

JOYAS DE GALICIA

MAGAZINE DE JAEI JOYERÍA

N.º 24 · 2024

VENTANAS
A Coruña y Santiago

HISTORIA
Correos trasatlánticos

ENTREVISTA
David Chipperfield



HUBLOT




HUBLOT

BIG BANG INTEGRATED

Caja de titanio y cerámica negra
con brazalete integrado bicolor.
Movimiento cronógrafo UNICO In-house.

PRESENTACIÓN

Desde la apertura de nuestro primer punto de venta, en 1994, hemos tenido muy claro el principal valor de Jael Joyería: el compromiso con los clientes. Treinta años después seguimos creyendo en ello, y una muestra es el proceso de modernización y expansión en el que hemos estado inmersos en estos meses. A las reformas integrales de los establecimientos de A Coruña, en 2022, y Santiago, el pasado año, se ha sumado en las últimas semanas la apertura de Jael Boutique, que supone una nueva línea estratégica para nosotros.

Este ha sido un año intenso. El primer establecimiento de la empresa, en la calle Xeneral Pardiñas de Santiago, reabrió sus puertas este verano después de una transformación que nos hace sentir especialmente orgullosos. En esta reestructuración, hemos crecido en metros cuadrados y hemos querido cuidar al máximo la decoración, tanto en los *corners* dedicados a las principales marcas con las que trabajamos como en el Espacio Rolex. El objetivo es el mismo que nos mueve desde el primer día de actividad: que nuestros clientes y amigos puedan percibir toda la exclusividad de estas piezas, destinadas a acompañarlos durante toda la vida, y disfrutar de una experiencia de compra única. En el local se han centralizado las oficinas de la empresa, garantizando así una mejor atención.

Por su parte, la inauguración de Jael Boutique abre una línea de negocio que completa nuestra oferta de joyas y relojes: ubicada también en el centro de Santiago, se enfoca a los complementos y accesorios.

El año que ahora termina ha sido para nosotros intenso y a la vez fructífero. Estas páginas contienen un resumen de ello, además de mostrar una vez más lugares, personas y proyectos que construyen cada día la Galicia luminosa en la que creemos. Las ventanas, tan simbólicas, tan necesarias, son el hilo conductor del ejemplar. Desde estas atalayas queremos contemplar un 2024 ilusionante.



Jose M.ª Fernández



Tachi Fernández



Tono Carabel



REPORTAJE 6
Correos marítimos entre A Coruña y América

ENTREVISTA 20
David Chipperfield, arquitecto

JOYAS DEL PASADO 30
El tren entre A Coruña y Santiago

JOYAS DE LA RELOJERÍA 40
Servicio técnico de Jael

PÁGINAS CENTRALES 53
Nuevo punto de venta de complementos de Jael en Santiago

JOYAS DE LA LITERATURA 64
El viaje a Marte de Modesto Brocos

JOYAS DE LA NATURALEZA 70
Surf con Guillermo Carracedo

PEREGRINOS ILUSTRES 82
Felipe II

JOYAS DEL DEPORTE 84
El sueño del Racing de Ferrol

ACTUALIDAD 89
Jael, con el deporte

J A E L 97
Recomendaciones

English translation 92

J A E L JOYAS DE GALICIA

N.º 24 • INVIERNO 2024

Edita: Jael Joyería

Producción y diseño: Versal Comunicación, S. L.

Dirección: Elena Goyanes

Coordinación: Martiño Suárez

Traducción inglés: Isabel Mancebo

Maqueta: Paula Cantero

Fotografía: Adolfo Enríquez Estudio Fotográfico

Ilustración: Sr. Reny

Imprime: Gráficas Lasa

ISSN: 2254-0253



6



20



53



70



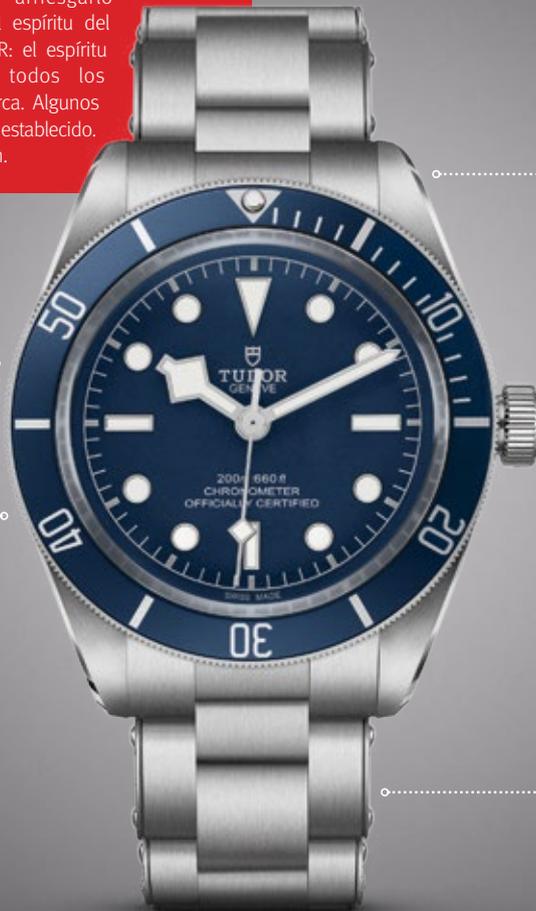
89



TUDOR

#BORN TODARE

¿Qué es lo que nos hace grandes? ¿Enfrentarse a lo desconocido, aventurarse por lugares inexplorados y arriesgarlo todo? Este es el espíritu del que nació TUDOR: el espíritu que encarnan todos los relojes de la marca. Algunos prefieren seguir lo establecido. Otros se arriesgan.



Agujas «Snowflake»

Un distintivo de los relojes de submarinismo de TUDOR desde 1969



Calibre de manufactura

MT5402 con reserva de marcha de 70 horas «a prueba de fines de semana», espiral de silicio y certificación oficial del COSC



Caja de 39 milímetros
en acero inoxidable 316L



Garantía transferible de cinco años sin necesidad de registro ni de revisiones de mantenimiento periódicas

BLACK BAY 58



Bahía de A Coruña (1795), cuadro de Mariano Sánchez. Fuente: Patrimonio Nacional. Palacio Real de El Pardo.

LA PRIMERA LÍNEA REGULAR DEL ATLÁNTICO FUE GALLEGA

El edificio coruñés que acoge la Fiscalía Provincial, el Juzgado de Menores y el de Vigilancia Penitenciaria albergó antaño la Fábrica de Tabacos. Es un hecho conocido por la inmensa mayoría de los coruñeses adultos. Sin embargo, son minoría los que se han asomado a la ventana arqueológica habilitada en su interior; esa que transporta al pasado más glorioso de la ciudad herculina: a través de ella vemos (lo que queda de) una grada de reparación y construcción de barcos. Es el último vestigio de los correos marítimos a las Indias, un servicio postal regular entre España y América que cambió para siempre la historia de A Coruña y de Galicia. Hablamos –casi nada– de la primera línea regular de navegación que se implantó en el Atlántico.

English translation on page 92

EL PRECEDENTE: LA LÍNEA FALMOUTH-A CORUÑA (1689-1815)

No fue casual la elección del puerto coruñés como cabeza del correo marítimo, sino plenamente premeditada. La Corona era consciente del papel jugado por la ciudad desde 1689 en ese campo.

El constante sabotaje francés a los correos entre España e Inglaterra, que necesitaban de la línea marítima entre Calais y Dover, planteó a mediados del siglo XVII la necesidad de implantar un servicio directo entre los dos países. Pero no fue hasta que Inglaterra entró en guerra con Francia, en tiempos de María II y Guillermo III de Orange, cuando al fin se articuló. Nació así en 1689 «la primera línea marítimo-postal regular de España con un país extranjero», según Andrés García Pascal en su publicación *El Puerto y el Correo* (Autoridad Portuaria de A Coruña, 2023). Este servicio de barcos-correo, que era conocido como el de los *Spanish packets* o *Corunna boats*, conducían desde Gran Bretaña hasta España correspondencia, pliegos oficiales, valores mercantiles, efectos bancarios...

PUERTOS PIONEROS

Los puertos elegidos para el correo marítimo fueron A Coruña y Falmouth, en el extremo suroeste de Inglaterra. Tres fueron las razones, según Pascual: estaban alejados de Francia, contaban con unas bahías naturales óptimas y la distancia entre ellos (150 leguas marinas) era corta. De abordar esta ruta, que era de periodicidad quincenal, se encargaron en principio dos veleros ingleses, que tardaban en realizar la singladura entre tres y cinco días. Hasta más de un siglo después –1793– no empezarán a operar barcos con bandera española.

El servicio sufrió constantes interrupciones a lo largo del siglo XVIII –fundamentalmente por motivos bélicos– y en noviembre de 1815 la línea fue suspendida, por decisión británica, de forma definitiva.

Por tanto, tiene sentido que Carlos III pensase en A Coruña cuando en 1764, 272 años después del descubrimiento de América, decidió poner fin a un problema que retardaba el cumplimiento de sus reales órdenes en las llamadas Indias Occidentales, como era la falta de una correspondencia regular entre España y sus dominios ultramarinos.



El paquebote 'HMS Sheldrak', en el puerto de Falmouth, cuadro de 1834 de Nicolas Matthew Condry. Fuente: National Maritime Museum, London.

