

NUESTRA HISTORIA

GACETA SOBRE LA HISTORIA, LOS SOCIOS, LOS ACONTECIMIENTOS, LA VIDA SOCIAL, LAS ANÉCDOTAS, EL EDIFICIO, LAS ACTIVIDADES.

"SOMOS HOY, PORQUE ELLOS FUERON ANTES"
(Eduardo Marquina)

GALERÍA DE PRESIDENTES

Francisco Godia Sales

Ingresó como socio el 21 de marzo de 1961, hasta su baja el 13 de marzo de 1981

Como socio ilustre para recordar, en este número de la revista, hemos elegido una persona que triunfó en varias facetas de su vida. Fue empresario, hombre de negocios, mecenas, coleccionista de arte, y gran piloto de automóviles. También representa un tipo de socio, relativamente común, que vivía en Barcelona, pero que visitaba constantemente Madrid por motivos de negocios o amistad. Nos estamos refiriendo a Don Francisco Godia Sales.

Don Francisco Godia nació en Barcelona, el 21 de marzo de 1921. Sus padres fueron Francisco Godia Petriz y Emilia Sales.

Tras sus primeros años como colegial, se trasladó a Madrid para preparar su acceso a la carrera de ingeniero agrónomo, y le sorprendió la Guerra Civil en la capital. Lo sucedido lo explicó él mismo en una entrevista realizada por Rafael Wirth en La Vanguardia: "En aquel momento mi padre era perseguido en Barcelona (Tenía una firma de importación y exportación de artículos llamada "Munich & Godia"), nuestra casa quedó destrozada. Mi padre huyó, mi madre, mi hermano y yo pudimos salir de España con pasaporte cubano y fuimos a San Sebastián (La fecha de su salida de España fue el 6 de diciembre de 1936). Me hice voluntario, como es lógico, y fui el oficial más joven de España: tenía 16 años y era alférez provisional".

Conviene reseñar que, seguramente, la persona que les facilitó los pasaportes fue nuestro consocio Don Ramón Estalella Pujolá, que por entonces, era el Encargado de Negocios de la Embajada de Cuba, y que facilitó la salida de España durante y después de la Guerra Civil a innumerables personas, entre ellas a varios socios del Casino.



Recibió varias medallas por acciones de guerra, de las que le quedaron las cicatrices de heridas de bala que soportó hasta el final de su vida.

Después de la Guerra se licenció en Derecho y se hizo abogado. Su primer negocio fue una empresa de compra-venta de automóviles. Con esta ocupación, Don Francisco unía el trabajo con lo que, según sus propias palabras, fue lo más grato en su vida: "Correr es lo más bonito del mundo. Sin discusión. No hay nada que me haya gustado tanto como correr en automóvil ni nada que me haya producido más satisfacciones".

Hay dos datos que convierten a nuestro consocio en un caso único en España. Fue el primer piloto que disputó un Gran Premio de Fórmula 1, y fue el piloto español que más puntos acumuló en las carreras de Fórmula 1, hasta la llegada de Fernando Alonso, bicampeón mundial. Entre los dos pilotos mediaron

cuarenta y cinco años, y conductores tan destacados como Alex Soler, Adrián Campos, Emilio Pérez-Sala o Marc Gené.

Según algunas fuentes, Don Francisco asistió a su primera carrera con siete años y ya sabía conducir desde los trece. Tuvo una pasión desmedida por el automovilismo, lo que le hizo conducir todo tipo de coches, y participar en casi todo tipo de carreras.

Además de automóviles de competición, Don Francisco consiguió, en 1942, el título de piloto aviador en el Aeroclub de Barcelona después del curso teórico y de realizar dos vuelos de prácticas entre Barcelona y Reus.

En cuanto a los coches, algunos de los vehículos que condujo fueron un Hotchkiss, Renault Dauphine de 850 cm³, AC Cobra de 4.700 cm³, además de modelos de Lotus, Porsche, Maserati, Ferrari, etc.

Su primera carrera fue el 11 de agosto de 1946, en el circuito de Montjuich, conduciendo un Hotchkiss. Contaba sólo 25 años, y quizás debido a su edad, en los circuitos se le llamaba Paco "Chico" Godia.

Los años siguientes siguió participando en otras carreras, y entre ellas, Don Francisco destacó en su primera carrera internacional en Albi (Francia), en 1948, lo que le supuso el apoyo de Maserati para seguir corriendo. En 1951 llegaría su salto a la casi recién creada Fórmula 1, al participar en el XI Gran Premio Internacional Peña Rhin, que se disputaba en el circuito urbano de Pedralbes (Barcelona), con un Maserati 4CLT / 48. Tras una salida de pista, consiguió remontar puestos hasta llegar a la décima posición.

