

ILUSTRACION ARTISTICA

AÑO VIII

← BARCELONA 4 DE MARZO DE 1889 →

NUM. 375



1.º PREMIO: SRTA. JENNY COOPER, DE VIENA

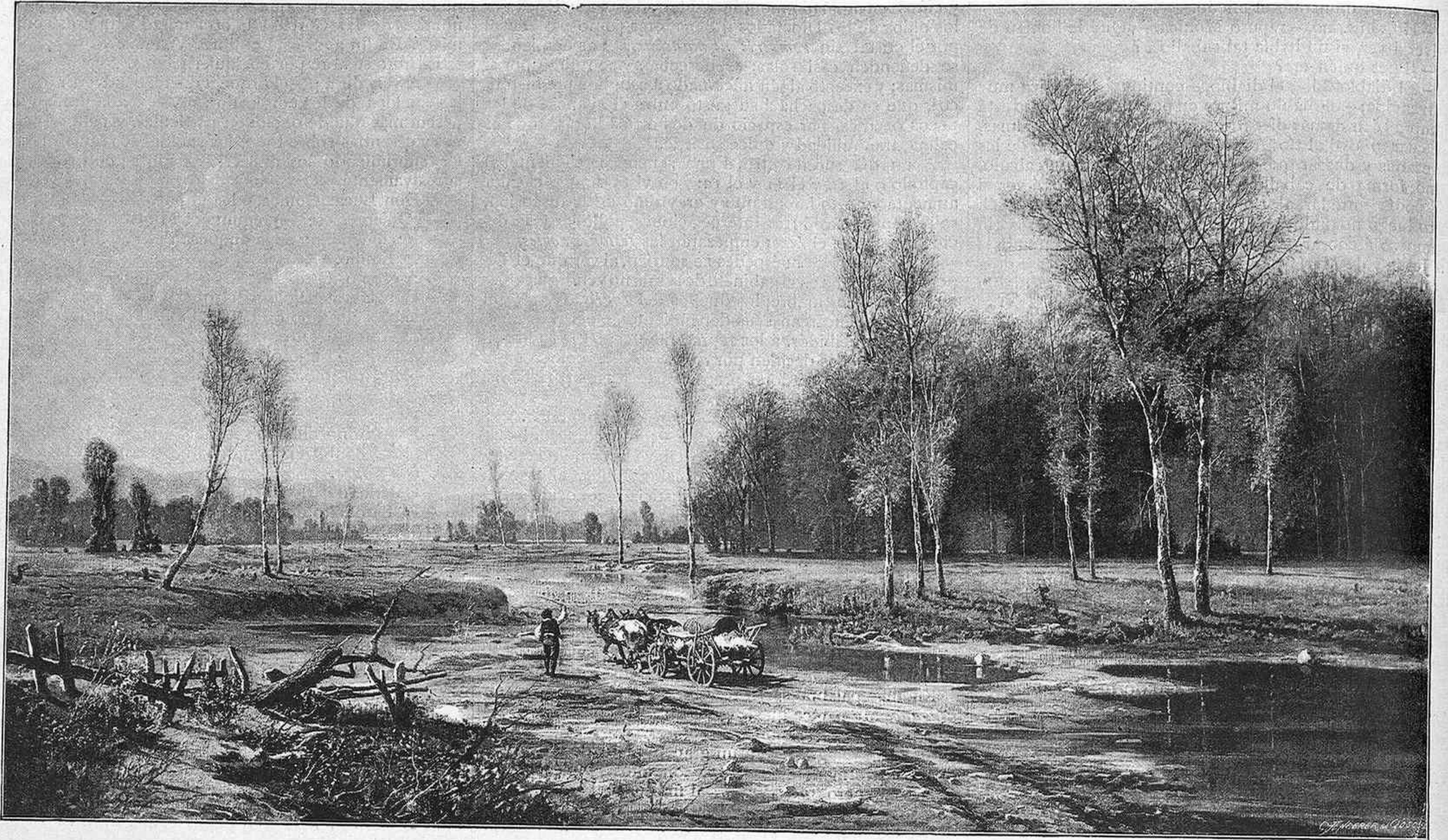


2.º PREMIO: SRTA. CONSTANZA RUSCONI, DE RÍMINI



3.º PREMIO: RACHEL VERDIER, DE PARÍS

CONCURSO DE BELLEZAS, EN TURIN, según fotografías de Mr. Schemboche



PRIMAVERA, cuadro de Estefanía de Strechine



ENTRADA EN NUREMBERG DEL SEÑOR FEUDAL HANS SCHUTTENSAMEN, AHORCADO EN 1472
Copia del celebrado cuadro de K. Weigand



SANTA CECILIA, CUADRO DE FEDERICO AUGUSTO KAULBACH



F. A. Kaulbach del. 1866



UN PERCANCE, dibujo original de Méndez Bringas

generales con gratificaciones generales, indemnizaciones generales y un tanto por ciento de comisión general.

