

Salto del Duero¹

Aprovechamiento de aguas del río Esla

VI

San Pedro de la Nave

Entre las obras inundadas por el embalse del Esla merece especial mención la preciada reliquia de arte situada cerca de la confluencia de dicho río con el Aliste.

La cota de la puerta de entrada del templo de San Pedro de la Nave es de 646 m; la del embalse, 681 m, y la del río Esla, frente a dicho monumento, de 616 m.

Resulta de estos datos que al llenarse el embalse, esta pequeña joya de arte quedaría sumergida a una profundidad de 35 m, a pesar de estar sobre la orilla del río a una altura de 30 m.

Para visitar actualmente el monumento hay que recorrer 15 km de la carretera de Zamora a Portugal, 10 km por un mal camino de herradura y cerca de un kilómetro a pie por un sendero de fuerte pendiente. No son muchos los que con tales dificultades se aventuran a hacer esta peregrinación artística. En cambio, los que van, encuentran, al vencerlas, un aliciente más.

La obra, por su propia naturaleza y el estado en que se encuentra, sólo puede ser apreciada por eruditos. La mayoría de las gentes carecen de preparación suficiente para saborear tan precioso ejemplar del arte visigodo español.

Hasta 1906 estaba clasificada como obra del siglo x y de la escuela muzárabe. En mayo de dicho año publica Gómez Moreno, en el *Boletín de la Sociedad Castellana de Excursiones*, un estudio definitivo, calificándola resueltamente como obra visigoda del siglo VII, o sea del apogeo de este arte, que elevó basílicas, bautisterios, oratorios y cenobios.

En la *Historia de la Arquitectura Cristiana Española en la Edad Media*, de Lampérez, se recogen, aceptándolos, estos juicios de Gómez Moreno, el cual, recientemente, los desenvuelve en el tomo *Zamora, del Catálogo monumental de España*, que con gran acierto edita el Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, con copiosa información gráfica.

Al ser otorgada la concesión de los Saltos del Duero pudo disponerse que esta obra, al llenarse el embalse del Esla, quedara sumergida, como ha ocurrido, según dijimos en el artículo anterior, con los monumentos de la isla de Filé en el Nilo. Sólo cuando el embalse se vaciase hasta una altura inferior a 30 m sobre el fondo del río se descubriría y podría ser visitada, de no sufrir deterioro, como sería casi seguro. Se trata, en efecto, de una obra humilde, de endeble estructura, cuyo casi total interés se halla en el interior y que difícilmente resistiría las injurias del agua.

Por eso, sin duda, al otorgarse la concesión, se incluyó la cláusula 15 (*Gaceta* de 24 de agosto de 1926), que dice así:

«Artículo 15. El concesionario queda obligado a trasladar al lugar que le ordene el Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, o sus Delegados, el templo visigodo de San Pedro de la Nave, declarado monumento nacional por Real orden de 22 de abril de 1912, ateniéndose para hacer el traslado a las órdenes e instrucciones que por dicho Ministerio o sus Delegados se le comuniquen, y siendo de cuenta del concesionario la adquisición de los terrenos para el nuevo emplazamiento del templo citado; pero una vez verificado el traslado y la recepción por el repetido Ministerio o sus Delegados, el terreno en que está emplazado el templo en la actualidad quedará de propiedad del concesionario, aunque serán del Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes todos los objetos que en cualquier tiempo se encontrasen en el citado terreno, quedando el concesionario, respecto al particular, sujeto a la legislación que rija en la época en que se realizaran los hallazgos.

El valor de expropiación de los terrenos a los que se ordene hacer el traslado de ese templo visigodo deberá ser, aproximadamente, igual al de los terrenos en que hoy está instalado.»