LA CREACIÓN DE LOS CORREOS MARÍTIMOS

La decisión regia fue crear una nueva institución: un servicio postal periódico entre España y América. Nacieron así los correos marítimos a las Indias, con base europea en A Coruña. Un informe oficial realizado en 1816 justificó la elección de la ciudad herculina por «la necesidad que tiene aquella provincia, y especialmente Coruña y Ferrol, en fomento que le sobra a Cádiz». La mención a la urbe andaluza obedece a que, hasta entonces, había centralizado el comercio con las colonias junto con Sevilla. También pesaron otros factores, como la escasa frecuencia de las epidemias, precios más baratos (de comestibles, jornales y pertrechos), la menor presencia de flotas extranjeras o la cercanía de un puerto alternativo (Ferrol). El 8 de agosto de 1764 se publicó el Real Decreto firmado por Carlos III y el 24 de ese mes se aprobó el reglamento del servicio, del que fue principal responsable el marqués de Grimaldi. Los buques elegidos como correos marítimos fueron las fragatas. «Eran los barcos que mejor se adaptaban a la navegación trasatlántica, con unas dimensiones de 30 metros de eslora, un desplazamiento de 200 toneladas, aproximadamente, y una artillería que variaba entre los 24 y 28 cañones», según García-Hevia, catedrático de Historia del Derecho. De entrada, el servicio, denominado la «Carrera de La Habana», tuvo periodicidad mensual (con salida todos los primeros de mes) y consistió en una conexión entre el puerto coruñés y el habanero de San Cristóbal, con escalas en San Juan de Puerto Rico y Santo Domingo en La Española. La línea fue inaugurada en 1764.

VÍA LA HABANA

Por la ciudad gallega pasaba en el siglo XVIII toda la correspondencia remitida a América, tanto de ida como de vuelta. En la ciudad gallega se recibía por correo ordinario y se le ponía la marca «ESPAÑA». Todas las misivas que llegaban se metían en cajas de madera precintadas, que eran entregadas al capitán de la fragata. Desde La Habana se redistribuía al resto de las colonias. La más distante era Filipinas, a donde llegaba, vía Acapulco, en el llamado «Galeón de Manila».



Entrada del puerto de La Habana, en 1764. Fuente: Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.

CARRERA DE BUENOS AIRES

Pronto se comprobó que era enorme la distancia que tenía que recorrer, por tierra, la correspondencia enviada a La Plata. Así que el 5 de diciembre de 1767, apenas tres años y un mes después de la puesta en marcha de la línea A Coruña-La Habana, nació la llamada «Carrera de Buenos Aires», un segundo servicio postal indiano, entre la ciudad gallega y Uruguay con una periodicidad trimestral. Las fragatas de esta nueva línea fondeaban en el puerto de Montevideo debido a los peligros que suponía navegar por el Río de la Plata. Tuvo un éxito inmediato. Ya en 1771, Grimaldi decidió que pasase a ser bimensual y fuesen seis los paquebotes que realizasen anualmente este servicio, con salidas los días 15 (de febrero, abril, junio, agosto, octubre y diciembre).

El servicio de correos marítimos transformó la ciudad. A varios niveles. Lo hizo desde el punto de vista urbanístico: el Arsenal de buques se creó en el lugar de A Palloza, en la desembocadura del río Monelos, cuyo curso se varió. En esa zona se construyeron diversos edificios: un almacén general, una grada de reparación y construcción de barcos –la que se puede ver en la ventana arqueológica–, un aserradero, un almacén de herramientas y, sobre todo, una Fábrica de Jarcia, que tenía 350 metros de longitud y era «el edificio más largo en la historia de la ciudad», según el historiador Marcelino Abuín («El Arsenal de A Palloza», *La Opinión de A Coruña*, 2021).

El Pizarro, paquebote de los correos marítimos con base en el puerto coruñés. Fuente: Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias.



Plano topográfico de A Coruña en 1819, de Felipe Gianzo. El número 48 marca la superficie del antiguo Arsenal de Correos Marítimos. El 49 señala el edificio de la Fábrica de Tabacos. Fuente: Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército.



RECEPTÁCULO DE RIQUEZA

Lógicamente, los correos marítimos transformaron la ciudad desde un punto de vista económico. El privilegio concedido por Carlos III en 1764 permitió que A Coruña se convirtiera en un receptáculo de riqueza, en un atractivo punto migratorio. Para el historiador Luis Valiño, «el efecto llamada produjo un aluvión humano sin precedentes para instalar comercios y enriquecerse al calor del monopolio estatal». En realidad, hay otras dos decisiones de carácter estatal que originan ese período de esplendor: convertir A Coruña en punto y meta final del Camino Real de Galicia que partía de la Corte y un decreto de 1765 que habilitó varios puertos españoles (Alicante, Cartagena, Barcelona, Santander, Gijón y A Coruña, y no solo Cádiz y Sevilla como hasta entonces) para mantener un «comercio libre» con las islas de Barlovento (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad).

Estos factores combinados provocan que, a partir de entonces, fuese continua «la afluencia de comerciantes y empresarios de todas las procedencias –castellanos, vascos, franceses, bohemios, irlandeses, italianos, etc–», que llegaban a la ciudad «atraídos precisamente por la posibilidad de relanzar sus respectivos negocios», a criterio del historiador Alfredo Vigo Trasancos, que así lo escribe en el catálogo de la exposición *A Coruña, 1208-2008. La construcción de una ciudad*. Paralelamente, los lugares de Garás y de Santa Lucía se convirtieron en barrios marineros, donde se asentaron trabajadores, tripulantes, carpinteros, calafates, cocineros...



Detalle de *Bahía de A Coruña* (1795), cuadro de Mariano Sánchez, en el que se ven las instalaciones de los Correos Marítimos en la Palloza. Fuente: Patrimonio Nacional. Palacio Real de El Pardo.

EL GRAN SALTO POBLACIONAL

El servicio, además de cartas, acabó transportando mercancía: «Desde 1764 hasta 1778, la ciudad conoció su mejor momento económico, su período de mayor brillantez comercial, pues los buques-correo (...) no sólo establecieron un trasiego intenso de tipo postal con América, sino un auténtico régimen de comercio pues fue habitual que, al amparo de las ‘fragatas postales del rey’, surgiese un régimen protegido de actividad mercantil primero con las islas de Barlovento en el Caribe, luego con nueva España y la costa llamada de Tierra Firme, hasta culminar al final con la zona incluso del Río de la Plata...», según Vigo Trasancos.



Vista de A Coruña en 1792, por J. Ximeno. Fuente: Biblioteca de la Casa Consulado de A Coruña.

El gran salto poblacional coruñés se produjo en ese momento: de 7.500 a casi 15.000 habitantes, que la convierten en la ciudad más habitada de Galicia junto a Santiago, según los datos manejados por Luis Valiño. Mil de esos 15.000 trabajaban en las instalaciones de los correos marítimos.

A partir de 1779, el servicio entró en franca decadencia. Fueron varios los factores, según Vallejo García-Hevia, el desmantelamiento del poderío naval español debido a las guerras con Francia y Gran Bretaña, la caída de las exportaciones por culpa de los continuos conflictos bélicos, el desmoronamiento de la monarquía, los movimientos emancipadores... En 1802, la Paz de Amiens permitió al Estado español realizar un replanteamiento de los fondeaderos navales. Los correos marítimos se integraron en la Real Armada y fueron trasladados a la segura y bien fortificada ría ferrolana. La medida fue acompañada por la Real Orden que agregaba el puerto departamental a comerciar con las colonias, medida en detrimento de la dársena coruñesa. A Coruña quedó, a juicio de Valiño, «huérfana de su principal fuente de negocio», pero durante la vigencia de este servicio «el mercantilismo coruñés fue capaz de crear su propio tejido estructural, permitiéndole amortiguar el terrible golpe sufrido, y de esta forma pudo mantener intacto el estatus de sus habitantes y su peculiar idiosincrasia».

En efecto, el salto poblacional y económico que dio al calor de los correos marítimos colocó a A Coruña en la vanguardia del progreso en Galicia, lugar que ya nunca abandonaría. El comercio americano fue moldeando una sociedad más cosmopolita, abierta a las innovaciones llegadas por mar. En palabras del geógrafo Andrés Precado Ledo, «en un entorno fuertemente ruralizado y atrasado, como era la Galicia de entonces, A Coruña emergió gracias a su puerto como un islote urbano abierto, innovador y liberal. Un rasgo de identidad que desde entonces mantiene».

ROLEX APOYA LA HERENCIA DEL CINE



No es solo que sus relojes hayan aparecido en filmes tan legendarios como *007 contra el Dr. No*, *Apocalypse Now*, *Todos los hombres del presidente*, *Glengarry Glen Ross* o *La dulce vida*. La relación del Rolex con el cine es profunda y duradera. La marca de la corona es una de las principales patrocinadoras de los premios Oscar, en cuya entrega dispone una «sala verde» que acoge a los premiados. Además, la firma está comprometida con la preservación del arte que marcó el siglo XX y sigue creando tendencias en el XXI: no en vano es uno de los apoyos principales del Academy Museum of Motion Pictures y de la Film Foundation.

El Academy Museum of Motion Pictures, situado cerca de Beverly Hills, en Los Ángeles (Estados Unidos), es el lugar al que todo fanático del cine debería acudir al menos una vez en la vida. Un espectacular par de edificios diseñado por Renzo Piano (e inaugurado hace solo un par de años) acoge salas de exposición y teatros en los que se explican los secretos del séptimo arte. En exhibición hay objetos que realmente sobrecogen, como los zapatos con los que Judy Garland recorría el «camino de baldosas amarillas» en *El mago de Oz* (1939), las tablas de la ley que Charlton

Heston muestra, como Moisés, en *Los diez mandamientos* (1956), la máquina de escribir en la que se redactó el escalofriante guion de *Psicosis* (1960) o el molde en yeso del terrorífico *Tiburón* (1975). En el tercer piso del museo se encuentra la Rolex Gallery, que acoge exposiciones sobre diferentes momentos de la historia del cine. En ellas se explican desde técnicas de animación y efectos especiales a las vidas de estrellas o el impacto social de algunas obras, además de una instalación multimedia creada por el director español Pedro Almodóvar.