No ha podido hacer otra cosa el Ministro, ni puede publicar ya más la Gaceta de 48 páginas.

IV

EN LA CALLE

Allí se han quedado los ciento catorce escribientes y los treinta y seis ordenanzas. El Jefe superior de Administración cesante, pasa á dirigir el Banco de tal ó de cual, y según se dice, durante el interregno parlamentario, se crearán unas nuevas Administraciones superiores para poder colocar á los veintisiete diputados que no han podido entrar en la nueva combinación de Gobernadores.

Según parece, los contribuyentes han tenido que sufrir un pequeño recargo territorial, otro pequeño recargo por industrial, otro recarguito, aunque más pequeño, por subsidios, y con hartío sentimiento del Gobierno, tendrán que sufrir el recargo general por consumos, ó sea por los artículos de comer, beber y arder.

¡Bienaventurados los cesantes que no tienen más recargo que el del hambre, y bienaventurados sobre todo los que padecen hambre y sed de justicia, porque ellos serán hartos!

LUIS M. DE LARRA

LA IGLESIA DE SAN MILLÁN EN SEGOVIA

Este es uno de los más interesantes monumentos de la antigua ciudad, bajo un doble sentido: el de su valor general para la historia de nuestra arquitectura de los siglos XII y XIII y el que le corresponde como representación característica de los templos de su época y estilo en la localidad, sobre todos los cuales ha debido ejercer grande influjo, especialmente sobre San Martín, San Esteban y la Vera-Cruz, ó iglesia de los Templarios, la cual, fundada con toda certeza en 1208, duda Street sea más antigua que la parte principal de la de San Millán.

Esta consta de tres naves (bajo una sola cubierta) y cuatro ábsides: tres de estos corresponden á aquéllas; y el otro, de mayor resalte que los laterales, cierra al E. el pórtico adosado á todo el largo de la nave del S.; otro pórtico, simétrico á éste y adosado también á la nave del N., parece que debió terminar asimismo en un quinto ábside, hoy sustituido por una construcción moderna. Fundándose sin duda en esta suposición, lo ha representado Street como existente, en la planta que da de este templo: sistema de restauraciones ideales, á que tanto propende, aunque sin advertirlo al lector. De todos modos, siempre son preferibles estas restauraciones á las reales y efectivas, gracias á las cuales nos quedaremos en España pronto sin monumentos, á menos que el Ministro de Hacienda ponga á la costosa profanación el coto que no han sabido atajar nunca las corporaciones destinadas por la ley á este objeto. Pero, digresiones aparte, lo cierto es que el quinto ábside, ó no llegó á edificarse, ó ha sido reemplazado por los actuales departamentos, que sirven de sacristía.

Los tramos de las bóvedas son cinco también en las naves, descansando alternativamente sobre columnas monótilas y pilares cruciformes; el crucero sostiene una cúpula; entre el pórtico del S. y su ábside, se eleva la torre; al O., la puerta principal tiene una ventana, por bajo de la cual se han abierto otras tres, modernamente; al N. y al S., hay otras dos puertas, que tienen sus correspondientes en los pórticos exteriores. Además de las ventanas ya citadas, queda una en el frontón del brazo S. del crucero; y cuatro, tapiadas actualmente, en el muro de la nave de este mismo lado. En fin, el estilo general de la construcción es el llamado románico del último período, siendo de medio punto todos sus arcos, á excepción de los de la torre, que son algo reentrantes, y de dos apuntados — tres acaso, pues hay uno muy desfigurado, que bien podría ser de este tipo — en la planta baja de la misma.

En cuanto al estado del monumento, casi todas las bóvedas son del siglo pasado; algunos de los pilares se hallan cortados; restaurados otros en la parte inferior de sus fustes; los pórticos tapiados; modernizada la cúpula; tapados con altares barrocos los ábsides y estropeada parte de la construcción del brazo S. del crucero, para reforzar las pilas sobre que luego se levantó la torre, á la cual á su vez se añadió un chapitel en el XVIII. Pero, así y todo, la estructura general del edificio se conserva, presentando los caracteres relevantes de su importancia.

Uno de éstos, y muy principal, son los pórticos. Constituidos por una serie de arcadas (diez á cada lado, sin contar una puerta) que corren paralelas á los muros exteriores de las naves laterales, dejando una galería de la misma anchura que éstas, no son exclusivos de este templo, pues se ofrecen en algunos otros, como las Huelgas de Burgos y la Antigua de Valladolid (si bien ambas sólo los tienen en el lado del Norte). Pero forman en Segovia un rasgo distintivo de casi todas sus iglesias románicas; y si la de San Millán acaso fuese la de más remota fecha, puede asegurarse que, salvo las condiciones y necesidades locales que esta disposición haya venido á favorecer, el ejemplo de tan notable modelo debe haber influido en esa generalidad. Exceptuando la ya citada iglesia de los Templarios, muy gótica en sus formas y que presenta la disposición de dos rotondas concéntricas, ó propiamente dicho, dos prismas dodecagonales, que recuerdan la dis-

posición de las catedrales de Bosra y Esra y la iglesia del Santo Sepulcro, apenas hay templo de esa época, que carezca de ese factor. Su disposición es sin embargo muy diversa. A veces, no hay más que un solo pórtico al Sur (la Trinidad, San Clemente); á veces, dos, al N. y al S., como el que describimos; ya al S. y al O. (San Lorenzo); ya por último tres, al O., al N. y al S. (San Martín). Conviene advertir que, en opinión del señor Riaño, este elemento es de origen oriental.