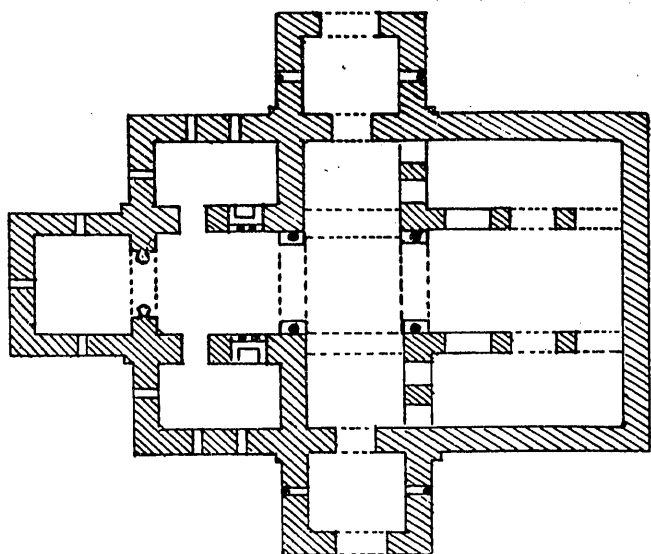
No es del todo satisfactoria esta solución desde el punto de vista puramente artístico. Las obras de arte nacen y viven en el punto y lugar en que las circunstancias lo quisieron, y cuando, por milagro de la suerte, se salva, después de tantos siglos, una reliquia como ésta, es muy doloroso arrancarla de su sitio, aunque sea con todos los miramientos debidos, para llevarla a otro; pues sabido es que tales transportes, acompañados de inevitables restauraciones—y quien dice restaurar dice mutilar—, matan esas fuentes de emoción que el tiempo acumula sobre las cosas preteritas, que echaron hondas raíces en el lugar donde sufrieron las vicisitudes del tiempo.

La vida moderna reclama este género de sacrificios, y ante la gran riqueza que crea el embalse del Esla el mal es inevitable, si bien habrá que reducirlo a un mínimo.

Hay algunas circunstancias que favorecen el traslado de la obra: sus escasas dimensiones (19,75 por 16 m), el espesor de 0,80 m de los muros y, sobre todo, la naturaleza del material pétreo que se empleó en su construcción. Era general en aquella remota y azarosa época, por la pobreza de medios, que se utilizase la piedra de las canteras más próximas, de cualquier calidad que fuese, con aparejo irregular y pequeño. Por excepción se construyó esta obra con gran desahogo, hasta el punto de que se fué a buscar una excelente piedra arenisca a unos 30 kilómetros de distancia, al otro lado del Duero, circunstancia que supone, a juicio de Gómez Moreno, la existencia de un puente romano, que no existía a principio del siglo x, siendo ésta una de las varias razones en que se apoya aquel notable arqueólogo para colegir que San Pedro de la Nave no es obra muzárabe. Con tan rico material se hizo un aparejo regular a la romana.

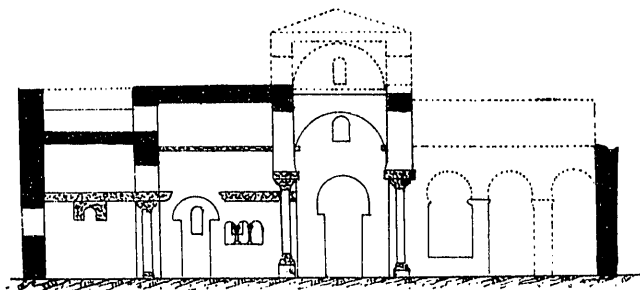
No vamos a repetir los argumentos, que con toda claridad y orden están expuestos en las obras citadas de Lampérez y Gómez Moreno, para demostrar que la obra es visigoda, como igualmente nos remitimos a ellas para su detallada descripción.

¹ Véanse los números de 1.º y 15 de noviembre, 1.º de diciembre de 1929 y 1.º y 15 de enero últimos.



Planta de San Pedro de la Nave (Zamora)

Nos limitamos en este artículo a reproducir algunos dibujos y fotografías, que ponen de relieve la importancia artística de la obra.



Corte longitudinal de San Pedro de la Nave

Los dibujos de la planta y la sección longitudinal están tomados de la obra de Lampérez. La planta, en

forma de cruz griega, alterada por adiciones ulteriores en los pies de la iglesia, denota la influencia bizantina, lo mismo que algunos abovedamientos, si bien la estructura es mixta, pues también hay cubiertas de armadura de madera de influencia latina. La fotografía número 1 da idea de su aspecto rústico exterior y del paraje desolado en que se encuentra. Se aprecia, sin embargo, la bondad de la piedra, su tamaño relativamente grande y su aparejo regular.