Por su parte, la Film Foundation es una organización sin ánimo de lucro establecida en 1990 por Martin Scorsese, quien colaboró también en el programa de mentores y discípulos de Rolex. A través de esta fundación, el legendario director colabora con estudios e instituciones para restaurar películas antiguas, no solo norteamericanas, sino de África, Asia, Europa del Este, Sudamérica u Oriente Próximo. Grandes cineastas como Woody Allen, Stanley Kubrick, George Lucas, Francis Ford Coppola, Sydney Pollack, Steven Spielberg o Robert Redford colaboran en esta labor, que ha conseguido ya devolver lustre a más de mil obras maestras.

**La marca respalda la Academy Museum of Motion Pictures
y la Film Foundation**



ROLEX

¿PUEDE LA MÚSICA CURAR EL ALZHÉIMER?

¿Y si la música tuviese tanta fuerza como para impulsar a nuestros genes a curar, o al menos paliar, patologías tan graves como el alzhéimer? ¿Y si el sonido de los instrumentos fuese capaz de hacer que nuestro cuerpo produzca moléculas que beneficien a nuestra salud? Estas son las preguntas a las que quiere responder el proyecto Sensogenomics, impulsado por el Instituto de Investigación Sanitaria (IDIS) de Santiago y liderado por el genetista Antonio Salas. La investigación apenas ha comenzado, pero ya ha arrojado resultados esperanzadores en dos ensayos que consistieron en la recogida de muestras de sangre y saliva antes y después de un concierto de la Real Filharmonía de Galicia.



Antonio Salas Ellacuriaga es investigador principal de genética en Biomedicina en el grupo GenVip del IDIS y catedrático de la facultad de Medicina de la Universidad de Santiago. «Sabemos desde hace muchos años que el ADN, en el que llevamos codificado lo que somos, interactúa con el ambiente», explica. «Lo que nosotros estudiamos es cómo esos genes se expresan, cómo funcionan a nivel molecular».

La idea de mezclar genómica y música surgió en 2017 tras un concierto de piano especialmente emocionante, explica Salas: «Después de una actuación buenisima en el Auditorio de Galicia iba hacia casa preguntándome: ¿Cómo es posible que esté tan excitado, tan nervioso?». Partiendo de esa emoción, el melómano se puso el traje de genetista: «Más aún, ¿es posible que la música influya en cómo se expresan nuestros genes, en las órdenes que dan nuestros genes al organismo?».

Las bases de datos científicas no arrojaron demasiada concreción a las preguntas de Antonio Salas, «porque esto es algo que nunca se ha estudiado. Somos, en este sentido, pioneros».

El proyecto Sensogenoma implica al IDIS y a la Real Filharmonía de Galicia con una lista enorme de entidades volcadas en el cuidado de personas con síndromes del espectro autista, síndrome de Down, parálisis cerebral, alzhéimer o cáncer.



Hasta ahora han organizado dos actuaciones muy especiales en Compostela. La llevada a cabo hace unos meses fue «todo un reto logístico», en palabras de Antonio Salas. Docenas de personas muy diferentes (algunas con problemas de salud de este tipo, otras perfectamente sanas) asistieron a un concierto de la Real Filharmonía y dieron muestras de sangre y de saliva antes y después de la actuación. La idea era comparar después en el laboratorio ambas muestras y comprobar si se había producido alguna respuesta metabólica, más allá de la emocional y esperable.

La respuesta fue afirmativa: «Comprobamos que se había producido una respuesta justo en el sentido contrario a la que sufren las personas con alzhéimer», explica el genetista. En palabras sencillas, si los genes de una persona que padece este tipo de demencia «empujan» al metabolismo en un sentido (que la llevan a perder memoria y coordinación), tras el concierto los marcadores se habían movido en la dirección opuesta. «No me atrevo a decir que viésemos un efecto terapéutico, para eso falta todavía mucha investigación; pero el efecto beneficioso está ahí».

Esto quiere decir que la vinculación del ser humano con la música va más allá de lo puramente emocional, algo que se ha probado ya en muchas ocasiones. «Hay pocas cosas que nos hayan acompa-

ñado durante más tiempo que la música. Tenemos instrumentos con miles de años de antigüedad y seguramente antes se haya interpretado ya música vocal», apunta Antonio Salas.

El grupo de investigación se decidió por la música clásica por varias razones. Primero, porque es un arte reconocido internacionalmente y con un código común en todo el planeta. Después, porque es más compleja y rica que el pop o el folclore. Y luego, por razones prácticas, como confiesa Salas: «Nosotros no tenemos un presupuesto ilimitado para este estudio y una acción como la del concierto cuesta muchísimo dinero. Colaborar con la Real Filharmonía y el Auditorio supone tener a cincuenta músicos profesionales de prestigio y un lugar perfecto para realizar la toma de muestras».

La investigación está en un momento muy inicial, aunque ya se han publicado tres artículos científicos sobre ella. El último refleja los resultados del concierto de septiembre de 2023, tan esperanzadores para las personas con alzhéimer. Ha conseguido, hasta el momento, el respaldo de científicos de todo el mundo, además de médicos, chefs o músicos como el pianista James Rhodes. «Necesitamos comprobar ahora la persistencia en el tiempo de estos efectos», explica Antonio Salas, «y para ello hace falta financiación».

UNA CATEDRAL ESPACIOSA, CLARA Y CON MUCHAS VENTANAS

«En esta iglesia, en fin, no se encuentra ninguna grieta ni defecto; está admirablemente construida, es grande, espaciosa, clara, de conveniente tamaño (...) de admirable e inefable fábrica, y está edificada doblemente, como un palacio real», de modo tan elogioso describía el autor del Libro V del «Códice Calixtino» la catedral compostelana, la cual, por entonces, todavía se hallaba en construcción. Continuaba su relato ocupándose de que «las vidrieras que hay en la misma catedral son 63. En cada uno de los altares del ábside hay tres. En el cielo de la iglesia alrededor del altar de Santiago hay cinco ventanas, por las que el altar del Apóstol se ilumina. Arriba en el triforio hay 43 ventanas».

English translation on page 94

Por tanto, se trataba de una iglesia «grande, espaciosa, clara», en la que el altar gelmiriano, situado sobre el antiguo mausoleo romano y que contaba con un frontal y un retablo de plata diseñados por el tesorero Bernardo, se iluminaba permanentemente gracias a las numerosas vidrieras.

La iluminación del interior del monumental edificio no tenía un sentido meramente funcional sino que poseía un potente carácter simbólico y ceremonial que se vio incrementado, décadas después, con la llegada del Maestro Mateo. Su proyecto no solo permitió completar su construcción, sino que supuso una verdadera transformación y adaptación de la catedral, convertida a un tiempo en santuario apostólico, sede episcopal e iglesia nacional de la monarquía galaico-leonesa. En ella, la luz y el color jugaban un papel destacado, haciendo que los relieves y las esculturas creadas por los artistas mateanos parecieran tomar vida, participando de las representaciones que tenían lugar en una magistral escenografía sacra creada para la ocasión.

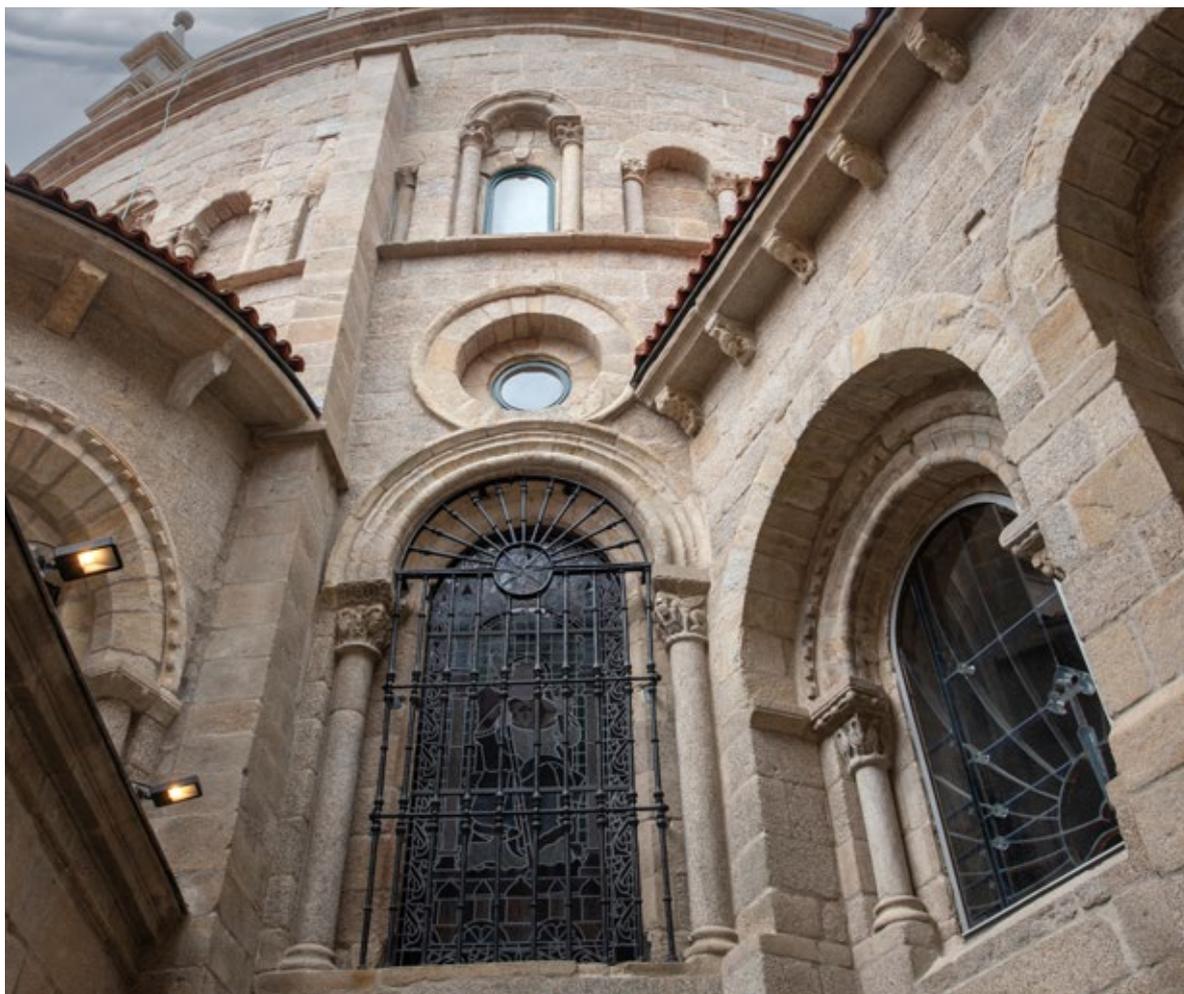
Originalmente, el Pórtico de la Gloria se abría al exterior a través de un gran arco que protagonizaba una fachada monumental cuyo programa iconográfico continuaba y completaba al del propio Pórtico.