El estilo de los de San Millán corresponde, en sentir de Street, á la segunda mitad del XIII y serían por tanto posteriores á la fábrica de la iglesia. Sus arcos son redondos; los capiteles prolongados y muy cónicos; los ábacos, enormes; los toros de las basas resaltan casi siempre del plinto; pero los motivos de la decoración están tratados todos en el tipo geométrico, y con una intención tan clásica, que al verlos por vez primera, se siente la impresión de ciertos malos capiteles del Renacimiento. La cornisa, los canes, metopas y tapas se hallan tan ricamente adornados, que tal vez no tienen igual en España, abundando los dibujos geométricos de sabor oriental. La cornisa de los tres arcos del pórtico del N., en su extremo occidental, ó sea hacia la fachada, es mucho más sencilla; será más antigua? Los arcos, sin embargo, son como los otros. Por último, en las archivoltas de las puertas se advierte otro carácter casi constante en Segovia y que ya Street nota como caso para él extraño, á saber: que el número de sus anillos, en vez de igualar al de las columnas, es doble; por lo cual, mientras unos arcos (generalmente decorados con gruesos cordones) descansan sobre los capiteles de aquéllas, otros, que alternan con ellos, se corresponden con los elementos prismáticos que se interponen entre los fustes. No es menos evidente otro rasgo, igualmente general en la localidad y que á Street acaso pasó inadvertido por el poco interés que presta al arte musulmán; y es que los relieves que adornan dichas archivoltas no resaltan de la superficie de éstas. La escultura de esos relieves, cosa general en Segovia, es mediana. Las hojas de las puertas conservan sus antiguos hierros.

Las bóvedas, hoy reconstruídas, se apoyan (según ya queda dicho) alternativamente, en pilares cruciformes y en columnas monótilas; unos y otras con ricos capiteles y ábacos cuya planta responde á las vueltas de los arcos. Esta disposición es usual en las iglesias románicas de Lombardía y parte de Francia y, como es sabido, responde á la subdivisión en tramos cuadrados de las naves laterales, al modo que lo son los de la principal, á fin de poder cubrir las bóvedas de arista, que tan difíciles son de aplicar á plantas rectangulares. Así, los pilares servirían un tiempo para sostener las bóvedas de la nave mayor; y las columnas, para los arcos trasversales de las secundarias. Por esta disposición, parecería que las tres naves debieron estar cubiertas por arista. Sin embargo, Street vacila entre dos hipótesis, distintas de la anterior. Es una, que la nave central haya estado cubierta por un cañón recto y sólo las laterales por arista; otra, que las tres estuviesen cubiertas con un techo de madera, conjetura á que favorece la altura de los pilares exentos, excesiva para sostener una bóveda, así como la de los pilares adosados á los muros exteriores, que, en relación con la de aquéllos, hacen muy difícil la suposición de que hayan existido arcos trasversales. La hipótesis en favor de la cubierta de madera ¿se habría acaso fortalecido para Street, si hubiese visto el hermoso resto de tabla que se guarda en la iglesia y que, por el tipo de su decoración tallada, parece referirse al primer estilo gótico? Pero sólo por tradición — que en verdad no ha de despreciarse — se afirma que ese resto ha pertenecido al supuesto techo antiguo. Hoy día, las tres naves tienen una sola cubierta exterior.

Otro carácter muy interesante de San Millán es su cúpula. — En general, la mayor parte de las iglesias románico-ojivales de la localidad tienen cúpulas de las llamadas lombardas, es decir, formadas por cuatro cilindros que se cortan, dejando, por tanto, aristas cóncavas y ángulos muy obtusos: tipo éste poco frecuente en España, aunque no desusado: v. g. la bóveda de la Antecámara en el Palacio de Carracedo (Bierzo, León). — Aquí, abundan esta clase de cúpulas, ya, generalmente, en los cruceros, como esta y la de San Martín, ya en el cuerpo inferior de las torres, como en San Esteban, ya en el centro de la planta poligonal, como en la Vera-Cruz. El despiece de las hiladas suele ser horizontal; sus arranques, trompas, sumamente horizontales también; y los baquetones, que las transforman en bóvedas de crucería, no cubren las aristas, sino que dividen por la mitad cada uno de los cuatro paños que decoran.