La fotografía número 2 es la del arco de entrada por el costado meridional. Se aprecia en él la forma de herradura, característica del período visigodo, análoga a la de San Juan de Baños, con despiece perfecto, salvo que no hay clave, por haber junta en el centro del arco. Se aprecia aun mejor que en los muros la bondad del material. Las impostas ofrecen adornos esculpidos.

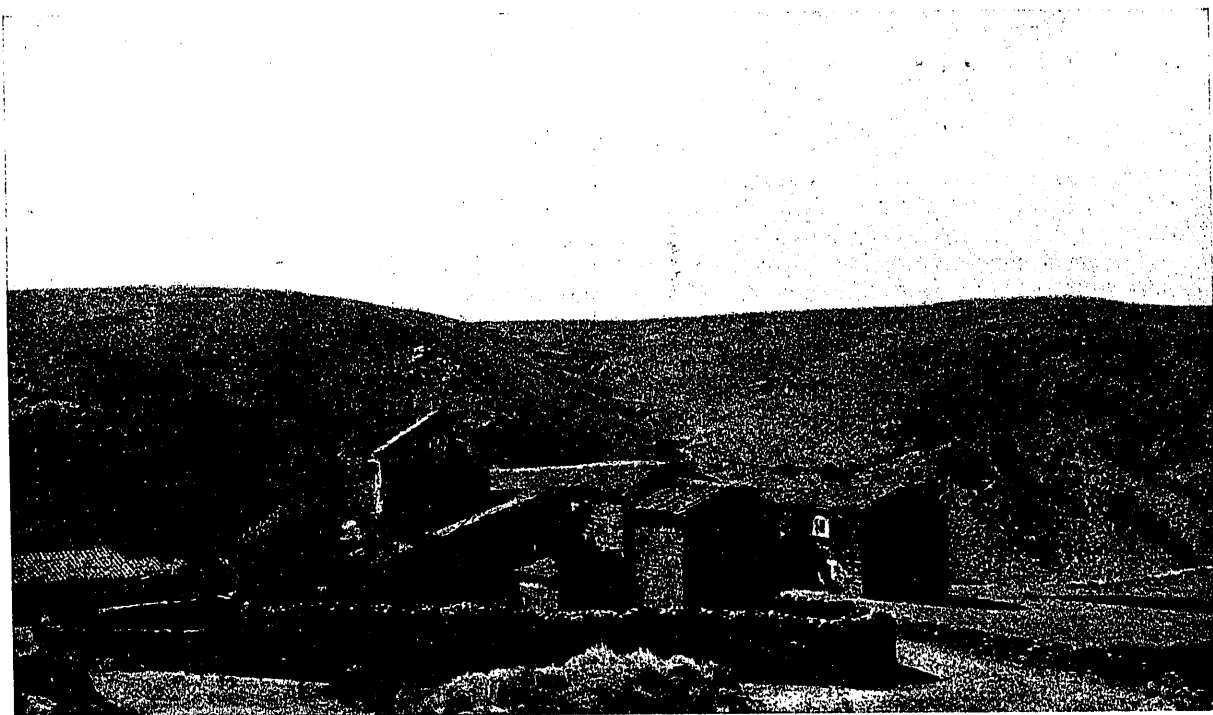
La fotografía número 3 es del interior de la nave central, viéndose la cabecera del templo y el crucero con las cuatro columnas, algunas muy desplomadas, junto a los ángulos. Se ve en el fondo el arco triunfal, también de herradura, de la capilla mayor, sobre columnas.