En total llegó a disputar 25 grandes Premios de Fórmula 1. Su mejor cla-

GALERÍA DE PRESIDENTES

sificación fueron dos cuartos puestos, en 1956, en los míticos circuitos de Monza (Italia) y Nurburgring (Alemania) con un Maserati 250 F. Ese año terminó sexto en el campeonato.

Como complemento a sus participaciones en Fórmula 1, insertamos unas declaraciones que Don Francisco hizo a la revista Todo Auto: "En aquella época las carreras duraban el doble...con unos cambios durísimos y para aguantar el mismo ritmo durante tres horas había que estar muy fuerte".

Don Francisco corrió con los mejores pilotos nacionales como Juan Jover, Polo Villamil, o Juan Fernández, y también con los mejores internacionales como Collins, Musso Hawthorn, Stirling Moss o el pentacampeón mundial Juan Manuel Fangio, con quien tuvo gran amistad y que declaró de su compañero: "Fue un hombre extraordinario por el que siempre he sentido un gran respeto y admiración. Buen piloto -seguro y preciso- y también algo aún más difícil de encontrar: un buen amigo y una magnífica persona."

Con Fangio, además de compartir amistad, coparticipó en algunas carreras como el Grand Prix de Argentina de 1958, en la que compartieron automóvil y Francisco Godia estuvo muy cerca de los tiempos del campeón mundial. Según sus palabras: "El estar tan cerca de un fuera de serie, fue una gran satisfacción", y uno de los logros que más le gustaba recordar.

Otra de las anécdotas que tuvo con Fangio se produjo en una carrera en la que el campeón argentino destrozó su Maserati 300 S. Al llegar a los talleres, nuestros consocio le comentó con cierta sorna: "No hay que ser campeón mundial para hacer eso, yo también podría haberlo hecho"

Don Francisco fue uno de los últimos ejemplos de los llamados "Gentleman drivers", conductores no profesionales que disputaban todas las carreras que podían, y que lograban hacerlo gracias a tener garantizado apoyo económico.

Otras disciplinas automovilísticas en las que participó fueron las carreras de resistencia, como las 24 horas de Le Mans, las 12 horas de Montjuich (circuitito en el que corrió en 26 ocasiones), o las 6 horas del Jarama; rallys como el RACE



Francisco Godia junto a Leopoldo Calvo Sotelo, Ministro de Obras Públicas, en el momento de la firma del desarrollo de la autopista Villacastín-Adanero. Iberpistas 25 años.

de 1964 que ganó, o pruebas como la subida a la Rabassada.

Una de las carreras por la que es recordado, fue su plusmarca entre Madrid y Barcelona, establecida el 19 de julio de 1964, cuando salió de la Ciudad Condal a las tres de la mañana, siguiendo las normas de tráfico, llegó a Madrid 4 horas, 54 minutos y 58 segundos más tarde, pasando por Zaragoza y con las carreteras de entonces. La media fue de 128 km/h.

En 1958 falleció su padre y tuvo que hacerse cargo de los negocios familiares, por lo que tuvo que dejar la Fórmula 1, si bien, siguió participando en otras carreras hasta su retirada total en 1969.

Hasta su retirada, corrió todas las carreras que pudo. Se dice que llegó a correr tres carreras diarias, sufriendo algunos accidentes como caídas por barrancos y choques con árboles, pero siempre sin consecuencias graves.

Francisco Godia se volcó en múltiples actividades mercantiles. Todas las fuentes consultadas sobre la base de su éxito nos hablan de una gran inteligencia, apoyada por rapidez mental; poder de concentración, y capacidad de trabajo. Según escribió Sara Puig, Directora de la Fundación Francisco Godia, su amigo Manuel Barbié comentaba: "Simultaneaba varias gestiones a la vez -podía estar comprando grano por teléfono, creando una sociedad con un colega y comprando una pieza de arte - con una habilidad extraordinaria".

Según su hermano Don Emilio, reputado doctor ingeniero industrial, Don Francisco era como todo el mundo; impulsivo y con un pronto algo fuerte, para luego reflexionar sobre lo comentado y dar la razón siempre que se equivocaba.

Los negocios en los que participó eran muy variados, trabajando siempre desde la dirección de industrias, ya fueran textiles como Sedeunión, pasando por negocios inmobiliarios como las empresas Urbanizadora del Prat, Frago, Incar, o Iberpistas, empresa de la que fue presidente y que construyó el primer túnel de peaje de España, en la sierra de Guadarrama, inaugurado en 1972.