Pero la cúpula de San Millán tiene — como la de la Vera-Cruz, probablemente posterior — una particularidad que ofrece asimismo la Sala Capítular (hoy capilla de Talavera) en la Catedral vieja de Salamanca, si bien allí con mayor complicación. Consiste en que sus aristones, en lugar de dos que se cortan en el centro de la bóveda, son cuatro, paralelos é intersecados dos á dos, dejando en dicho centro un cuadrado. Esta peculiaridad parece también provenir del influjo oriental y recuerda algunas cúpulas de Córdoba, del Cristo de la Luz, en Toledo, y de otros edificios más ó menos árabes; y es extraño escapase á la excepcional perspicacia de Street, que ya había advertido este pormenor en Salamanca y en la misma Vera-Cruz de Segovia.

La torre, emplazada, según ya se ha dicho, al lado S., entre el pórtico y su ábside correspondiente, no es, como el arquitecto inglés asienta, y figura en su planta, una construcción posterior al siglo XVI, sino evidentemente mucho más antigua. Cierzo que debió erigirse (ó

reformarse?) después de la iglesia, de lo cual hay indudables señales en el interior del muro S. Pero, si Street hubiese podido subir á esa torre y examinarla un momento siquiera, le habría asignado fecha bastante más remota. La construcción es de hormigón y tapial. Las ventanas, hoy completamente desfiguradas, han debido ser de herradura, no muy pronunciada — como lo es la única que por dentro queda intacta — y tener, en vez de capitel, una imposta muy tosca y cuya sección es de forma de sierra; la bóveda, gótica, de cuatro paños, hiladas horizontales y dos diagonales prismáticos, que descansan en cuatro ménsulas. Todo esto le da un aspecto que difícilmente parece posterior á los últimos años del siglo XIII, ó á los primeros del XIV. Además, hay otros datos en favor de esta hipótesis (no tienen otro valor las observaciones que preceden). Es una peculiaridad de los templos románicos segovianos el tener siempre torre, y torre de mucha importancia, en comparación con el edificio; mientras que en el resto de España escasean estas construcciones en templos de su época y sus proporciones. San Sebastián, San Justo, San Clemente, el Salvador, Santa Eulalia, San Facundo, San Lorenzo, la Trinidad, la Vera-Cruz, San Martín, tienen todas torre, y la de San Esteban es una de las más hermosas que pueden verse dentro y fuera de España. Dichas torres se hallan emplazadas, las más veces, como la de San Millán: en la prolongación del brazo N. del crucero; pocas, en el crucero mismo; algunas, en el S.; y una, la de San Martín, en el penúltimo tramo del O. de la nave central. La estructura de todas ellas es siempre más ó menos análoga á la de San Millán; y el mismo Street cree que la de San Esteban es obra de la primera mitad del siglo XIII. Ahora bien, examinada esta última en su interior, presenta bastante semejanza con la de San Millán, que á lo sumo y atendida la indudable reparación que en la iglesia ya antes quedó notada, podrá ser de un siglo más tarde; pero de ninguna manera posterior al XVI, como Street la declara.

Tales son los rasgos más interesantes de este hermoso templo, uno de los de mayor importancia que de su época poseemos, hasta por sus dimensiones (unos 44 metros por 18), iguales á las de muchas catedrales, v. g. la vieja de Salamanca.

F. GINER DE LOS RÍOS

NOTICIAS VARIAS

EL CONGO. — *M. de Brazza*. Se anuncia la próxima partida de *M. de Brazza*, cuya permanencia en Francia no ha sido parte á obtener el triunfo completo de sus proyectos sobre la administración de las colonias. En el Congo francés, como en el Estado independiente del Congo, se busca una vía de comunicación tan rápida como barata, para hacer accesible, viniendo de la mar, la gran planicie central del Congo.

Sabido es que el inmenso manto de agua del Congo, que desciende del interior, se detiene en Stanley-Pool á la altura de Brazzaville, en la orilla francesa, y de Leopoldville, en la orilla belga, por una cadena de montañas á través de la cual no puede el río abrirse paso, sino por una serie de treinta y dos cataratas y rápidas corrientes, que hacen su navegación absolutamente impracticable. Para obviar este obstáculo infranqueable, propone el Congo francés facilitar las comunicaciones entre Brazzaville y la costa mejorando la navegación del Quillion-Niari. Por su parte el Congo independiente propone la creación de un ferro-carril construído en su territorio, uniéndolo entre sí los puntos más inmediatos del Congo navegable.

El proyecto francés, que puede llamarse el proyecto Brazza, del nombre de su autor, consiste en establecer un gran barraje en N'Goton, en el punto en que la navegación del Niari cesa ó se hace difícil. Este proyecto que sólo exigirá un desembolso de 1.200.000 francos, daría por resultado hacer navegable el Niari hasta más arriba de Bouenza á un centenar de kilómetros de Brazzaville. Abriríase un camino para los cien kilómetros restantes, y más tarde, gracias al desarrollo del tráfico, sería posible y ventajoso establecer allí una vía férrea. Los gastos de abastecimiento de nuestros puestos se elevarían á 500.000 francos anuales, y gracias á los mejoramientos introducidos, se reducirían á la mitad en lo sucesivo.