El sol de la tarde, al entrar por la fachada, bañaba de luz el conjunto, que estaba policromado de forma exquisita, configurando una atmósfera mágica y deslumbrante que se haría ver desde la distancia.

Por su parte, un gran rosetón central, acompañado de otros más pequeños a su alrededor y en los laterales, tal y como todavía se aprecia en el dibujo realizado por Vega y Verdugo a mediados del siglo XVII, permitía que el *Agnus Dei* que corona, en la clave de la tribuna, el discurso del Pórtico de la Gloria, permaneciese iluminado durante todo el día, confirmando el mensaje apocalíptico de que «tampoco existirá la noche, ni les hará falta la luz de las lámparas ni la luz del sol, porque el Señor Dios los iluminará».

Además, este rosetón inundaba de luz la nave principal, ocupada por el coro pétreo construido por el Maestro Mateo, cuya fachada estaba presidida por un tímpano de la Adoración de los Magos que tenía un destacado protagonismo en determinadas solemnidades y sobre el que, en el momento oportuno, también impactaba el haz de luz. Por la documentación capitular sabemos que, al menos desde los primeros años del siglo XVI –y seguramente desde tiempo antes–, el rosetón, formado por una compleja tracería a base de lazos y estrellas y accesible





por el ándito que unía ambas torres en el interior, contaba con vidrieras emplomadas que filtraban la luz creando formas multicolores que rebotaban en las escenas policromadas del Maestro Mateo.

Las reformas que transformaron la catedral con los siglos, revistiendo de diversos estilos artísticos –de forma especial de barroco– sus estructuras medievales, modificaron aquel cuidado efectismo escenográfico. La iluminación que entraba desde el exterior, matizada por los colores de las vidrieras, fue dejando paso a otros efectos, logrados mediante las velas y los dorados y, al tiempo, buena parte de los muros del templo sumaron edificaciones anexas que fueron tapiando las numerosas ventanas que describía el *Calixtino*. En definitiva, hoy en día la catedral es muy distinta de la medieval, aunque no haya perdido buena parte de su esencia.

Recuerdo de aquella verdadera *catedral de la luz* es la única vidriera figurada que actualmente existe en la catedral, una pieza contemporánea, fechada en el año 1896, que formaba parte del programa de revitalización jacobea promovido por la iglesia compostelana tras el redescubrimiento, en 1879, de la tumba apostólica. Se trata de una pieza de carácter

historicista, realizada para ser colocada en un lugar muy especial, sobre la Puerta Santa, con motivo del Año Santo de 1897 y que está fuertemente influenciada por la estética medieval de la catedral y, de forma especial, por la imagen de Santiago que preside la capilla mayor, icónica escultura que también debemos al genio del Maestro Mateo.

No fue esta, sin embargo, la única vidriera de temática jacobea pensada en aquella época. Por esos mismos años, en que se intervino sobre la fachada bajo la dirección de López Ferreiro, hubo un proyecto para dotar a los grandes ventanales del Obradoiro de unas vidrieras emplomadas multicolores que tomarían el relevo de aquellas diseñadas por Juan Jacobus en 1508 para la fachada mateana –y cuyo mal estado de conservación sirvió de excusa, precisamente, para sustituirla a mediados del siglo XVIII–. En el Archivo catedralicio todavía se conservan los dibujos preparatorios para unas vidrieras figuradas, las cuales, finalmente, no se llegaron a ejecutar y que el profesor García Iglesias ha atribuido al pintor compostelano Modesto Brocos, autor del famoso tríptico de *Las tradiciones de Santiago en Galicia* que hoy forma parte de las colecciones catedralicias. ♣



BREITLING



AVENGER

David Chipperfield (Londres, 1953) pasea por la minúscula playa del puerto de Corrubedo recogiendo piedras y conchas, saludando a cada paso a un vecino. Es uno de los arquitectos más aclamados de las últimas décadas (en 2023 recibió el premio Pritzker) y cuenta con obras en medio mundo, pero esta pequeña localidad en el extremo oeste de Galicia es el lugar al que vuelve cada poco tiempo para resetear. Preocupado por la transmisión de conocimientos, promueve una fundación con motivaciones medioambientales y participa en programas como el de mentores y discípulos de Rolex. Y habla de Galicia y de su naturaleza con pasión.

David Chipperfield: «Para mí, Galicia es tierra firme»

English translation on page 92

¿Cómo acaba un londinense como usted en un lugar como Corrubedo?

Porque conocí en una conferencia al arquitecto gallego Manolo Gallego, hace 32 años. Ambos teníamos niños pequeños y me recomendó venir a Galicia a pasar el verano en familia.

¿Cómo es un día normal para usted aquí?

Durante muchos años solo veníamos en verano, en vacaciones. Nos visitaban muchos amigos y hacíamos lo típico: ir a la playa, navegar y preparar la cena. ¡Yo siempre estaba cocinando! Pero luego, durante la pandemia de covid, mi mujer y yo empezamos a pasar más tiempo aquí. De hecho, estuvimos en Corrubedo toda la pandemia y nos acostumbramos a vivir aquí más allá de las vacaciones.

¿Qué le gustó de este lugar?

Muchas cosas, supongo. Creo que Galicia tiene la cualidad de ser muy directa. No es artificial, diría yo. Todo es normal. No está elaborado ni es tan complicado como en otros lugares. Hay una cierta franqueza que me atrae. Y la naturaleza, por supuesto. Los gallegos solemos decir que nuestro país es el mejor en muchos sentidos, que tenemos los mejores paisajes y la mejor comida, pero, por otro lado, tendemos a dañar el territorio con, por ejemplo,

intervenciones arquitectónicas terribles. ¿Qué piensa de ello?

Galicia es un paraíso, pero es un paraíso frágil. Creo que es importante cuidarlo. Esa es en parte la razón por la que empecé con la Fundación RIA, que era una especie de consejo de apoyo a las administraciones y a los políticos para pensar en la planificación de una manera más cuidadosa.

¿Y está encontrando una respuesta positiva?

Sí, lo estamos intentando. La gente entiende esta situación y nadie tiene la intención de arruinar a propósito el lugar en el que vive. Hay varias razones para lo que comentas. En primer lugar, Galicia es una comunidad dispersa y es más difícil planificar. Los recursos de planificación en las ciudades pequeñas no son suficientes. Además, el pueblo gallego es bastante independiente y de alguna manera un poco... anárquico. Ha crecido con una cierta autonomía e independencia y a veces le cuesta adaptarse a condiciones más contemporáneas. Pero todos los países han sufrido la industrialización, la modernización, la construcción de autopistas, el desarrollo de las ciudades. Galicia no es peor en esto. Tal vez sea un contraste con la belleza de la naturaleza que posee todavía.



Tal vez crecimos demasiado rápido.

Todo el mundo lo hizo entre 1960 y 1990. Si vas a Italia o vas a Inglaterra o a cualquier otra parte de España, te encuentras con lo mismo.

¿Qué piensa de la afluencia turística a lugares como este?

Bueno, en Corrubedo se está bien. No es Sanxenxo en agosto. En los últimos dos años se ha notado un poquito más, pero no creo que sea un problema. Creo que el daño ambiental se hizo en los años 60 y 70. Los pescadores consiguieron mucho dinero de repente y en lugar de poner el dinero en el banco construyeron edificios. Y no contaron con asesoramiento profesional ni restricciones, así que cogieron una casita y le construyeron cinco pisos encima. ¿Por qué no? Es mi derecho, nadie me dijo que estuviese mal, podían alegar. Así que fue una especie de daño inocente. Pero ahora tenemos la oportunidad de hacerlo mejor. No podemos corregir esto, pero tal vez podamos limitarlo.



Conoce bien Santiago, donde su estudio dispone de una delegación y está la sede de la Fundación RIA. ¿Cree que existe un problema con el turismo en la ciudad?

Creo que Santiago es un lugar único porque, en cierto modo, ha estado bastante bien cuidado. El centro histórico siempre se ha protegido, aunque, como en el resto de Galicia, hay un problema demográfico. Los jóvenes se marchan del casco viejo porque no quieren vivir en el centro. Pero es una ciudad espe-

cial, muy hermosa. La cuestión es cómo dar futuro a esa gente joven y no permitir que el turismo lo sustituya todo. El turismo no es en sí mismo algo malo. Todos somos turistas en alguna medida. Lo malo es cuando sustituye a todas las demás economías y la única oportunidad de trabajo es la hostelería. Apostar por el turismo es fácil para el gobierno porque casi no tiene que invertir, es simplemente una explotación, una economía extractiva. Pero, por ejemplo, capacitar a los jóvenes para trabajar en la silvicultura o en la gestión de la tierra o en otros sectores es costoso. Y esto es lo que tiene que hacer Galicia. Su futuro está claramente en los alimentos de calidad y en la tierra.