También fue presidente de la empresa química Cros, (dedicada sobre todo a fertilizantes), a la que accedió voluntariamente en un momento muy delicado, ya que su anterior presidente, José María Bultó, había sido asesinado por ETA.

Reflotó esta empresa, aplicando medidas de reconversión para buscar mayor beneficio. En los años 80 logró que las acciones subieran un 1000%. Con los beneficios logrados, liquidó deudas e invirtió en recursos inmobiliarios y modernización del parque industrial. Porque según sus palabras "En Cros hay mucho salchichón en terrenos y edificios". Don Francisco consiguió que el flujo de caja negativo de 1.000 millones de pesetas en 1983, pasara a un positivo de 640 millones en 1985.

(Continúa en pág. siguiente)

GALERÍA DE PRESIDENTES

Francisco Godia Sales

(Viene de pág. anterior)

Fue una época de fusiones y ampliaciones, en la que comenzaban a aparecer grandes grupos de empresas. En 1989, Don Francisco fue protagonista de excepción de la creación de Ercros, fusión entre Cros y ERT (Explosivos Río Tinto), lo que suponía la unión entre las dos principales empresas químicas privadas españolas del momento. Algunas fuentes reseñan que cuando Francisco Godia vio "que la independencia profesional de la que había hecho gala toda su vida iba a ser mediatizada por KIO, dió media vuelta de forma elegante y abandonó la presidencia de Cros".

Sus intervenciones en las juntas de accionistas eran recogidas por la prensa. Francisco Godia utilizaba un lenguaje claro y llano para dar explicaciones. En una de ellas un accionista dudo de la salud económica de Cros para acometer la fusión entre Cros y ERT, y le recordó su pasado como corredor de carreras, a lo que Don Francisco contestó: "En Cros no corremos en Fórmula Uno, sino que tenemos por divisa la seguridad y la prudencia".

Nadie sabía de donde sacaba el tiempo para tantas ocupaciones. Sin duda era un hombre polifacético. Apenas salía de vacaciones, aunque en la prensa aparecen referencias a su veraneo en S'Agaró, en la Costa Brava.

Cuando tuvo que dejar su gran pasión por el automovilismo, debido a los negocios familiares y a la edad, Don Francisco volcó su característico ímpetu en el coleccionismo de arte.

Había heredado de su padre algunas piezas de valor desigual, pero desde los primeros sesenta hasta mediados los setenta, comenzó a adquirir obras sueltas, visitar anticuarios y comprar colecciones enteras de coleccionistas. Así adquiere cerámica, pintura y escultura góticas, renacentistas y barrocas, pintura renacentista, barroca o contemporánea. Se puede decir que fue un coleccionista de colecciones cuyos fondos luego pulía



y mejoraba para conseguir un conjunto homogéneo.

Don Francisco pidió y contó con el consejo de grandes especialistas en arte, como Luis Monreal Agustí, María Peña o Jordi Llorens, para que le ayudaran a seleccionar e incrementar su colección. Luis Monreal escribió que se guiaban por criterios preestablecidos para escoger las piezas: 1º Estado de conservación. 2º Calidad Artística, y 3º Interés como modelo ejemplo ilustrativo de la pieza. Antes de añadirlas a la colección, se restauraban, y también se cuidaba el mantenimiento de las mismas.

Nuestro consocio comenzó a informarse y documentarse, lo que dio origen a una gran biblioteca con libros y publicaciones.

Don Francisco siempre defendió el papel importante que realizan los coleccionistas privados como garantes del arte y salvadores de algunos tesoros, pues sin su labor de búsqueda y mantenimiento, muchos objetos artísticos se habrían perdido o serían desconocidos.

Como complemento de su labor artística, Don Francisco editó varios libros en los que se analizaban y mostraban sus colecciones de escultura, pintura antigua y cerámica. Además organizó exposiciones públicas de las piezas que atesoró.

La conservadora María Antonia Casanovas definió su perfil de coleccionista como el ideal debido al instinto que tenía para detectar las piezas más valiosas. Aplicaba su agudeza en los negocios para conseguir las mejores piezas y los mejores precios. Disfrutaba del proceso de compra y de conseguir el objeto que buscaba.



Un Maserati de 1957 en el taller de Godia. ClubF1.es. A la izquierda en el Circuito de Pedralbes, en 1950.

Comenzó comprando en anticuarios de Madrid, para después, también, adquirir obras en Barcelona. Doña Inés Guardiola Amat, segunda esposa de Don Francisco, también era una gran aficionada al arte. Según Sara Puig, le regalaba dos piezas antiguas valiosas al año, una por su cumpleaños y otra por su santo.