Esta vía de comunicación del Quillion-Niari hubo de interesar desde el principio á los exploradores del Gabón y del Congo, como quiera que es la más accesible de todas las que conducen de la costa al Stanley-Pool. Así desde el principio de su acción en el Congo, la Asociación internacional africana había establecido algunos puestos, como Philippeville, Beaudoinville, Rudolfstadt, Stephaniéville, que servían de lazos de unión entre la costa y el interior.

Después, cuando Brazza hubo plantado definitivamente nuestro pabellón á orillas del Congo, reconoció á su vez la importancia de este valle para hacer pasar por él sus convoyes. Allí estableció igualmente puestos que muy luego se hallaron mezclados con los de la Asociación africana. Tarde ó temprano, hubieran surgido conflictos de esta embrollada situación, cuando la conferencia de Berlín vino á poner en orden las cosas y á dar fin á las rivalidades de las dos potencias. Gracias á la insistencia de *M. de Brazza* y á la habilidad y firmeza de nuestros delegados, obtuvo Francia la posesión completa del valle del Quillion-Niari, á pesar de los esfuerzos de la Asociación belga, cuya resistencia indicaba bien á las claras la importancia que daba á este valle.



RECELO, dibujo de Stanley Berkeley



¡SÁLVESE EL QUE PUEDA! dibujo de Stanley Berkeley



EN EL RESTAURANT, dibujo tomado del natural por R. Taylor

Hoy somos dueños indiscutibles de aquellos parajes: trátase sólo ahora de sacar partido mejor que hasta aquí, si no queremos que nos dejen atrás irremediamente nuestros rivales á orillas del Congo.

El proyecto del Estado independiente del Congo, consistente en establecer un ferrocarril de Matadí á Leopoldville es de otra manera costoso y difícil por sus obstáculos. En razón de los numerosos rodeos impuestos por el relieve del suelo, el trazado de la vía férrea sería de unos 400 kilómetros. Para comprender las dificultades de ejecución bastará decir que de Matadí á Stanley-Pool, hay que subir, á través de una región roqueña y sobre manera accidentada, más de 250 metros de elevación, y luego volver á bajar hacia el M'Poso la vertiente opuesta, que por dos kilómetros y medio de alejamiento ofrece una diferencia de altitud de más de 200 metros.

Para ejecutar estos trabajos, el gobierno belga ha autorizado al Estado del Congo á emitir un empréstito de 150 millones. Como se ve, hay interés en establecer sólidamente nuestra situación comercial á orillas del Quillion-Niari, si queremos hallarnos en estado de luchar en lo sucesivo contra la concurrencia que ha de establecer un día el ferrocarril del Congo.

- EXPLOSIÓN DE UNA LOCOMOTORA EN LOS ESTADOS UNIDOS. - Los accidentes son, como es sabido, muy frecuentes en los Estados Unidos á causa del material empleado, á menudo defectuoso ó insuficiente. Tal es el caso de la explosión de una caldera ocurrido recientemente en la línea del ferrocarril de Cincinnati á Baltimore.

Trátase de una locomotora, de antigua construcción, que venía sirviendo hacía treinta años. En el momento de la explosión, á unos 1600 metros de Blanchester (Ohio) arrastraba un tren de viajeros y andaba con una rapidez de 48 kilómetros por hora. Y ¡cosa singular! al estallar la locomotora no abandonó ésta la vía, bien que la explosión hubiera roto enteramente el revestimiento de la caldera desde el hogar hasta la chimenea. Las hojas de fundición embarazaron las ruedas motrices, detuvieron la máquina y destruyeron los frenos de aire comprimido.

La explosión se extendió hasta una distancia de 8 kilómetros y la conmoción fué tan violenta que un trozo de la máquina se encontró á 400 metros de distancia del lugar de la catástrofe.

(De La Nature)

LA CIENCIA EN EL TEATRO

UN COMBATE NAVAL EN MINIATURA

Se ha visto últimamente en el Circo de la calle de San Honorato en París, un espectáculo que, infantil al parecer, ofrecía una aplicación muy interesante de la electricidad. Aludimos al combate naval que se representaba en la piscina que sustituye la pista del circo.

A un lado de esta piscina se veía un puerto de guerra, con sus muelles, su faro, sus fortificaciones, reproducido el conjunto en proporciones tan bien guardadas como en la fotografía que reproducimos en la figura 2.^a Diríase que se trata de una vista tomada del natural.

Esta plaza de guerra era atacada por una flotilla de barcos pequeños, pero provistos de máquinas, de manera que podían ir adelante y atrás y dirigirse en todos sentidos, disparar cañonazos, echar á pique ó hacer explosión en un momento dado.

Se han obtenido todos estos efectos por medio de la electricidad, sólo con dos hilos que ligan cada uno de los barcos á un acumulador situado entre bastidores y manejado por un maquinista.