La Fundación RIA planea abrir en breve una sede en el centro de Santiago.

Llevamos siete años haciendo proyectos con administraciones locales y ministerios, investigando, dando consejos. La idea es continuar y ampliar esta actividad, centralizándola en el nuevo edificio. Pensamos dar alojamiento a estudiantes e investigadores de otros países, de otras instituciones y universidades de lugares como Alemania, China, América o Inglaterra, para que vengan y apoyen el trabajo de investigación. Tendremos también un espacio para exposiciones sobre protección del medio ambiente. **Y está ubicada en un edificio histórico con un entorno muy bonito, en la calle Virxe da Cerca, con una galería espectacular.**

Sí, es agradable, en una muy buena ubicación enfrente de la plaza de abastos y cerca del centro, pero un poco independiente. Será una casa abierta. Tendremos un programa para el público y una cantina para que la gente venga a ver una exposición y pueda tomarse un café o lo que sea. Queremos que se convierta en un lugar de encuentro y un punto de discusión, porque ahora el tema del medio ambiente ya no es una decisión de los políticos: es una decisión de la comunidad. A todos nos une esta necesidad de protegerlo.

¿Estamos en un momento difícil por el cambio climático, que afectará a lugares como Corrubedo?

Nos afectará a todos, aunque Galicia parece bastante protegida, en cierto modo. Aquí el aire está bien, el agua está limpia. Y esto es una oportunidad para que Galicia sea un buen ejemplo, protegiendo su paisaje a través de la promoción de la producción de buenos alimentos. Me preocupa cada vez más la forma en que producimos alimentos. Está arruinando el suelo, está arruinando la tierra y está favoreciendo enfermedades. En Galicia no sois conscientes de lo buena que es la comida aquí.

Es cierto. Aquí damos por sentado lo de comer «comida real».

En Inglaterra ahora el sesenta por ciento de la comida es ultraprocesada. Eso significa que la gente vive



de pizzas, de hamburguesas, no de cosas reales. Y esto se está convirtiendo en una gran crisis de salud. Especialmente para las personas que no tienen dinero para pagar la comida real, que es mucho más cara. ¡Claro! En McDonald's todo es muy barato, así que para las familias que no tienen mucho dinero ni mucha energía es tentador, una solución fácil. Y esto tiene un impacto negativo en la salud, en el medio ambiente y en la comunidad.

En Corrubedo usted ha reabierto el Bar do Porto. ¿Por qué?

Un bar como este tiene un cierto papel en la comunidad. No es solo un lugar para vender comida, sino una manera barata de mantener un sentido de comunidad. Galicia tiene una gran oportunidad de demostrar los valores importantes de la vida. Como decías al principio, los gallegos pensáis realmente que vivís en un buen lugar. Y se puede decir que no sois ricos, esta no es una comunidad rica, de modo que es una extraña contradicción para el mundo anglosajón, en donde se dice aquello de que «la felicidad viene con el dinero». Y Galicia dice: no, no es necesario, basta con un buen lugar, buena comida y una buena comunidad. Todo el mundo es muy crítico con los hospitales, pero en realidad aquí los

servicios básicos no son malos. Así que tal vez Galicia puede enseñar a todo el mundo que la calidad de vida es algo un poco más sencillo.

¿Qué debemos hacer en ese sentido?

Cambiar nuestra actitud hacia el consumo. Estamos consumiendo demasiado. Y creo que Galicia tiene una actitud bastante saludable hacia el consumo. La gente no lo quiere todo, todo el tiempo. Es verdad que es más fácil cuando tienes una buena tierra y un paisaje hermoso como este.

Tiene usted una visión muy amable de nosotros...

Tal vez. Es algo romántico, es una proyección y seguramente un poco exagerado. Pero la realidad nos muestra que necesitamos historias de este tipo. Tú mismo dijiste al principio que los gallegos pensáis que vivís en un lugar especial, no lo dije yo. Uno no viene aquí a ganar mucho dinero, no; busca otras cosas, y tal vez este sea el mensaje: que en esas otras cosas sí se puede competir. Cuando me preguntas por qué me gusta Galicia, me gusta por eso. Me he pasado treinta o cuarenta años viajando por el mundo y al final pienso que esto es lo bonito... y lo normal: ir al mercado, comprar buena comida, estar en la naturaleza con gente agradable. Es suficiente. Te lleva de vuelta a una especie de tierra firme. ♣

TAG HEUER Y PORSCHE

***ENSALZAN
LA VELOCIDAD***



Dos marcas icónicas para los amantes de la velocidad, de nuevo mano a mano: TAG Heuer y Porsche presentaron el pasado mes de septiembre el reloj TAG Heuer Carrera Chronosprint x Porsche, diseñado en dos versiones y pensado para homenajear por su sesenta aniversario a dos referentes del diseño industrial.

Los años sesenta, en los que tantas cosas comenzaron, vieron nacer tanto al TAG Heuer Carrera, el cronógrafo deportivo por excelencia; como al Porsche 911, originalmente llamado 901 y destinado a marcar la pauta a los superdeportivos que se producirían a partir de su advenimiento.

«Hemos fusionado a la perfección la herencia del 911 y el TAG Heuer Carrera, valiéndonos de la tecnología de vanguardia y de un diseño único. Es un testimonio de nuestros valores compartidos de precisión, innovación y un profundo aprecio por nuestras respectivas historias», ha declarado Frédéric Arnault, director ejecutivo de TAG Heuer. El Chronosprint se presenta en versiones de oro y acero, y está lleno de detalles que homenajean la trayectoria de las dos marcas: desde un recuerdo sutil en la esfera del salpicadero de los Porsche de los 70 a unas agujas diseñadas con la forma del salpicadero clásico o una parte trasera que retrotrae al histórico volante de estos coches que marcaron época. El corazón del reloj es el nuevo calibre TH20-08, diseñado para medir con precisión intervalos de tiempo cortísimos. Su aguja central acelera velozmente, desacelera gradualmente durante 60 segundos y se reinicia rápidamente, recordando la impresionante velocidad de respuesta del Porsche 911.

El Carrera Chronosprint homenaja en su 60 cumpleaños al cronógrafo de referencia y al coche deportivo por excelencia



TAG Heuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



CRISTAL SOBRE CRISTAL: ARQUITECTURA E INDUSTRIA

«Hay ocasiones en que me basta un sorbo y ya veo las cosas de otra manera», declaraba un anuncio de Coca-Cola emitido en la televisión española a mediados de los sesenta. Uno de los primeros, protagonizado por Carmen Sevilla en 1959 –seis años después de la llegada de la marca a España–, mostraba cómo la popular bebida gaseosa se disfrutaba durante una pausa en la construcción de un inmueble. Las escenas immortalizaban la obra durante la fase de ejecución de la estructura, y así se presentaba a los telespectadores a través del cristal de la pantalla: como un edificio que mostraba sin pudor su esqueleto y su interior, permitiendo –también allí– ver las cosas de otra manera.

English translation on page 94

Gracias a la obtención de la concesión para el empleo de la fórmula original americana se fueron abriendo varias fábricas embotelladoras, con el objetivo de dar cobertura a todo el territorio español. En 1960, Andrés Fernández-Albalat Lois y Antonio Tenreiro Brochón firman el proyecto de la embotelladora coruñesa, denominada BEGANO –Bebidas Gaseosas del Noroeste– y situada en la zona de Peñarredonda, junto a la recién inaugurada avenida de Lavedra, que más tarde se denominaría como su principal promotor: el alcalde Alfonso Molina.

La ubicación junto a esta vía principal de acceso a la ciudad permite a la arquitectura actuar como un eficaz anuncio para los vehículos en movimiento, como una de las vallas publicitarias que, poco a poco, irán jalonando los laterales de la avenida. Incluso más efectiva, como la pantalla de televisión que va ganando popularidad en los hogares durante esos años, pues se trata de «un bloque de cristal que es como un gran juguete con hombrecillos dentro», como le gustaba describirla a Andrés Fernández-Albalat.

Al igual que en el cercano concesionario de la SEAT –proyectado también por Albalat–, los elementos más característicos son los volúmenes de vidrio que permiten descubrir los interiores y los procesos que tienen lugar allí. Del mismo modo que sucede en las galerías tradicionales, la ventana se transforma en fachada, articulada por el ritmo de la estructura y de las carpinterías. Se conjuga la modulación y la racionalidad moderna con una atenta lectura de la identidad y la historia local. En defini-

tiva, conocimiento, rigor y audacia para ver las cosas de otra manera.

El programa de la embotelladora demandaba tres áreas diferentes: fabricación, almacenaje y oficinas. Su adecuada organización funcional condujo a una planta abierta, en forma de L, situando el volumen principal de embotellado –la gran caja de vidrio– en el vértice, mientras las dos alas más bajas para almacenaje y oficinas se funden con la ladera del monte de la Zapateira mediante sus zócalos de mampostería.

Al almacén llega la materia prima, que se eleva mecánicamente y va bajando por gravedad, convirtiendo al edificio en un gran recipiente que muestra su contenido al exterior, mientras se llena con la efervescencia del trabajo diario. El paisaje se lleva hasta el interior mediante transparencias y reflejos, presentes también en la lámina de agua que aligeraba en origen el conjunto.

En la actualidad, la fábrica ha crecido abandonando su potente imagen inicial, pero todavía es posible percibir esos reflejos cuando se circula en sus proximidades. Aún se puede reconocer la levedad de esa enorme ventana en la que se ha convertido la piel del edificio, al que nos asomamos aún permaneciendo en el exterior, gracias a la voluntad de querer concebir un contenedor industrial de otra manera: como el vidrio de una botella, como la pantalla de un televisor. O empleando las palabras del arquitecto: «Todo el cristal duplicado. Cristal sobre cristal».