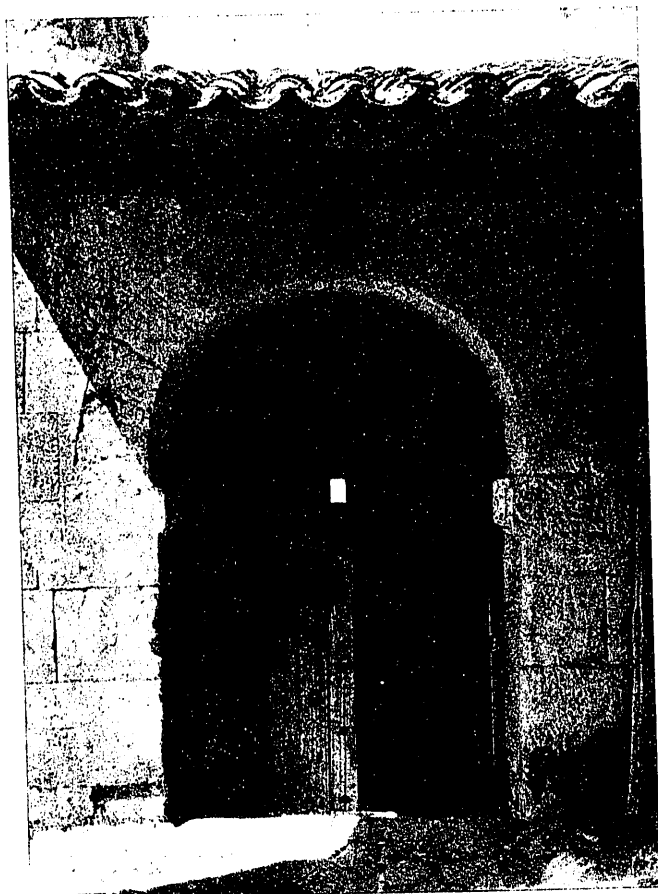
La fotografía 4 es, igualmente que la anterior, de la nave central, pero en dirección de los pies del templo. Se aprecian en el primer término las triples ventanas con dos columnas intermedias abiertas hacia las naves laterales.

La fotografía 5 es de uno de los capiteles cúbicos del crucero hacia los pies de la iglesia. Está bellamente ornamentado: en el ábaco alto y recto se observa un enroscamiento de hojas, flores y racimos, gallardamente cruzados, con aves picando, y en el equino historiado se representa a Daniel, orante en la cueva, entre dos leones que lamen sus pies.

La fotografía 6 es de otro capitel historiado con el sacrificio de Isaac, inclinado en un altar sobre columnas.

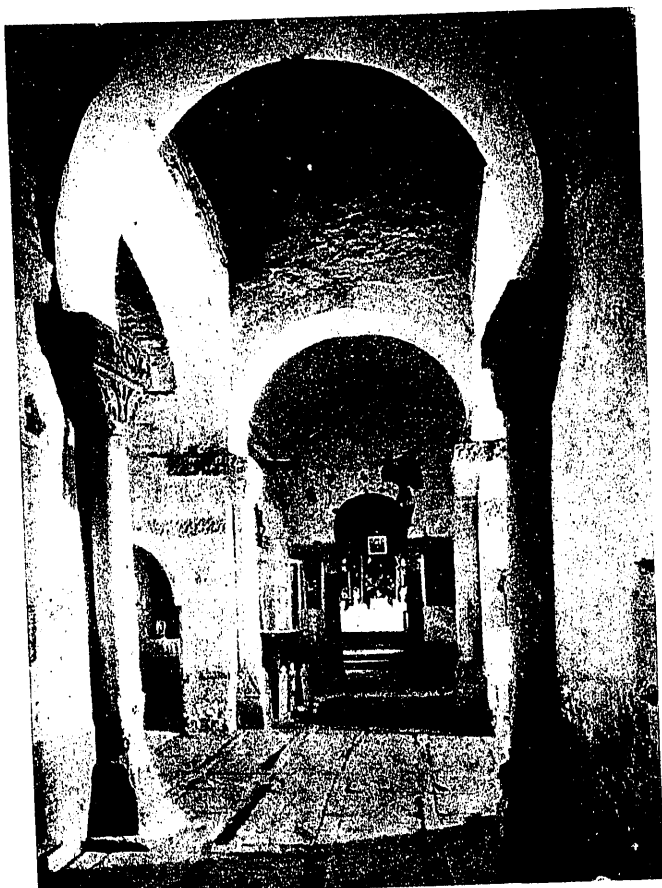
Las fotografías 7 y 8 son también de capiteles con





Fot. 2.ª

variadas combinaciones de ramas, tallos, racimos, cabezas, pájaros, arcos, ondas, hojas acorazonadas, etc.