Este ingenioso mecanismo, imaginado por M. Solignac,

ingeniero del nuevo Circo, sólo se ha aplicado á un juguete; pero es posible que se aplique también en serio, pudiendo funcionar ya desde la playa, ya desde un barco en alta mar.

La instalación del alumbrado eléctrico del circo comprende máquinas de corriente continua y máquinas de corriente alternativa. Se han empleado estas dos clases de corrientes para llegar á servirse sólo de dos hilos para la maniobra compleja de cada barco.

El propulsor es un hélice accionado por un motor M (fig. 3), y se obtiene la dirección por medio del desplazamiento del hélice en un plano horizontal. A este efecto el cojinete que lo sostiene está soldado á un espigón vertical, atravesando el eje B que lleva los engranajes de trasmisión del motor al hélice. Un movimiento de relojería C. tiende constantemente á hacer girar este eje A; pero es detenido en su marcha por un escape de áncora D, mandado por el electroimán E.

Mientras la paleta está adherida al electro, el árbol A no gira y el hélice permanece en su lugar; pero á la oscilación de la paleta, provocada por una interrupción momentánea de la corriente, el movimiento de relojería obliga al espigón á hacer un cuarto de giro y el hélice se desplaza otro tanto.

El electro E está montado en el círculo general (fig. 1) y sólo tiene una débil resistencia funcionando con poca intensidad; mientras que el motor M ofrece mayor resistencia, está montado en derivación y no comienza á marchar hasta que la intensidad de la corriente es más fuerte.

Tenemos ya, pues, con nuestros dos hilos la marcha y la dirección; bástanos tener á mano un conmutador que permita, bien intercalar resistencias, bien interrumpir momentáneamente la corriente.

Para hacer funcionar la artillería, que está constituida por un revolver, se emplea igual-

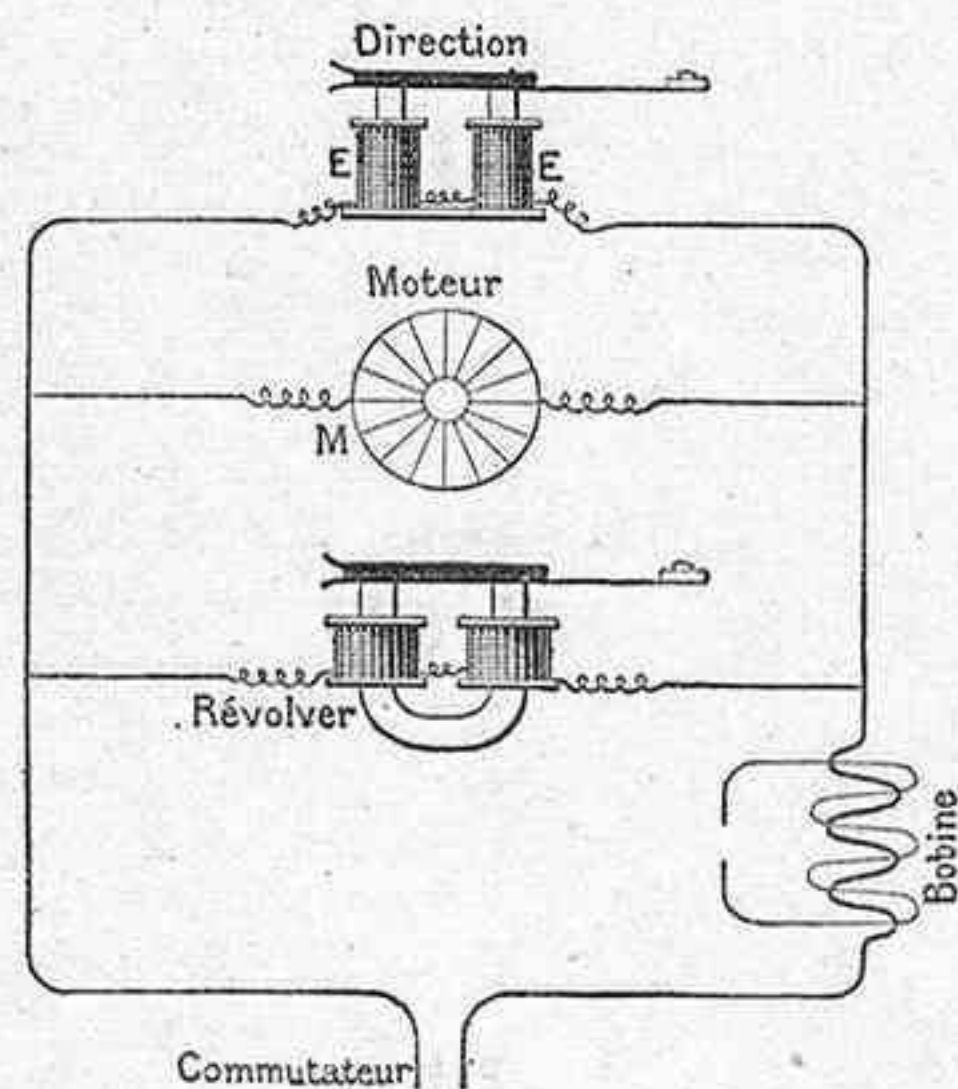


Fig. 1. - Conmutador: sistema de instalación

mente por medio del electroimán el escape de un movimiento de relojería que dispara cada vez un tiro de revolver.