**NUEVA ERA
PARA EL BULGARI
OCTO ROMA**



Bulgari presenta su nueva colección Octo Roma, marcando un hito en su legado de relojería. Desde su debut en 2012, la línea Octo ha influido significativamente en la comunidad relojera, fusionando la innovación del diseño italiano con la maestría suiza. La Octo Roma, con su versatilidad, sofisticación y elegancia, ofrece opciones que van desde relojes automáticos hasta cautivadores cronógrafos y *tourbillons*. Esta colección encarna el estilo contemporáneo, rindiendo homenaje a las raíces romanas de Bulgari. La forma octogonal de la caja celebra la conexión histórica con la Ciudad Eterna, mientras que el motivo Clous de Paris en la esfera homenajea a la alta relojería suiza.

El diseño distintivo de Octo Roma combina formas redondas y octogonales, creando un juego visual intrigante. Su atractivo radica en la fusión de la tradición y la innovación, con una corona integrada y pulsadores de fácil acceso. Sumergible hasta 100 metros, el Octo Roma ofrece una experiencia única. Con modelos automáticos y cronógrafos que presentan pulseras intercambiables sin herramientas, Octo Roma permite adaptar el estilo según la ocasión. La colección es un tributo a la arquitectura, la artesanía y la alta relojería, destacando la visión poco convencional de Bulgari.

El Octo Roma Automatic, con el Calibre BVL 191, exhibe un diseño elegante y una esfera Clous de Paris en tres opciones de color. El Octo Roma Chronograph, con el Calibre BVL 399, combina funcionalidad y estética. Ambos reflejan el compromiso de Bulgari con la artesanía y la elegancia atemporal. La colección se expande con cuatro modelos de *tourbillon* excepcionales, demostrando la maestría de Bulgari en alta relojería. Cada modelo es una obra de arte única, desde El Octo Roma Striking Papillon Tourbillon hasta el Octo Roma Precious Naturalia. La conexión con la herencia romana y la creatividad se manifiestan en cada detalle.



La firma italiana revela nuevas versiones de su icónica creación

BVLGARI



A CORUÑA-SANTIAGO: UN TREN QUE SE HIZO DE ROGAR

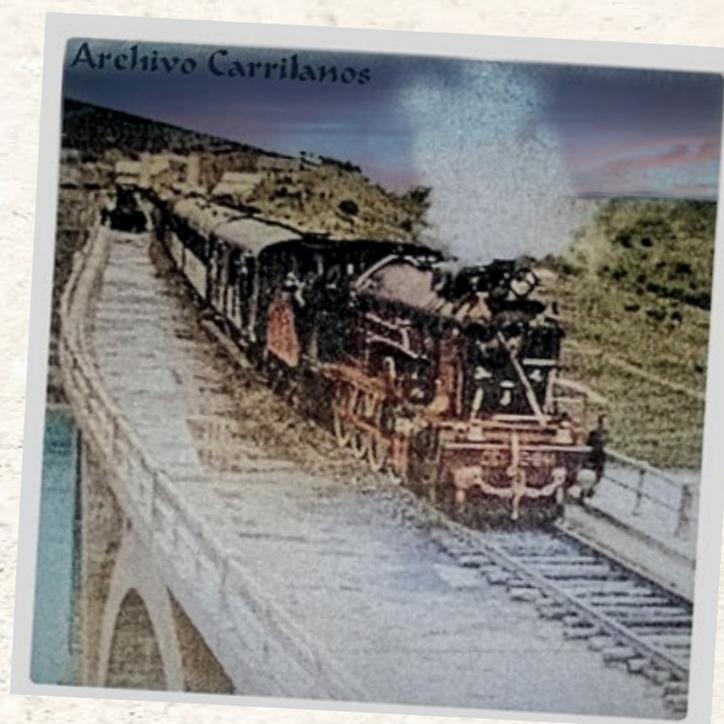
«Velaí vén, velaí vén avantando cómaros e corgas, e vales, e cerros. ¡Vinde vela, mociños e mozas! ¡Saludaina, rapaces e vellos! Por onde ela pasa fecunda os terreos, espértanse os homes, frolecen os eidos». Con este entusiasmo describía el poeta Manuel Curros Enríquez la entrada en la estación de Ourense del primer tren, procedente de Vigo. Más o menos por entonces comenzaba a gestarse una vía, la que une A Coruña y Santiago, que tardaría bastante tiempo en rematarse. En realidad, muchísimo tiempo: no se inauguró hasta 1943 y Compostela no quedó conectada efectivamente con la Meseta hasta 1958.

English translation on page 93



«Tanto retraso... es algo increíble, ciertamente», concede Carlos Abellán. Ferroviario por tradición familiar, Abellán es uno de los mayores expertos en el tren que hay en España. Fue director del Museo del Tren de Madrid y, jubilado hace un tiempo, ahora recibe en un lugar ideal para demostrar su sabiduría: el interior del Verderón, el vagón de viajeros que adorna la entrada de la estación de Santiago y que ha sido recientemente restaurado gracias a la intervención de la Asociación de Amigos del Ferrocarril compostelana, que preside.

«Es cierto que la conexión de Santiago con Carril se abrió 1873 y era muy importante, porque Carril tenía un puerto grande», explica, «pero la vía hacia A Coruña tardó muchísimo». La importancia de esta infraestructura se puede entender pensando que, hasta mediados del siglo XX, Compostela no estuvo conectada con el resto de España por vía ferroviaria. Y eso que el proyecto empezó a tomar forma a mediados de la década de 1880, con la fundación de una compañía denominada Railway Company Limited (después llamada The West Galicia Railway Company) y presidida por John Trulock, londinense y abuelo del premio Nobel Camilo José Cela. La intención de la empresa, según cuenta Manuel Pazos



Tren inaugural (1943).



Imagen de época coloreada de la estación de A Pontraga (Ordes).

Gómez en su libro *Chegadas, saídas*, era prolongar la existente vía de Carril a Pontevedra, al sur, y a A Coruña, al norte. El proyecto comenzó a tener problemas muy pronto: «John Trulock tenía recelo hacia las autoridades santiaguesas, porque le debían dinero, y de hecho se llevó la gerencia del Santiago-Carril a Vilagarcía», explica Abellán.

Así, aunque A Coruña se unió por tren con Madrid en 1893, a través de Lugo, Compostela seguía aislada en términos ferroviarios. La idea original, uniendo A Coruña, Santiago, Ourense y Zamora, se retrasaba penosamente. Se pensó entonces en atajar y construir una vía que empalmase con la existente a la altura de Curtis, estación de referencia para los compostelanos que querían tomar el tren hacia la capital de España. El proyecto tampoco frugó; tampoco los muchos que se plantearon durante las tres primeras décadas del siglo XX: unir Santiago con Betanzos fue uno de los que se propusieron. Todas las tentativas quedaron en nada por el mismo motivo: falta de interés de los inversores y, en consecuencia, escasez de fondos y parálisis.

Sin embargo, en 1926 la lentísima locomotora administrativa pareció ponerse en marcha. Un decreto publicado el 5 de marzo daba por zanjada la cuestión del trazado apostando por una vía directa

entre Santiago y A Coruña, integrada en el corredor de Ourense, Zamora y, finalmente, Madrid. Era ministro de Fomento del gobierno autocrático de Primo de Rivera el conde de Guadalhorce, que acabaría por dar nombre al proyecto. A partir de este decreto, se diseñó la vía (doble, en origen), de 75 kilómetros, y se asignó a la construcción un presupuesto de casi 43 millones de pesetas, según relata Manuel Pazos.

Para Carlos Abellán, la intención era crear una infraestructura «con parámetros muy modernos: no tenía ni un solo paso a nivel. Los túneles estaban pensados para doble vía, aunque no se llegase a hacer. Y las estaciones», explica, «no tenían nada que ver con las de Carril-Cornes, que eran galpones de madera, como las de las películas del Oeste. Estas eran muy bonitas, en estilo vasco o gallego». En el proyecto original había doce estaciones nuevas; A Coruña, Uxes, Bregua, Meirama, Cerceda, Queixas-Londoño, A Pontraga-Ordes, A Garga-Trasmonte, Oroso-Vilacide, Verdía, A Sionlla y, finalmente, Santiago. Su diseño regionalista se mantuvo en el resultado final y todavía hoy es admirable en edificios como los de Uxes o Verdía, o como en el de A Pontraga, obra de Ramón Cortázar y copia exacta de la de Azpeitia, hoy museo histórico del ferrocarril vasco.



Vía Verde Tambre-Lengüelle.

La línea afrontaba grandes desafíos técnicos, también. «En realidad», explica Abellán, «toda la línea Madrid-A Coruña por Ourense y Zamora fue complicadísima, con muchos túneles y viaductos, en una zona poco accesible para la que se tuvieron que hacer muchas pistas y accesos que no existían. Tuvo muchas dificultades, sobre todo el tramo gallego hasta Zamora». También fue un trabajo titánico entre A Coruña y Santiago, «con intervenciones en piedra y cemento muy destacadas». Es el caso del hermoso (y muy olvidado) puente sobre el río Tambre, entre los ayuntamientos de Santiago y Oroso, de casi cien metros de longitud y tres arcos, o los túneles de Queixas (Cerceda) o A Costa (Ordes), hasta un total de 19.

Durante la época de la II República las obras, recién iniciadas, se frenaron primero para luego acelerar. Según el experto Manuel Pazos la Guerra Civil alcanzó al proyecto con los túneles acabados, las estaciones casi a punto y 5 millones de pesetas de presupuesto para rematar, que no se llegaron a ejecutar debido al golpe de Estado militar. Los trabajos se reiniciaron nada más terminada la contienda: el propio Francisco Franco colocó el primer raíl de la vía entre Santiago y A Coruña en 1939 e inauguró la vía el 14 de abril de 1943, en plena Segunda Guerra Mundial. En Compostela se decretó un día festivo para celebrar un momento que se había hecho esperar más de medio siglo.