Su colección estaba formada sobre todo por escultura, pintura y cerámica. Cabe destacar la impresionante serie de tallas en madera de vírgenes sedentes de mitad del siglo XII, la escultura románica y gótica (como la virgen castellana de la leche de la segunda mitad del siglo XIV), y la imaginería renacentista.

Sobre pintura antigua adquirió obras que abarcan desde el siglo XIII hasta el XVII, con una serie de obras que muestran la evolución de varias escuelas españolas. Por ejemplo, cabe reseñar obras de Pedro de Berruguete, Juan de Borgoña, Juan de Flandes, y Zurbarán. También adquirió obras de pintores modernos como Santiago Rusiñol, Ramón Casas, Juan Gris, Miró, Isidre Novell, Joaquín Sorolla o José Gutiérrez Solana.

Don Francisco no se limitaba a adquirir obras de arte, también realizó labores de mecenazgo al interesarse y ayudar a pintores de vanguardia como Tàpies, Plensa o Miquel Barceló, cuando casi eran desconocidos. Especial interés tuvo en el patrocinio del pintor Joan Ponç del que llegó a reunir, junto con otros amigos, más de 3000 obras y publicar los libros sobre su labor.

De gran importancia es su colección de cerámica, ya que la realizó en un momento en que las obras estaban dis-

SOCIOS ILUSTRES

persas. El mayor número de las piezas procede de la colección Eguillor de cerámica de Paterna y Manises. Destacan un bote de farmacia sirio del siglo XIV y una pieza turca del siglo XVI, ambos, ejemplos únicos en nuestro país.

El lugar donde Don Francisco tenía expuestos todos sus tesoros era el edificio, anexo al Monasterio de Pedralbes, conocido como el Conventet. Edificio del siglo XIV, fundado por la reina Elisenda de Montcada y ocupado por franciscanos. Después de varias reformas, nuestro consocio lo adquirió en 1971. En torno a su claustro ojival y en las estancias interiores fueron tomando acomodo las magníficas obras recopiladas, creando una mezcla única entre domicilio y museo.

Pero el Conventet fue algo más que un sitio donde vivir y admirar obras de arte. Era el reflejo de la personalidad de su dueño, un lugar abierto, centro de reunión de amigos, anticuarios y estudiosos del arte, que tenía siempre las puertas abiertas a tan magnífica colección.

Actualmente, gran parte del conjunto artístico de Francisco Godia puede visitarse en la Fundación Francisco Godia, en Barcelona. La Fundación nació en el año 1999, fue creada por Doña Liliana Godia Guardiola, hija de Don Francisco, para

recordar a su padre, mostrar el patrimonio artístico y aumentar la colección de arte. La sede está situada en la antigua casa Garriga Nogués, en el ensanche de Barcelona.

Sin duda, Doña Liliana y todo el equipo de la Fundación han recogido el testigo de Don Francisco como muestra el conjunto de actividades que se realizan: Conferencias, exposiciones temporales, publicación de libros, talleres infantiles dedicados a escolares, etc..

Otro capítulo importante de su vida fue su relación con Madrid. Los viajes a nuestra ciudad eran continuos por motivos de negocios, competiciones automovilísticas y por compras artísticas (mantenía excelentes relaciones con anticuarios madrileños).

No es difícil encontrar en la prensa frecuentes noticias sobre sus visitas al Círculo Catalán de Madrid, del que fue directivo y recibió la placa de plata. También cuando era piloto recibió homenajes por su trayectoria como el ofrecido por la "Escudería de Madrid" en 1957. Incluso tras su fallecimiento, se celebró una misa en su memoria en la parroquia de San Francisco de Borja.

Un factor clave de su vinculación con la capital fue su pertenencia al Casino de Madrid. Don Francisco ingresó el 21 de marzo de 1961, fue presentado por D. José Mellado Pérez de Meca, D. Rafael de Villa y Calzadilla, y por D. Antonio Pertiñez Mendigorri.

En su solicitud de admisión hizo constar su profesión de abogado, y aunque no figura su domicilio en Barcelona, si que hizo referencia a las sociedades a las que pertenecía, entre las que citó el Círculo del Liceo, y Círculo Ecuestre de Barcelona, así como el Real Automóvil Club de Cataluña.