Fot. 3.ª

La fotografía 9 es una decoración arcaica, en la que se repiten dentro de círculos la suástica de seis rayos curvos, estrellas, cruces griegas, etc.

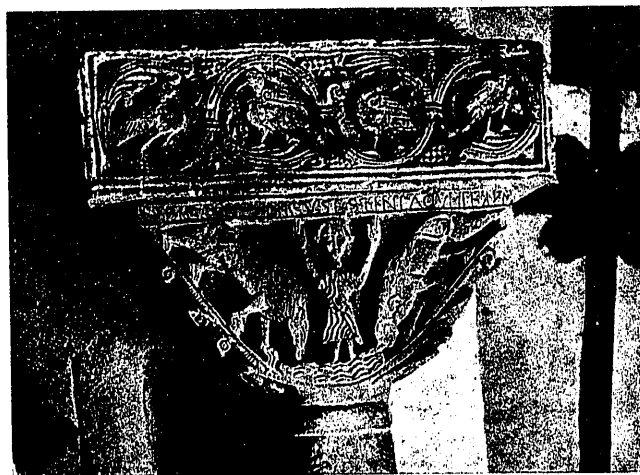
La ornamentación que aparece en la fotografía 10



Fot. 4.ª

es otra fase distinta de la anterior y tiene un carácter muy oriental, análoga a la de la fotografía 5.

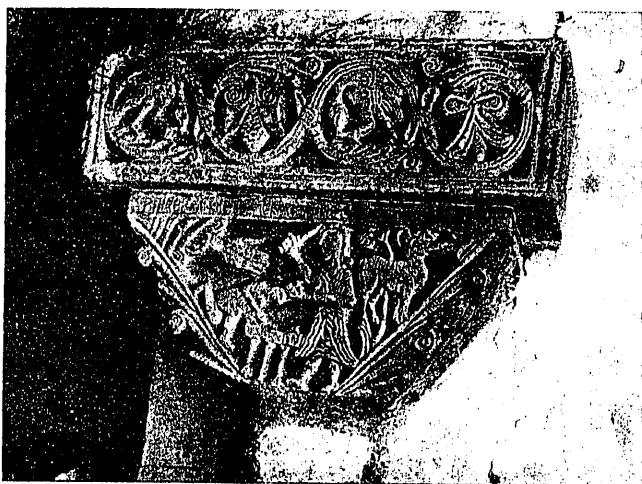
Basta lo expuesto y reproducido para que se aprecie la importancia de esta obra de arte, pequeña por



Fot. 5.ª

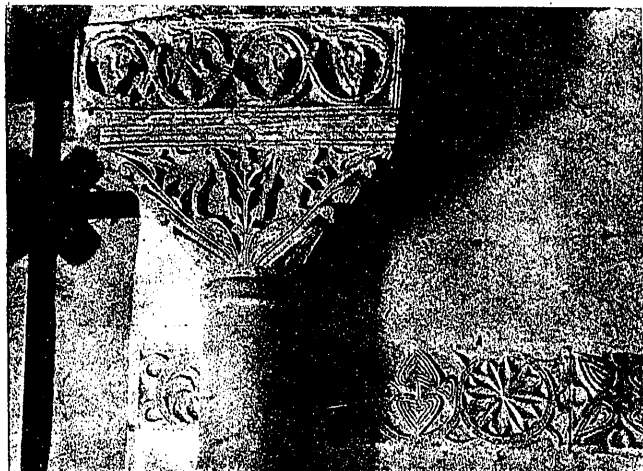
su tamaño, grande por su valor como documento de la historia del arte arquitectónico español.