Bus entre Ordes y la estación de A Pontraga (años 50).



Carlos Abellán, presidente de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Santiago.

La nueva vía hizo que la economía de la provincia diese un vuelco. Estaciones como la de A Pontarga se convirtieron en bulliciosos centros en los que se cargaba ganado, se subían o bajaban pasajeros y se negociaba. Sin ir más lejos, Santiago llegó a tener seis estaciones: Cornes, Casal, Ponte Seca (la actual Intermodal), A Sionlla, Verdía y A Susana. Proliferaron alrededor de las paradas tabernas y negocios, y también medraron quienes poseían un vehículo para trasladar a los viajeros hasta las poblaciones más cercanas. Porque ese fue uno de los pecados originales de la vía, explica de nuevo Carlos Abellán: «Su principal problema es que no pasaba por los núcleos de población. Se priorizó la conexión entre Coruña y Santiago y después a Madrid».

«Toda la línea Madrid-A Coruña por Ourense y Zamora fue complicadísima, con muchos túneles y viaductos, en una zona poco accesible para la que se tuvieron que hacer muchas pistas y accesos que no existían. Tuvo muchas dificultades».

» Carlos Abellán

Quedaba entonces la cuestión de conectar la vía definitivamente con Madrid a través de Zamora, evitando los enormes rodeos que los habitantes del centro de Galicia debían dar. Esto no se consiguió hasta 1958, con la finalización del tramo entre Santiago y O Carballiño. Había pasado casi un siglo desde la aparición de la idea, pero la infraestructura no duraría tanto. Menos de cincuenta años después, en la primera década del siglo XXI, se fueron poniendo en servicio nuevos tramos electrificados que sustitúan a la vieja vía diseñada en el plan Guadalhoce. Las estaciones y los apeaderos, en las que el tren había dejado de parar unos años antes, se abandonaron y comenzaron a deteriorarse, así como sus entornos, que durante decenios habían sido el centro



Viaducto sobre el Tambre, actualmente en desuso.

económico de las comarcas. En los últimos tiempos, con todo, parecen haber resurgido como recurso turístico, con la creación de la Vía Verde para peatones y ciclistas que quiere unir A Coruña y Santiago y de la que ya se puede disfrutar en tramos como el que bordea el río Lengüelle, entre Oroso y Cerceda.

Mientras, la línea A Coruña-Santiago-Vigo tiene hoy en día más pujanza que nunca. A su alrededor (y alrededor de la autopista AP-9, que emula en gran parte su trazado) ha crecido Galicia. El co-

redor atlántico concentra gran parte de la riqueza de la comunidad y cientos de viajeros la usan cada día. Iniciativas como la bonificación de billetes, tomadas por las administraciones en los últimos años, la han hecho todavía más atractiva. Apunta, una vez más, Carlos Abellán: «Está demostrado que ponerte desde Santiago en 30 minutos en el centro de A Coruña, o en 50 en Vigo, o en 18 en Vilagarcía, es una revolución. Lo que hay que hacer es poner más trenes».



Estación de A Pontraga (Ordes).

DEPECHE MODE Y HUBLLOT POR LA SALUD DEL PLANETA

La alegría bailable de 'I Just Can't Get Enough'. La oscuridad de 'Enjoy The Silence'. La intensidad confesional de su último trabajo, *Memento Mori*. La influencia de Depeche Mode en la música pop de los últimos cuarenta años es difícilmente soslayable, al igual que su compromiso social y medioambiental. Con motivo de su gira actual, el grupo británico se ha aliado con Hublot para colaborar con The Conservation Collective, una organización que lucha por un medio ambiente mejor.

Depeche Mode volvieron a los escenarios en 2023, ahora en formato dúo tras el desgraciado fallecimiento de Andy Fletcher. Dave Gahan y Martin Gore publicaron su decimoquinto disco y se embarcaron en una gira mundial, en la que se recaudarán, en colaboración con Hublot, fondos para The Conservation Collective. Esta red internacional la conforman veinte fundaciones locales volcadas en desarrollar proyectos para proteger el medio ambiente, regenerar la naturaleza y revertir el cambio climático. La lucha contra la proliferación de plásticos y el tratamiento de residuos de este tipo están entre las prioridades del colectivo.

«Queremos expresar nuestro agradecimiento a nuestro colaborador de siempre, Hublot, por patrocinar las obras benéficas de la gira internacional *Memento Mori* y unirse a nosotros para apoyar a The Conservation Collective», han afirmado Gahan y Gore, destacando que su unión con la marca relojera suiza no es algo sobrevenido: Depeche Mode y Hublot colaboran desde 2010 para apoyar causas que preocupan tanto al grupo como a la empresa. En ocasiones anteriores han conseguido fondos para organizaciones de apoyo a pacientes infantiles de cáncer o para iniciativas que han llevado agua potable a comunidades en desarrollo de todo el mundo.



CONSERVATION
COLLECTIVE

**El legendario grupo y la empresa
relojera apoyan iniciativas contra la
proliferación de plásticos**


HUBLLOT

EL OJO DE SANTA MARÍA DO CAMIÑO

Puede que, con el ímpetu de la entrada en la ciudad vieja, muchos peregrinos pasen de largo junto a la iglesia de Santa María do Camiño. Escondida entre las viviendas, en el cruce de Casas Reais y la rúa Travesa, se trata de una pequeña joya neoclásica, poco conocida, pero obra de una de las grandes luminarias de la arquitectura compostelana, Miguel Ferro Caaveiro. Su elemento más destacado es el monumental óculo que preside la fachada.

English translation on page 94

Santa María do Camiño se yergue sobre el terreno de lo que fue una pequeña iglesia románica. El templo debía ser para los romeros medievales algo así como la señal de «último kilómetro» para los ciclistas: el signo de que la etapa está a punto de finalizar. Apenas quinientos metros en línea casi recta la separan de la tumba apostólica. Junto al edificio había, en época medieval, un hospital para peregrinos que contaba con biblioteca religiosa y científica.

El templo fue reconstruido a finales del XVIII con proyecto de Miguel Ferro Caaveiro. Nacido en 1740 e hijo del maestro de obras catedralicio Lucas Ferro Caaveiro, héroe del barroco, contaba con treinta años cuando presentó el diseño.

Santa María do Camiño se inspira muy claramente en la antigüedad clásica. Su fachada principal, encajonada entre viviendas, se conforma alrededor de un hermoso pórtico con dos pares de pilastras de capitel jónico, monumentales, que soportan el característico frontón curvo. Una única torre sirve de campanario.

Sobre la puerta principal se encuentra el inconfundible óculo, de un par de metros de diámetro. Lo rodean dos ramas de laurel y lo encabeza una corona real de grandes dimensiones. El ventanal, un ojo que apunta al centro de Compostela, ilumina la única nave de la iglesia, en cuyo interior destacan un tímpano gótico de 1425 (probablemente parte de la anterior construcción) y un gran retablo, de fabricación previa.

En el óculo y en la sobria ornamentación apunta ya Miguel Ferro Caaveiro su futuro como máximo exponente del neoclásico en Santiago. Suya es la rotunda capilla de las Ánimas, unos metros calle arriba, con su aspecto de templo griego. Ferro Caaveiro hijo destacó sobre todo en la planificación de edificios civiles y obras públicas (como los diques para los buques correo que llegaban a A Coruña).

También fue un inventor consumado: diseñó una esfera terráquea capaz de calcular fecha y hora en cualquier lugar del mundo entre el día del nacimiento de Cristo y el siglo XXXI. Murió en 1807. ♣



LAS CARAS TRAS EL SERVICIO TÉCNICO DE JAEI

Sergio suma más del doble de años que Martín. Sus trayectorias profesionales y vitales tienen poco que ver. Sin embargo, ambos trabajan codo con codo en el taller del servicio técnico de relojería de Jael Joyería. Y comparten un objetivo final común: que las piezas que revisan y reparan funcionen perfectamente y duren generaciones. Porque el camino puede haber sido diferente, pero el espíritu es muy semejante. «Para esto no puedes dar por buena cualquier cosa», dice el más veterano; «tienes que buscar siempre la excelencia», apostilla el joven.

English translation on page 93

El taller de relojería ocupa una sala blanca, prístina, en el interior de las instalaciones de Jael Joyería en Santiago de Compostela. En la mesa central trabajan Sergio Doce Rey, de 51 años, y Martín Sanchidrián, de 23. La rodea un estante con máquinas de precisión que recuerdan más a un laboratorio que a una *boutique* de alta joyería.

Aquí se reciben cada día relojes de todo tipo. Algunos tienen un enorme valor económico y otros son más sencillos, pero casi todos tienen esa carga sentimental que poseen estas piezas. Unos llegan para ser revisados y pronto se van; otros requieren más tiempo y dedicación para detectar y reparar averías en sus complejíssimos mecanismos internos.





El dúo encargado de estas revisiones y reparaciones no puede ser más heterogéneo. Sergio Doce comenzó a trabajar en una relojería en A Coruña con solo 16 años: «Entré como aprendiz en el taller de un amigo de mi padre. En 1998 me incorporé a la plantilla de JAR, en Ferrol, y desde hace unos años estoy en Jael. Llevo más de treinta años en esto», explica. Complementó su formación del día a día aprobando el duro curso de mes y medio al que Rolex sometía entonces a quienes querían trabajar con sus máquinas y cada cierto tiempo asiste a formaciones que le permiten estar a la última.

Martín Sanchidrián tiene, como él mismo comenta, «una trayectoria diferente. Estudié automoción y estuve trabajando en Audi durante un par de años. Acto seguido, Chema (Fernández, director de Jael) me propuso que me postulase a candidato a relojero. Hice unas pruebas en Rolex y me estuve formando durante año y medio entre Madrid y Ginebra». Entrar en el proceso no fue sencillo: «Accedimos quince personas a nivel mundial, dos de ellos españoles y un andorrano. Es un curso muy exclusivo. No te piden que sepas mucho de relojería, te hacen una prueba de conocimientos de matemáticas, física y habilidad mecánica y manual y luego te empapas de la manera de hacer las cosas que tiene la marca».