A lo largo de sus años como socio Don Francisco tuvo su domicilio, o la sede de sus oficinas en Madrid, en lugares tan destacados como el Paseo

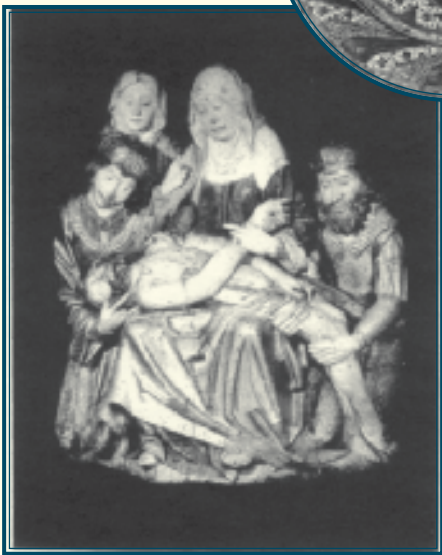
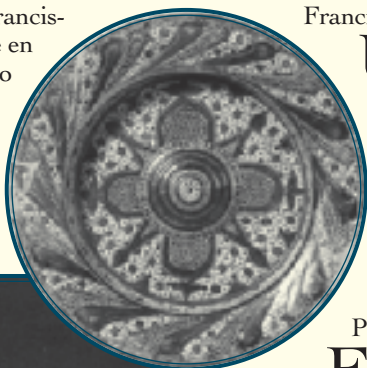
de la Castellana, Gran Vía, la calle del Carmen, o la calle Zurbarán. Solicitó su baja voluntaria el 13 de marzo de 1981 tras veinte años como socio de nuestra entidad.

Don Francisco Godia Sales falleció en Barcelona, el 28 de noviembre de 1990, dejando tras de sí, una vida plena y llena de grandes acciones. Para resumir su vida y finalizar este artículo nos retrotraemos al 20 de marzo de 1979, cuando Don Francisco recibió la Llave de Barcelona y, Jesús Gutiérrez Fierro le definió como una personalidad tridimensional: Deportista, porque consiguió marcas en el difícil deporte automovilístico, (entonces no superadas); financiero porque desarrolló su actividad hasta alcanzar la presidencia de Cros, y como ser humano que no olvida los sentimientos del espíritu y que cuenta con uno de los museos particulares más importantes de España.

Noel David

Fuentes

- Archivo del Casino de Madrid
- Fundación Francisco Godia. La colección. 2008
- Arco, Javier del: Paco Godia y el automovilismo
- Casanovas, María Antonia. Coleccionismo de cerámica
- Godia Guardiola, Liliana. De Fortuny a Barceló: coleccionismo generación Francisco Godia. 2007
- Puig, Sara. En homenaje a Paco Godia.
- D. Emilio Godia Sales
- Monreal, Agustí. El Conventet. Colección de escultura. 1972
- Monreal, Agustí. El Conventet. Colección de pintura antigua. 1978.
- Todo Auto. Año I
- Romero Montalvo, E. Iberpistas: 25 años. 1992
- Otero de Saavedra Mira, J. L. Paco Godia, afición sin límites. En <http://www.pilotosmuertos.es/comunicados/noviembre/godia.html>
- <http://historiasdefsilverstone1950.blogspot.com/2009/07/pilotos-espanoles-francisco-godia.html>
- <http://anabelherrera.wordpress.com/2009/05/01/francisco-godia-gentleman-driver/>
- La Vanguardia



Dos piezas de la Fundación Francisco Godia. Pietà del Siglo XIV. Cerámica de Manises Siglo XV. Fundación Francisco Godia.

HACE CIEN AÑOS

Exposición Universal de Bruselas

La prensa internacional de 1910 recogía profusamente la inauguración y posterior desarrollo de la Exposición Universal celebrada ese año en la ciudad belga.

El Rey Alberto y la reina Isabel inauguraron el evento "con gran solemnidad" el 23 de abril. "La Ilustración Artística" hacía referencia al discurso del mandatario quien "felicítose de abrir una exposición que atestiguará al mundo los inmensos progresos realizados por Bélgica en menos de tres cuartos de siglo, expresó su satisfacción por la magnífica participación que en ella tenían las naciones extranjeras, y dio las gracias a ésta por haber con su concurso demostrado los sentimientos de estimación y de amistad que les inspira la Bélgica trabajadora y pacífica".

En el recorrido por la Exposición, llamaba poderosamente la atención el pabellón español, que reproducía "con asombrosa fidelidad" (según el semanario "Blanco y Negro") el Patio de los Leones de la Alhambra de Granada. De hecho, la construcción española fue galardonada con "la altísima recompensa" del Gran Premio, "haciendo con ello justicia a los méritos de aquella magnífica instalación".



Vista de la fachada principal de la exposición.