Dispuesto su traslado, falta determinar cómo y adónde irá. Los delegados del Ministerio de Instruc-



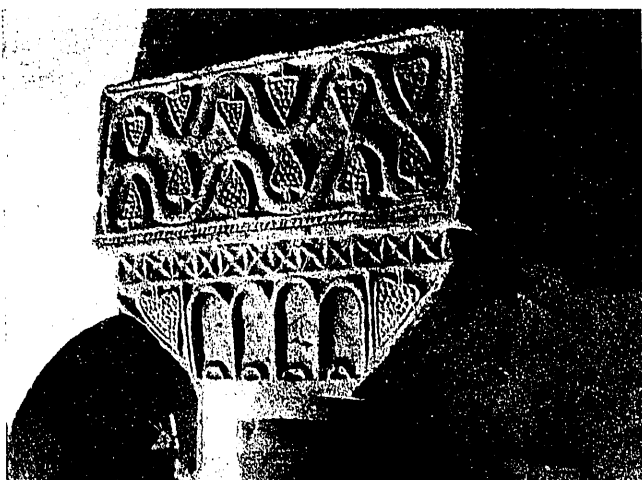
Fot. 6.ª

ción pública y Bellas Artes no han dado, que sepamos, las órdenes oportunas. Dejando volar la fantasía hasta soluciones económicamente absurdas, cabría



Fot. 7.ª

pensar en la posibilidad de trasladar entero el monumento, que podrá pesar unas 300 toneladas. Para realizar esta solución yanqui, habría que despojar el



Fot. 8.ª

edificio de todo lo accesorio desde el punto de vista artístico, especialmente de aquellas adiciones que han adulterado la obra del siglo VII; hacer después una plataforma de hormigón armado en que descansase todo el monumento, por debajo de su cimiento, que es muy somero, y forrarlo por fuera y forrarlo y apuntalarlo por dentro, para darle la solidez de que carece, y construir, también de hormigón armado, unas balsas laterales capaces de hacer que flote el



Fot. 9.ª

conjunto. Terminado este trabajo preliminar, se esperaba a que las aguas embalsadas por la presa elevaran esta extraña embarcación con su interesante carga, para conducirla, cuando el vaso estuviera lleno, al punto de la orilla elegido, para depositarla sobre el cimiento general de hormigón, en el que descansaría definitivamente el templo de San Pedro de la Nave, desmontados las balsas, forros y puntales.

Sólo el respeto que actualmente inspiran las obras



Fot. 10

de arte justifica el que pase por la imaginación tan singular modo de hacer el traslado de esta joya, para el que se organizaría—la fantasía no descansa—un cortejo casi sagrado, como los que se formaban para llevar las divinidades egipcias de unos templos a otros por el Nilo.

Quede esta idea como homenaje al valor de tan preciada obra de arte, y piensen los encargados de desmontarla, para su transporte y elevación en otro

sito, en que sufra el mínimo menoscabo, ya que éste es inevitable.

La presa del Esla va a levantarse con gran rapidez, tal vez en un par de años; así que es hora de resolver todos los detalles numerosos que requiere el cumplimiento de la cláusula 15 de la concesión, antes copiada.

Será preciso hacer, como trabajo preliminar, un

plano muy detallado del edificio, en gran escala, numerando cuantos elementos arquitectónicos contiene, y hasta las piedras (dovelas, sillares, etc.), una por una. Las partes ornamentadas (capiteles, frisos, basas, impostas, etc.) habrá que protegerlas contra los choques durante el transporte.

Tal es, a grandes rasgos lo que es y el porvenir que aguarda a la iglesia de San Pedro de la Nave.

Vicente MACHIMBARRENA

La electrificación de los ferrocarriles españoles

Mi admirado amigo D. Luis Sánchez Cuervo se ocupa, en dos interesantes artículos publicados últimamente en esta REVISTA con el título que encabeza estos renglones, de lo actuado por la disuelta Comisión para la Electrificación de vías férreas, de la que formó parte, relacionándolo principalmente con la tan debatida cuestión del sistema de corriente que convendría emplear en las futuras electrificaciones de ferrocarriles, y aludiendo con tal motivo al Comité Técnico de Electrificación de ferrocarriles, creado por el Excmo. Sr. Conde de Guadalhorce, del que fui nombrado jefe.