Mas para que este efecto sea en un todo independiente de los otros dos, lo que no sucedería si se hiciera uso de un electro ordinario, se emplea el principio de los procedimientos polarizados; es decir que el electro, que está en derivación en el circuito general, no puede funcionar sino con una corriente en cierto sentido. Obtenemos pues, siempre con el mismo circuito, un tercer efecto; basta con torcer el sentido ó direc-

ción de la corriente. Se notará que, en este caso, los dos primeros efectos subsisten porque para ellos el sentido de la corriente es indiferente.

Ahora se trata de establecer una vía de agua ó de hacer saltar el barco, dando fuego á un cartucho. Este cuarto efecto se obtiene por medio de una bobina de inducción, cuyo circuito primario forma parte del circuito general, mientras que el hilo está ligado á un cebo fulminante. En tanto que no se haga uso más que de la corriente continua, la bobina permanece inerte; pero si se lanza al circuito una corriente alternativa, luego al punto funciona, el cebo se inflama y el barco salta.

Hay aquí, lo repetimos, hay algo más que un juego, y lo que acaba de hacerse en pequeño, puede muy bien hacerse en grande. La instalación imaginada por M. Solignac prueba una vez más que la electricidad se presta maravillosamente á todos los caprichos del que sabe emplearla.

(De La Nature)

