

SOCIOS ILUSTRES

Genaro Pérez de Villaamil y Duguet

...viene de página 29



cularidad y romanticismo de lo representado.

Entre las composiciones que realizó destacan los paisajes, las vistas de monumentos o ciudades, así como las obras de tema oriental y tema histórico. Destacamos algunas obras suyas como: *Interior de catedral de Toledo, Regreso del campo, Capilla de San Isidro en la parroquia de San Andrés de Madrid, Invierno/Primavera, Calma/Tormenta, Día de procesión en un pueblo español, Los ladrones en una venta, Voiliers dans la rade aux Antilles, Palacio de los Duques del Infantado en Guadalajara, Vista interior de la puerta de Santa Catalina de la Catedral de Toledo, Interior de la catedral de Sevilla o El castillo de Gaucín.*

Su técnica, según María Elena Gómez Moreno, "va desde tonalidades vaporosas, doradas y ligeras, a fuertes empastes de aguda vibración cromática, aunque sus acuarelas resultan con frecuencia superiores a sus óleos".

La pintura de Pérez-Villaamil sigue vigente, como lo demuestran las subastas de arte, en las que, de vez en cuando, aparecen cuadros suyos, con una valoración económica y artística creciente.

Genaro Pérez-Villaamil ingresó como

socio del Casino de Madrid, el 15 de noviembre de 1850, siendo presentado por el militar Lorenzo Milans del Bosch, amigo personal y profesional de Juan Prim.

Hasta aquí la biografía de Genaro Pérez-Villaamil, maestro del paisajismo romántico en España, pintor de paisajes evocadores y monumentos idealizados. Desde aquí les invitamos a interesarse por sus cuadros y por su arte, que a buen seguro, no les dejará indiferentes.

Fuentes:

- Archivo del Casino de Madrid
- Enrique Arias Anglés. El paisajista romántico Jenaro Pérez de Villamil. 1986
- Revista La Ilustración. Periódico Universal. 1854
- M^a Josefa Pastor Cerezo. Apuntes de Alcalá. Dibujos de Genaro Pérez de Villaamil. 2001
- M^a Elena Gómez-Moreno. Summa Artis. H^a General del Arte Vol. XXXV, 1996.
- Esperanza Navarrete Martínez. La Academia de Bellas Artes de San Fernando y la pintura en la primera mitad del siglo XIX, 1999
- Enciclopedia Espasa.
- <http://www.gaucin.tv/otras/otras2.htm>
- http://www.flg.es/HTML/Obras_1/InteriordeIglesia_1996.htm#EstudiosAux
- <http://www.elcultural.es/HTML/20040916/Artes/ARTES10232.asp>
- http://www.delcomic.es/bonami/romantic/f24_Jenaro.htm

Noel David



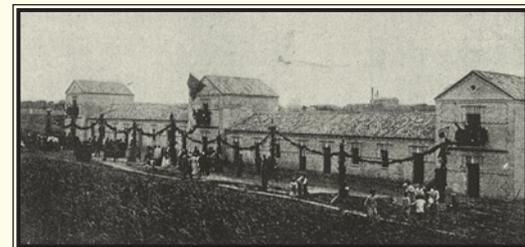
Casas para todos

El semanario "Blanco y Negro" recogía, en el verano de 1906, la entrega de 11 casas para obreros. Una número que hoy nos parecería insignificante, ya que las viviendas sociales suelen contarse por cientos. Pero hace cien años, el hecho era recogido a bombo y platillo por la prensa de la época.

El fundador de la Ciudad Lineal, y socio destacado del Casino de Madrid, Arturo Soria inauguraba oficialmente las once viviendas, "sencillas, sólidas, bien distribuidas y espaciosas", situadas en la carretera de Aragón. En el "Blanco y Negro" se aseguraba que las casas "resuelven de modo excepcional el problema de las viviendas baratas e higiénicas para obreros. Si se fomentase la construcción de barrios semejantes, había de ser esto más provechoso a Madrid, que otras sonoras y destacadas empresas municipales que nunca pasan de la categoría de proyectos", y añadía que iniciativas como la de las viviendas de la carretera de Aragón, "hacían más fácil y barata la vida a los trabajadores, que apenas sí pueden atender a lo más necesario, y que habitan en casas infectas, no aireadas, caras, sin condiciones de higiene, faltas en absoluto de comodidad..."