El conjunto de recompensas concedidas a los expositores españoles han sido 15 hors concours, 37 Grandes Premios, 32 diplomas de honor, 75 medallas de oro, 64 de plata, 33 de bronce y 26 menciones honoríficas.

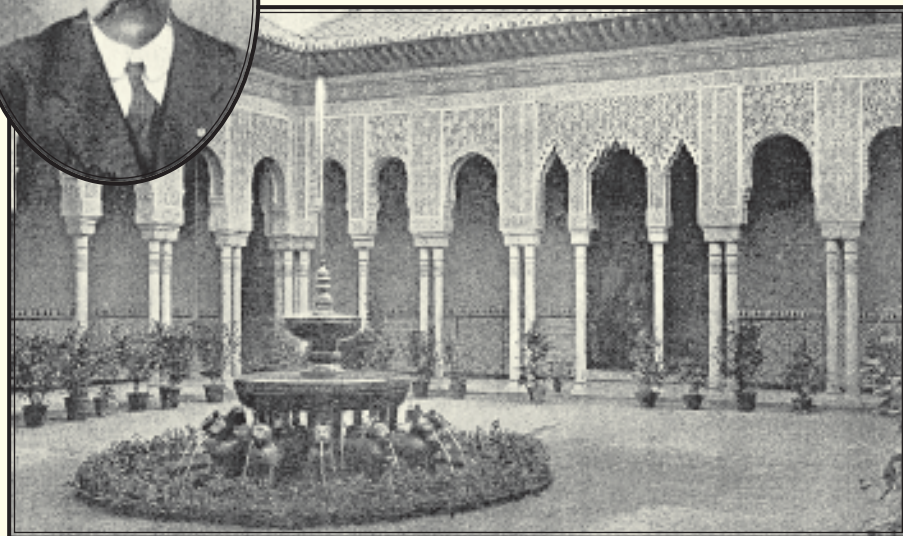
El comisario general de España en la Exposición de Bruselas, Nicolás de Escoriaza, fue, según la prensa española, el verdadero artífice del éxito del pabellón, "con un desinterés que le honra y una inteligencia envidiable, ha defendido los intereses de los expositores a quienes representaba hasta lograr el brillante triunfo (...) Sin su constancia,



SS. MM. el rey Alberto y la reina Isabel en el acto inaugural.

sin las simpatías personales que supo captarse desde su llegada a Bruselas, a donde fue de modo completamente gratuito, y donde pasó meses y meses entregado en cuerpo y alma a la Exposición, no hubiese conseguido España ocupar el lugar que ha ocupado.

A la izquierda, un detalle del patio del pabellón de España, al cual se otorgó el Gran Premio. En la imagen ovalada, don Nicolás de Escoriaza, comisario general de España en la Exposición.



HACE CIEN AÑOS



Arriba, ruinas de la sección francesa. Debajo, estado en que quedó la "Bruselas-Kermesse" después del incendio.

La Exposición Universal de Bruselas se vio empañada por un "violento incendio", acaecido el 14 de agosto, "mientras se celebraba allí una animada fiesta presenciada por una multitud enorme, de más de doscientas mil personas" (tal y como contaba en sus páginas, hace cien años "La Ilustración Artística").

"Después de cinco horas de incandescentes esfuerzos, logró dominarse el incendio, sin que los daños, con ser muy grandes, inmensos, alcanzasen ni con mucho a todas las instalaciones de aquel hermoso certamen"

Las instalaciones de las secciones belga, inglesa y la francesa, fueron las más afectadas. Nuestro país, España, sufrió "efectos de escasa importancia que no tardarán en ser reparados". La prensa reproducía estremecedoras imágenes de alguno de los pabellones afectados por el fuego, entre ellos, la "Bruselas Kermesse", una bella reproducción de un barrio de la vieja Bruselas, que constituía "uno de los espectáculos más atractivos e interesantes de la exposición".

Todavía hoy cabe enorgullecerse de las actuaciones que la representación española hizo posible en otros tiempos. ¡Y qué diferencia, por lo que se ve, con lo que hoy mostramos!

Santana Fuentes

Un "restaurant" femenino en París

La prensa de hace ahora cien años, concretamente "Blanco y Negro" anunciaba en sus páginas la apertura en la capital del Sena, de un restaurante femenino; un hecho, que según el semanario "podía considerarse un verdadero triunfo del feminismo".

El establecimiento, que funcionaba en régimen de cooperativa, había sido abierto para servir a las muchachas estudiantes que "tanto por la combinación de sus clases como por las distancias, les resulta difícil, y a veces imposible, almorzar en sus casas, teniendo que hacerlo en cualquier restaurant, donde no siempre la alimentación es buena, sobre todo si el estipendio es escaso".