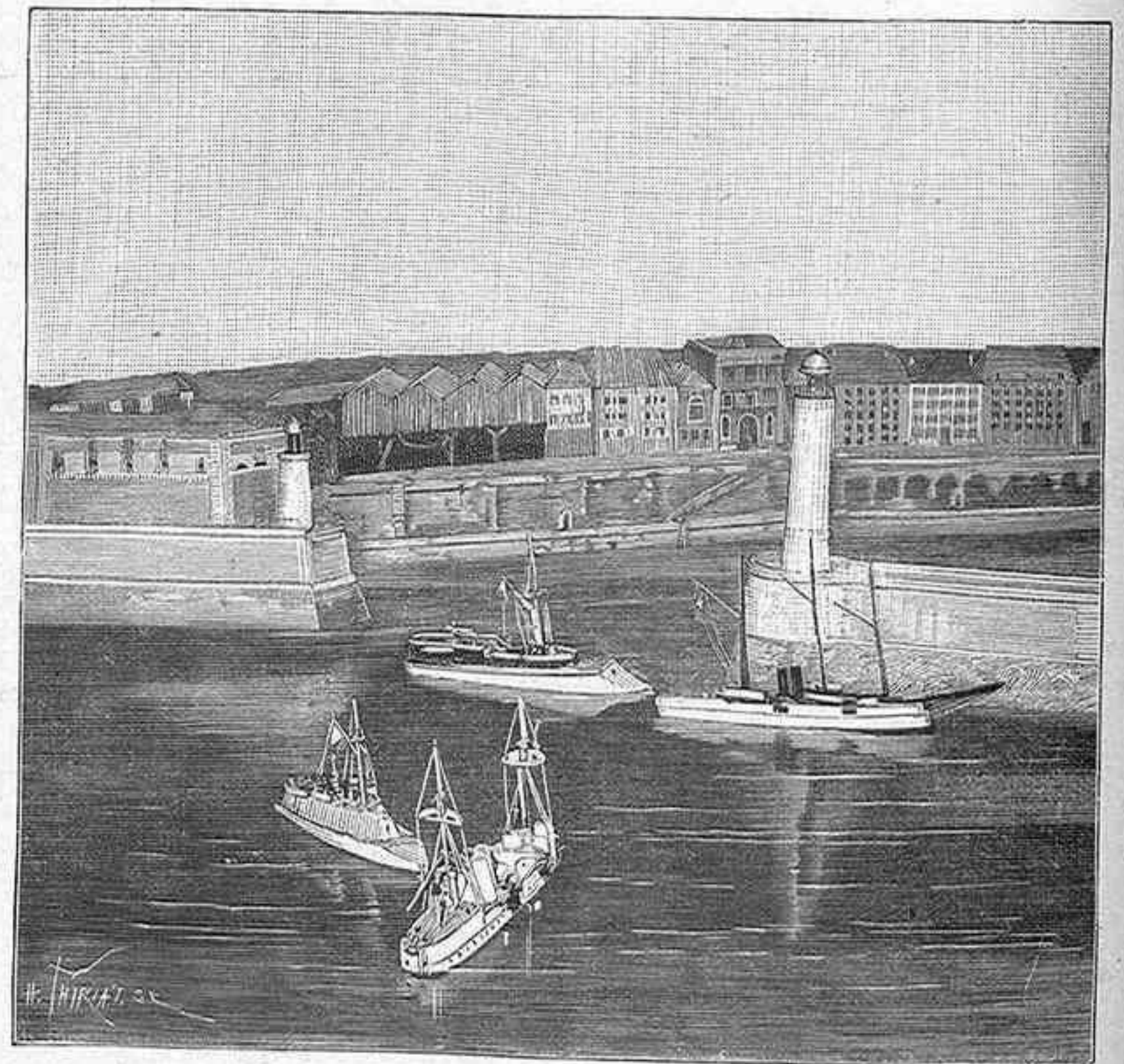


Fig. 2. - Los barquitos eléctricos del nuevo Circo en París. (De una fotografía)

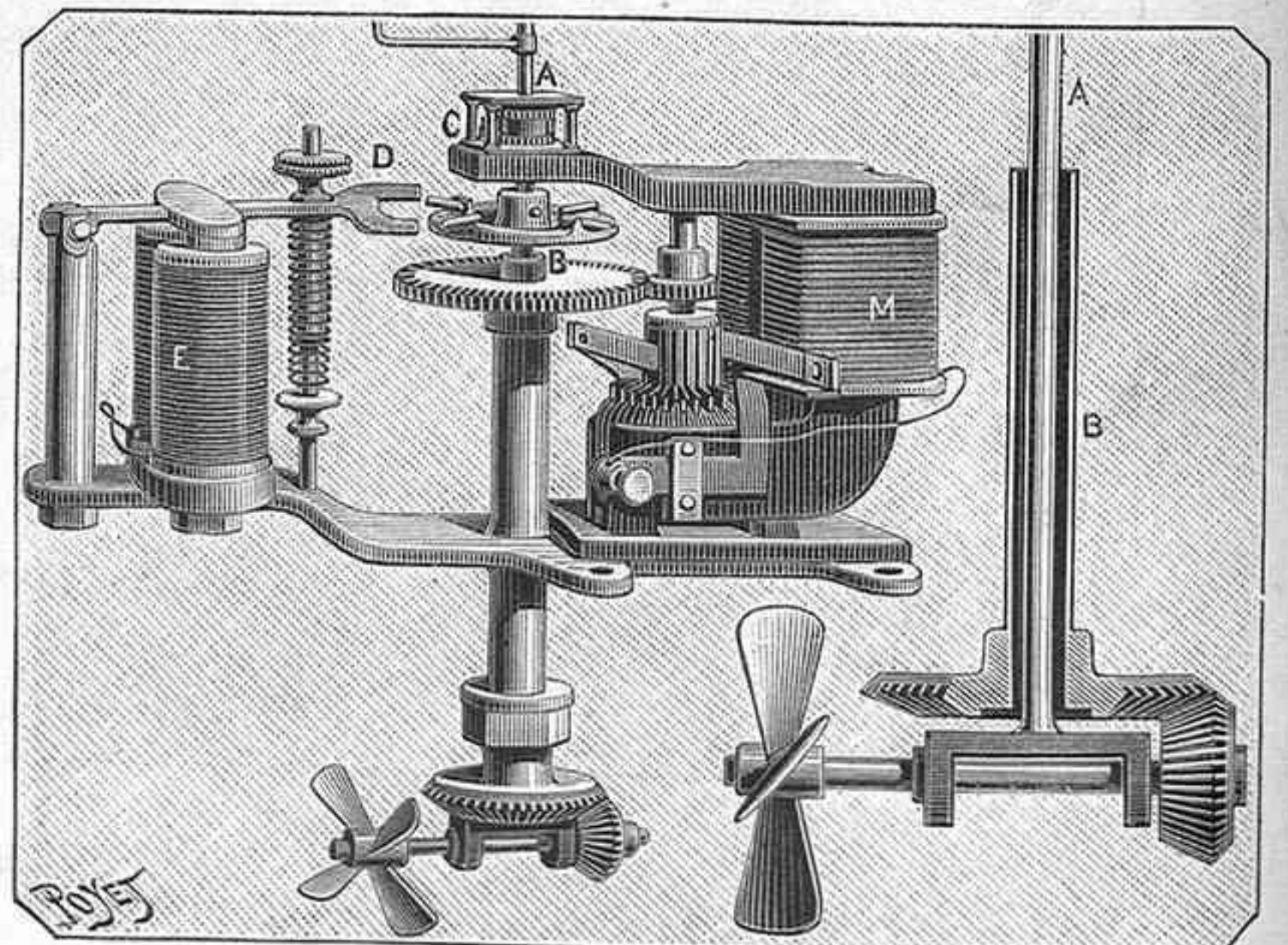


Fig. 3. - Mecanismo de los barquitos eléctricos

Quedan reservados los derechos de propiedad artística y literaria
BARCELONA. - IMP. DE MONTANER Y SIMÓN