A pesar del tiempo transcurrido, el problema de la vivienda sigue siendo grave y urgente de resolver, con la dificultad añadida de lo desorbitado de su precio. Pero, en cualquier caso, las denominadas "soluciones habitacionales", tan cacareadas en su día, no han sido más que eso: un frustrado cacareo.

Nuño Vilanova



HACE CIENTO AÑOS

Más inventos para el transporte

En estas páginas de Hace Cien Años solemos presentarles muchos de los inventos que, a principios del siglo XX, intentaban mejorar el transporte por mar, tierra y aire. En esta ocasión les hablamos de dos aparatos de curiosa factura.

El Salón de Automóviles de París presentaba en su edición de 1906 un invento, obra del español D. Enrique Sanchís: el Tri-car o Triauto Sanchís. Gracias al Triauto, decían los periódicos de aque-

llos días, “se pone el automovilismo práctico al alcance de todas las fortunas (...) Mediante él no seguirán los mencionados vehículos siendo patrimonio exclusivo de las clases opulentas de la sociedad” [sic]

El Triauto Sanchís, cuyo coste no excedía de 1.600 francos y alcanzaba una velocidad de 45 kilómetros por hora, era un vehículo “cómodo, rápido, que no exige para montarlo traje especial, sobre el que se pueden recorrer grandes distancias y llegar al fin del viaje completamente limpios y no fatigados”.

Otro invento al que hacía referencia la prensa de hace cien años, combinaba tierra y aire, y fue bautizada como Aeromotocicleta Archdeacon, en honor a su promotor, monsieur Ernest Archdeacon, quien mandó construir



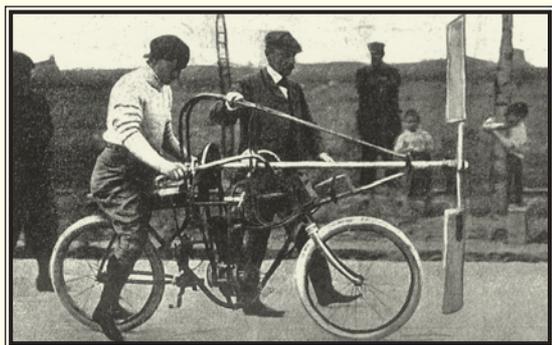
El “Triauto” inventado por D. Enrique Sanchís.

“una máquina de dos ruedas, que afecta a la forma de una motocicleta, con la particularidad de que el motor, en lugar de accionar una de las ruedas, mueve una hélice colocada en un armazón adecuado”.

El prototipo alcanzó una velocidad de 79 kilómetros por hora.

Los Biscuter, los Seiscientos, y todos sus hermanos mayores, podemos considerarlos herederos de aquellos primitivos coches “utilitarios”.

Y en cuanto a la Aeromotocicleta, está claro que su existencia debió ser bien efímera.



Aeromotocicleta “Archdeacon”.

Santana Fuentes

Mens sana...

La importancia del ejercicio físico para lograr una mejor salud es algo que todos sabemos en este ya avanzado siglo XXI. Pero hace cien años, seguramente por desconocimiento, por falta de tiempo, inexistencia de instalaciones, o también por la escasez de recursos económicos de buena parte de la sociedad, el ejercicio físico, y sobre todo la práctica de ciertos deportes, estaba restringido a unos pocos privilegiados.

Tal era el caso del monarca Alfonso XIII, que en la prensa de 1906 era destacado como “Un rey deportista”. Entre sus aficiones, tal y como se recogía en el artículo, estaban el “law-tenis”, el tiro, el “foot-ball”, la hípica, y los coches, por los que el monarca sentía “una especial pasión”. Así lo demostró en el viaje realizado desde Madrid a San Sebastián en julio de hace cien años. El Rey, acompañado por su esposa, la Reina Victoria Eugenia, y perfectamente ataviado para

la ocasión, partió del Palacio de la Granja a las siete de la mañana, a bordo de su automóvil de 60 caballos de potencia.

Desconocemos la duración del trayecto, y los pormenores de la excursión. Pero, pese a su condición real y a las atenciones que, sin duda, recibiría durante el viaje,



es seguro que tardaría mucho más tiempo, tendría que soportar más incomodidades, y, por supuesto, terminaría más cansado que el más humilde ciudadano que hoy lo realice.

E. D.