Las tarifas del nuevo establecimiento, claro ejemplo de discriminación positiva (¿podrían entrar los caballeros o estarían vetados?), eran muy moderadas: por



Salón destinado a biblioteca.

un franco, las señoritas comensales podían disfrutar de un almuerzo compuesto de dos platos, pan, vino y postre, "todo bien condimentado y de buena calidad".

El restaurante, "decorado con sencillez, pero con arte y buen gusto", contaba con una biblioteca, "donde las jóvenes escolares pueden repasar sus lecciones, ordenar sus apuntes y escribir sus cartas".

He aquí el antecedente de la "discriminación positiva". ¿Y la "paridad"? ¿Y la igualdad de género? Se ve que aún no habían inventado el inútil y absurdo ministerio correspondiente.

N. de R.

La sala del restaurant donde se sirve también el "five ó klok tea".

Récord de la hora

El ciclista francés Guignard llegaba a las páginas de "La Ilustración Artística" por haber batido todos los records de velocidad en pista. El velocipedista había corrido en la pista de Munich 101 kilómetros y 123 metros, ¡en una hora!

Mucha nos ha parecido la distancia cubierta en tan poco tiempo, pero, cien años después, es difícil que podamos contrastar los datos.

De lo que sí tenemos constancia, es de la figura atlética, apolínea e incluso aerodinámica del ciclista, gracias a la fotografía realizada por M. Rol.



N. de R.

HACE CIEN AÑOS

Remodelación de la Plaza de España

Revisar la prensa de hace cien años, nos trae sorpresas como esta de la remodelación de la Plaza de España madrileña. El Ayuntamiento de Madrid mostraba a todos los ciudadanos, a través de los principales diarios y semanarios, el proyecto de "reforma urbana de esta villa, debido a la iniciativa del concejal Sr. Dorado".

La Plaza de España se proyectaba en los solares "resultantes del derribo del cuartel de San Gil y prolongando la calle de José Cañizares hasta la de Leganitos"; el autor del diseño era el arquitecto municipal Sr. Carrasco, a quien la prensa de la época no dudaba en elogiar unánimemente.

El proyecto, del que incluimos dos imágenes, constaba de una "galería abierta con tres cuerpos salientes, uno central y dos laterales. El central, está compuesto por dos cuerpos elevados en forma de torres, uno dedicado al Ejército y el otro a la Marina, estas torres sirven de estribos a un gran arco en cuya clave se destaca el escudo de España, y bajo el cual se proyecta un monumento en que se ve la figura de España rodeada de las Artes, las Letras, las Ciencias, la Industria y el Comercio. Lateralmente, queda una gran escalinata".

También se proyectaba una especie de túnel, que comunicaba la Plaza con la estación del Norte, y que recibiría el nombre de Avenida Reina Victoria.

Cien años después, la Plaza de España está "presidida" por Miguel de Cervantes y "sus" don Quijote y Sancho Panza, no hay torres dedicadas a la Marina ni al ejército, ni banderas nacionales; la Avenida Reina Victoria no une la Plaza de España con la Estación del Norte, si no la Glorieta de Cuatro Caminos con la Avenida de Moncloa...

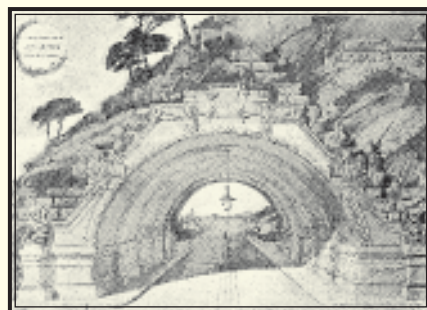
A la derecha, vista parcial de la Avenida Reina Victoria que partiría de la plaza de España para terminar en la estación del Norte, según el proyecto de reforma urbana.

Abajo, Galería que daría entrada a la Plaza de España por la calle de Leganitos.

El alabado proyecto de 1910 del Sr. Carrasco, se quedó en eso: en un proyecto.

Pues... ¡qué pena!, ¿no?. Y menos mal, que, cien años después, "aun" no han desplazado a D. Quijote y Sancho. Los homenajes proyectados en 1910 hoy serían, tal vez, políticamente incorrectos.

Nuño Vilanova



Los juguetes de moda

Ahora son los Gormitis, la Barbie, las Winx, Benten... pero hace cien años, los juguetes protagonistas, esos que todos los niños piden a los Reyes Magos, esperando anhelantes que Sus Majestades no lo olviden, eran bien distintos...