Esta circunstancia obligame a recoger algunas de las manifestaciones del Sr. Sánchez Cuervo, que, avaloradas con su merecido prestigio, y sin tener en cuenta la pasión que, a mi parecer, las inspira, dan la sensación de que el Comité, al suscitar la cuestión del sistema de corriente, después de haber sido fallada de modo que pretende ser inapelable por la Comisión preliminar, faltaba, en primer término, a la consideración que debía a ésta, había excedido las atribuciones que le marcaba el Real decreto de su creación, puesto que su misión, según los artículos comentados, se reducía a ejecutar lo propuesto por su antecesora, y, en fin, se permitía sustentar dudas sin fundamento y fuera de lugar.

El Comité ha rendido el debido tributo en repetidas ocasiones, tanto en las reuniones del Comité asesor como ante el anterior ministro de Fomento, al mérito de la labor realizada por la Comisión que le precedió, y lo ha hecho con sinceridad, con la que sería de desear empleasen cuantos se ocupan de esta complicada cuestión de las electrificaciones ferroviarias y de la no menos delicada nacionalización de la industria de construcciones eléctricas en España, en las que, creo yo, se entremezclan, haciéndola por demás confusa, intereses creados y por crear, con personalismos empeños de amor propio, que impiden estudiarla con serenidad y determinar objetivamente la máxima conveniencia del país.

No tenía el Comité que aceptar ciegamente lo elaborado por su antecesora, porque el mandato contenido en la disposición que lo crea no se lo impone, y porque tampoco podía, aunque se lo hubiera propuesto, pues al cabo de año y medio de entregar a aquélla el informe que sirvió de base al Comité para comenzar su actuación, los progresos de la técnica de las electrificaciones, las decisiones y nuevos planes de la Superioridad y hasta la misma situación económica del país, hacían indispensable, sin inspirarse en un malsano prurito de enmienda o variación, su examen detenido y eventual revisión. El Sr. Sán-

chez Cuervo, al insinuar que el papel del Comité era exclusivamente ejecutivo, parece olvidar que la rápida mudanza de cosas y situaciones, signo de los tiempos, no consiente la intangibilidad, ni aun en corto plazo, de cualquier propuesta, por bien concebida que esté. El Comité experimenta con ello una viva contrariedad, pues eran sus más sinceros deseos conformarse hasta en los detalles con lo que se le transmitía, sin exponerse a herir susceptibilidades, no siempre justificadas.

Entendimos, también, que aun cuando la etapa inicial de las electrificaciones sólo comprendiese algunas parciales en puntos de concentraciones de tráfico o de paso de divisorias, los estudios no debían de circunscribirse a lo que mejor resolviese el problema de estas primeras instalaciones, sino que debía considerar, adelantándose sin pesimismo al momento actual, su ampliación y enlace futuros, y entonces no había más remedio que volver a examinar la cuestión del sistema de corriente, porque si la continua a 1 500 voltios es apta cuando se trata de concentraciones de tráfico y cortas longitudes, resulta deficiente y onerosa, aplicada a líneas largas y de poco tráfico, como son la mayoría de las españolas.

El sistema monofásico ha realizado tales progresos en los últimos años, que la duda respecto a la elección de corriente que encuentra insólita el señor Sánchez Cuervo tiene, a mi concepto, sobrada explicación. Es la que surge en la mente de los técnicos de todos los países, que aún tienen facultad de elección, y es la que ha dado lugar a *the battle of the systems*, según la expresión norteamericana, batalla de los sistemas que aún perdura al cabo de veinte años, como consecuencia de los perfeccionamientos del sistema monofásico y del empleo de los convertidores de mercurio en el de corriente continua. La estadística pone de manifiesto que cerca del 50 por 100 de los ferrocarriles generales electrificados lo han sido con corriente monofásica, y el 40 por 100 con continua. Las tendencias actuales en la materia parecen más bien orientarse en el sentido de emplear las altas tensiones alternas en la línea de contacto hasta 30 000 voltios y aún más con sistema trifilar, que aumentando la capacidad de transporte simplifican extraordinariamente el sistema de transmisión, permitiendo distancias entre subestaciones del orden de 200-300 km.

Hoy puede afirmarse que las objeciones que se hacían a la corriente monofásica carecen de valor, pues las mismas influencias perturbadoras sobre los circuitos de telecomunicación, que con otras de carácter no técnico parece fueron las razones que más pe-