arquitectura o escultura, etc. Investigación difícil, pero ¡qué interesante para el arquitecto! Esta clase de estudios acaso sirviera para llenar esos vacíos o lagunas que hay en la historia general de las artes plásticas, y que no logran salvar las más aventuradas conjeturas: la semejanza de los adornos de madera tallada o cortada de las casas escandinavas y del Norte de Europa, con formas análogas en las construcciones indochinas; el encuentro de temas helénicos en las vasijas aztecas; la presencia del arte de *la tene* en los archipiélagos de la Malasia; el misterio de la traza caldea de la famosa es-

finge de Balazote; el de la extraña ornamentación de las iglesias asturianas del siglo IX... Y éstos, entre los infinitos temas y cuestiones dudosas que pueden elegirse al azar.

En alguna ocasión, la arquitectura naval, por directas consideraciones, ha contribuido a mejorar el caudal de la ciencia histórica de las artes plásticas; pero es acaso su estudio comparativo lo que haría llegar a nuevos razonamientos. Así: las embarcaciones prehistóricas eran de traza, seguramente, tan llena de gracia como los dibujos rupestres, y semejantes, quizá, a las frágiles piraguas que hoy surcan el mar de las Indias, dirigidas por los naturales. Estas piraguas están hechas sencillamente: sólo un tronco de árbol ahuecado y equilibrado con un flotador, y sobre el tronco un solo palo que sostiene una gran vela de lianas trenzadas; están cuajadas de dibujos geométricos y son, a pesar de su tosquedad, de una airosa belleza. Hoy se está tratando de buscar una continuidad entre las civilizaciones prehistóricas del bronce y el hierro y las más antiguas culturas del Egipto; pues bien, no están, *estéticamente*, muy lejanas las piraguas del mar de las Indias de las primitivas naves egipcias del antiguo Nilo, las que en los tiempos de esplendor se dibujan tan bellamente en los relieves, con su corva y apretada silueta, con sus adornos de flores de loto y con su tripulación de personajes de quimera.



El pasado del arte naval se nos ofrece lleno de formas bellísimas. Es toda una estética, varia y múltiple, siempre sugestiva, llena en todos los casos de un elevado sentido decorativo, y plena de incitaciones para el artista, de evocaciones para el poeta, de interés para el arqueólogo, de curiosidad para el profano. Ella ha sido el ornamento y el escenario de las grandes luchas y de los grandes anhelos de todos los pueblos: las naves persas, fuertes y suntuosas, buscando los caminos de la India tras de los horizontes del golfo Pérsico; las lanchas fenicias, de asiático perfil, trayendo a la Península la primera inquietud universal; las bellas trirremes de los argonautas; las naves invencibles de Roma...

Las embarcaciones normandas de los tiempos románicos cruzan todos los mares de entonces con un cortejo de lujo y de piratería. Bajo el estandarte de tres llamas, dan al viento su brillante velamen de oro, de púrpura y de azul; van empavesadas

con los escudos de los soldados y los trofeos de las victorias, y llevan las proas y las velas adornadas con animales de una fauna fantástica.

La República de Venecia; Venecia la rica, la cosmopolita; Venecia la suntuosa, hace admirar por doquier el fausto de sus fiestas navales. El dux celebra sus esponsales con el mar: todo el lujo del palacio ducal se revela en el *Bucentauro*, el navío de las dos proas; y le rodea un séquito de góndolas, que son otras tantas joyas flotantes, por su corte bello y su adorno ostentoso, y en las que la *felza* (camarín) constituye un verdadero alarde de riqueza.

En la estética de nuestras tradiciones navales sobresalen en primer lugar las pequeñas carabelas, como la *Santa María*, la *Niña* y la *Pinta*, con su gentil belleza de ex libris, y que valieran para serlo de nuestra historia, y todas las naves que en aquel tiempo se construían en los astilleros cantábricos y lusitanos, para llevar por el mundo el anuncio de nuestra cultura.

Pero ¿para qué pretender ilustrar con arcaicos ejemplos la belleza de las construcciones navales? La admiración por ellas está difundida por doquiera, que no es otra la causa del atractivo que para la gente tienen las cosas del mar, y además de que hoy son más bellas y hermosas que nunca.

En la actualidad el barco de vela se despoja de ornamentaciones superfluas y se va reduciendo a los elementos esenciales que la mecánica exige; pero sin perder la gracia de su trazado, siempre algo empírico.

El barco de vapor, nacido acaso en las experiencias de Blasco de Garay, utiliza al principio las formas constructivas tradicionales; pero rápidamente las hace evolucionar hacia nuevas soluciones. El barco de rueda de paletas apenas si consigue afianzar su perfil, tan del siglo XIX, y la adaptación de la hélice encamina la construcción hacia formas más armoniosas.

A partir de ese momento, los principios científicos de resistencia y estabilidad causan una verdadera revolución en la disposición y la estructura; los *estilos* casi se cuentan por años, y todos los inventos de la Ingeniería, en vertiginosa sucesión, van modelando la forma moderna: un día es la telegrafía sin hilos la que agrega unas líneas; otro, la turbina de vapor modifica una disposición, y la aparición de los motores Diessel cambia la estructura interna y externa; se construyen el buque de hormigón armado y el de madera con nueva importancia, sistemas que la actual crisis de la industria hace abandonar; se estudia la propulsión eléctrica, y se crea el tipo *Standard*, del que queda el modelo de cuadernas rectilíneas, y se suceden los ensayos y las modificaciones; y así, y siempre, con su aspecto nuevo, la construcción naval da en todo momento la sensación de algo vivo, inquieto, en continuo progreso.

Los barcos de guerra actuales llevan en sí un gesto de fortaleza y los grandes transatlánticos un gesto de audacia; y ambos dicen bien el poema moderno: aquéllos, disfrazados sus bélicos arreos con el manto futurista del *camouflage*, y éstos, como palacios de la vida lujosa y regalada.

¡Dicen bien el poema moderno! Y son la suma del esfuerzo de nuestra civilización.

Cuando los colosos de la Hamburg, de la White-Star y de Cunard arriban des-

de el Viejo Mundo a la más moderna de las ciudades, Nueva York, parecen encontrar un fondo para su belleza; cuando, al dejar a babor la pequeñez pretenciosa de la estatua de la Libertad, empiezan a divisar claramente sobre la bruma el perfil de los edificios gigantes, parecen encontrar un fondo para su belleza. Luego, encuadrados entre los *piers*, edificios anfibios, quedan unidos a la ciudad, parecen entonces formar parte de su caserío; y es así cuando se advierte cómo entre los gigantes del mar y los gigantes de Manhattan hay un cordial parentesco estético; cómo corresponden al mismo esfuerzo, al mismo concepto y a la misma ambición; es decir, cómo llevan impreso el mismo sello: el *matiz de época*.

ENRIQUE COLÁS HONTAN.

Dibujos del autor.