"La Ilustración Española y Americana" traía a sus páginas una selección de los juguetes más demandados por los infantes de principios de siglo. Podemos ver los tradicionales vehículos de lata, peluches de animales, muñecas sonrientes, e incluso brujitas con cara de buenas... Llamaban la atención un muñeco que representa a Papá Noel, que



parece llegado de la mismísima Laponia, y una colección de Matriuskas, las populares muñecas rusas que parecen no acabar nunca...

Cien años después, los niños del siglo XXI, siguen esperando con ilusión la llegada de sus juguetes que, aunque bien diferentes, siguen consiguiendo los mismo que hace cien años: la sonrisa de un niño. ¿Qué más se puede pedir?

Una última observación: desde siempre, los juguetes más usados por los niños son los más sencillos y elementales. Los costosos y complicados de nuestros días, dejan de interesarlos a las pocas horas de recibidos.

Miguel F.



HACE CIEN AÑOS

El comercio del hielo en Canadá

Un país que está nevado buena parte del año, tenía, por lógica, que sacar rendimiento de estas inclemencias atmosféricas. “La Ilustración Artística” explicaba en sus páginas del invierno de 1910 el artesanal proceso de aprovechamiento y almacenaje del hielo canadiense, “una de las industrias más prósperas de aquel país y que ha dado origen a importantísimas fábricas, como la que tiene instalada en las inmediaciones de Winnipeg la Artic Ice Company”.

“El hielo no empieza a recogerse hasta la segunda quincena de noviembre, cuando los lagos de la región están congelados a una profundidad bastante para dar bloques de 60 a 80 centímetros de espesor. Es la época en que los labradores, renunciando a las faenas del campo, acuden a las fábricas, ofreciendo una mano de obra barata”.

El proceso, que reproducimos gráficamente, era puramente artesanal, y dependía de la pericia de los trabajadores “el obrero ha de abrir surcos en el lago en líneas rígidamente rectas, pues la forma regular de los bloques facilita considerablemente las manipulaciones y el almacenaje”.

Un buen ejemplo de aprovechamiento de los recursos naturales.

La mano de obra, tal vez encarecería el producto; pero, evidentemente, la materia prima era barata y abundante.

Santana Fuentes



Por medio de un arado se abren surcos en la superficie helada.



Cortadora del hielo que se practica con unas borchas especiales



El hielo es conducido a un elevador.



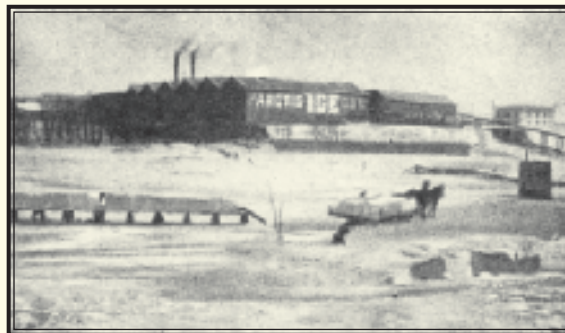
Elevador con plano inclinado y cadenas de transmisión.



Transporte de trece toneladas de hielo.



Manipulación de los bloques de hielo.



Aspecto de conjunto de la fábrica de Winnipeg.

HACE CIEN AÑOS

“Madrid intransitable”

A sí titulaba el semanario “Blanco y Negro” en 1910 un reportaje gráfico sobre las obras en Madrid. En las fotografías se podían observar los grandes socavones, los derribos y, sobre todo, las incomodidades provocadas a los ciudadanos en calles tan principales como Montera (“interceptada por el tendido de cables de la Compañía Eléctrica Madrid”), la Puerta del Sol (“donde se construyen los evacuatorios subterráneos”), y la Gran Vía (donde ya habían comenzado los derribos para su nuevo trazado).

Hay cosas que nunca cambian. Cien años después, Madrid sigue en obras. Pero está claro que, como dice el dicho popular, “para presumir hay que sufrir”, y Madrid puede presumir de ser una ciudad cosmopolita, avanzada, en continuo desarrollo... y en continuo estado de obras.

Es decir, que estamos en las mismas. ¿Recuerda alguien quién era el Alcalde por entonces? ¿No sería un tal...?

Miguel F.

Parte de la Puerta del Sol donde se construyen los evacuatorios subterráneos.

La calle de la Montera, interceptada por el tendido de cables de la Compañía Eléctrica Madrid.



Una vista general de la Puerta del Sol tal y como estaba hace mucho tiempo.



Entrada de la Gran Vía.