Son diferentes, pero se complementan, afirman ambos. «Él aplica un método más tradicional que a mí me suena a chino a veces», ríe Martín. «Hay cosas que él no sabe que yo le enseño, pero también muchas que él me enseña a mí», replica inmediatamente Sergio, «sobre todo en lo que se refiere a la tecnología. Hay cosas que antes se hacían manualmente, de forma mucho más laboriosa, y ahora se solucionan con máquinas en un momento».

«Si te da igual cómo quede hecho un trabajo, no sirves para esto. Cuando reparo un reloj, mi objetivo es que nadie pueda decir: yo esto lo haría mejor».

» Martín Sanchidrián

De hecho, explica Martín, hay ciertas operaciones que ya no se pueden realizar como se hacían hace solo unos años: «Los estándares de calidad de las marcas son hoy en día altísimos y exigen emplear métodos modernos», explica: «En Rolex, por ejemplo, todo está muy pensado y muy medido. Complicaciones las justas. Son máquinas muy agradecidas de trabajar y muy duraderas».

Aunque, para que funcionen durante décadas y décadas, el propietario tiene que poner también de su parte. «Los relojes buenos duran mucho, pero no son eternos si no los cuidas», advierte Sergio Doce; «siempre recomiendo una revisión cada 8 o 10 años, pero esto depende del uso que le des. Si la pieza lleva golpes o se somete a movimientos bruscos, lógicamente sufre más y los plazos de mantenimiento se acortan, pero en general, en esos 8 o 10 años los aceites comienzan a perder calidades y hay que revisar». «Siempre hago un símil con los coches», apostilla Martín Sanchidrián, «si a un coche tienes que cambiarle el aceite periódicamente, un reloj tienes que revisarlo. Son artículos de lujo con un gran componente emocional y merece la pena tenerlos en condiciones óptimas de funcionamiento».



En ocasiones, el mecanismo llega demasiado tarde como para que los relojeros de Jael Joyería puedan hacer algo por él: «Lo peor es que la mayoría de las veces el cliente lo trae cuando se para y entonces la reparación puede ser más complicada y cara, precisamente por esa falta de mantenimiento. Si hace veinte años que no revisas el reloj, lo normal es que haya que cambiarle piezas».

Y, sobre todo, hay que hacerlo «siempre en un taller oficial», insiste Sergio Doce. Llevar el reloj a un punto no autorizado puede salir muy caro: «Nos encontramos con máquinas que se han reparado en servicios no oficiales y, si metes a estos artículos piezas no originales, en primer lugar te garantizas problemas en el futuro; y en segundo lugar, que cuando se te estropee la reparación va a ser muchísimo más difícil». «Cuando no imposible», continúa Martín, «porque hay casos en los que, por desconocimiento o hasta por mala fe, se les hacen cosas a los relojes que acaban por cargárselos. Cuando los traen aquí como última medida, puede que nosotros ya no consigamos hacer nada. Y es un palo, ya no porque sean artículos con un precio muy alto, sino porque muchas veces tienen un valor sentimental enorme y, por ahorrar, quedan inutilizados».

Su arsenal de máquinas desafía al de algunos laboratorios científicos. El servicio técnico de Jael Joyería cuenta con aparatos de altísima precisión para comprobar la estanqueidad de las cajas, el correcto funcionamiento de los calibres, la reserva de marcha o la magnetización de los mecanismos, operaciones que se realizan sin dañar lo más mínimo el conjunto. «Es más», explica Sergio, «incluso en el pulido de las cajas tenemos protocolos para no rebajar más que la cantidad imprescindible de metal».

Sergio Doce y Martín Sanchidrián han recorrido dos caminos distintos, pero su meta sigue siendo la misma: «La excelencia. Para este oficio», resume Martín, «no vale cualquier persona. Si te da igual cómo quede hecha una cosa, no sirves para esto. Cuando reparo un reloj, mi objetivo es que nadie pueda decir: yo esto lo haría mejor».



UNA PROFESIÓN QUE SE TRANSMITE

Cuatro relojeros componen el servicio técnico de Jael Joyería. Dos de ellos (Sergio Doce y Martín Sanchidrián) trabajan en el punto de venta de Santiago de Compostela, mientras que otros dos (Sergio Doce hijo y Cristóbal Pérez) lo hacen en A Coruña. Como se puede comprobar fácilmente por los nombres, el trabajo de reparación de estos complicados mecanismos es una cuestión de familia: el Sergio coruñés es, efectivamente, hijo del compostelano. La relojería es una cuestión de tradición, podría decirse, puesto que el propio Cristóbal Pérez proviene de una familia dedicada a este oficio. Esto es una garantía que va más allá de su indudable pericia técnica: se lleva en la sangre.

Estos cuatro profesionales se encuentran entre los más cualificados del país a la hora de dar solución a los problemas que una máquina de esta precisión puede dar con el paso del tiempo. Hacer revisiones periódicas y reparaciones en un taller certificado por las marcas, como los de Jael, es condición indispensable para que un reloj conserve su funcionalidad durante generaciones y generaciones. ♣



DAMIANI

HANDMADE IN ITALY SINCE 1924



Belle Époque Reel collection



MOTIVOS FILIPINOS EN EL GRAN PUERTO GALLEGO

La zona de A Coruña que se extiende entre las plazas de Lugo y de Pontevedra fue la elegida por las fortunas locales para erigir sus domicilios a principios del siglo XX. Enriquecidas por el comercio ultramarino, una de sus premisas fue que estas viviendas se diferenciases de las antiguas y pétreas mansiones que poseía en la Ciudad Vieja la aristocracia de toda la vida. El modernismo les proporcionó la guía de estilo para ello. Una fachada con ventanales, la del número 11 de la plaza de Lugo, ejemplifica como ninguna esta aspiración.

English translation on page 95

La llamada Casa de los Cisnes destaca en una de las manzanas más hermosas de A Coruña. Los edificios, que abren sus ventanales sobre la plaza, muestran bien la inspiración centroeuropea de los arquitectos hercúlicos de la época, más amantes de la sobria Secesión vienesa que del modernismo catalán.

La número 11 fue proyectada por el arquitecto municipal Juan de Ciórraga, responsable de otros iconos coruñeses como las galerías de A Mariña (suya fue la decisión de dotar a las casas de ese tramo urbano de un elemento hoy tan reconocible). Lo más sorprendente de la fachada es la decisión de protegerla con azulejos, algo muy común en Portugal, por ejemplo, pero casi contracultural en una ciudad gallega como A Coruña.

Es lo que más ha llamado la atención de generaciones de paseantes: el dibujo exótico de los azulejos que rodean las galerías. El diseñador se basó en los motivos que adornaban los abanicos y los mantones

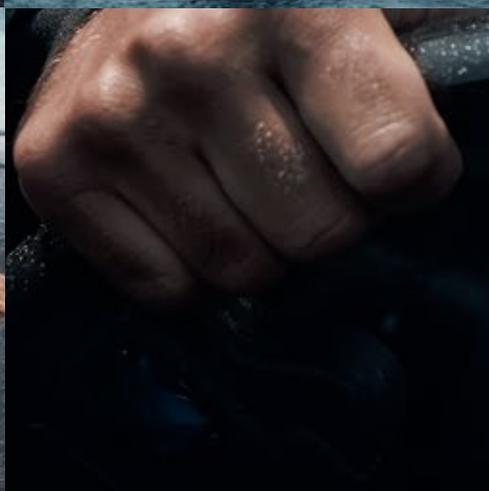
que llegaban al puerto desde Filipinas: cisnes, juncos estilizados y estanques flotan entre patrones vegetales en el cuerpo más conocido de la edificación. Las fachadas laterales, comunes en su estructura, son algo más sobrias en la decoración, con ornatos geométricos que recuerdan al arte de Al-Andalus.

Los ventanales, por su parte, recogen la muy coruñesa tradición de las galerías, que comenzaron a proliferar en la zona del frente portuario en el último tercio del siglo XIX de la mano, como ha quedado dicho, del propio Ciórraga.

La fachada experimentó una profunda restauración hace unos diez años. Le hacía falta: sus responsables comentaban entonces, en una entrevista con *La Voz de Galicia*, que los azulejos habían sufrido acciones como la colocación de enganches para el cableado eléctrico en sus juntas y reparaciones poco afortunadas. El minucioso trabajo de limpieza y reconstrucción ha valido la pena. ■



Tudor y Alinghi, al asalto de la Copa del América





¿Qué se requiere para que un velero navegue rozando los 100 kilómetros por hora, ayudado únicamente por la fuerza del viento? Valor, desde luego, y un trabajo de ingeniería de precisión al alcance de muy pocos. El equipo Alinghi Red Bull Racing lo ha conseguido y su barco está entre los favoritos para ganar de nuevo la Copa del América, que se disputa en 2024. Además, cuenta con un aliado que de robustez y exactitud sabe mucho: la firma relojera Tudor.

Tudor y Alinghi Red Bull Racing, dos de los estándares de la ingeniería suiza, se han unido para participar en el evento de vela más importante del mundo. La Copa del América se disputará el próximo año desde una ubicación que todavía está por determinar, pero los preparativos de la apuesta suiza están ya avanzados. El barco se construye en Écublens, cerca de Suiza, y la tripulación entrena en catamaranes de la máxima velocidad.

Para equipar la aventura, Tudor ha diseñado una serie especial de su reloj y su cronógrafo Pelagos FXD, la Edición Alinghi Red Bull Racing. El diseño se ha inspirado en el mismo barco que intentará ganar por tercera vez la Copa del América. De hecho, los materiales principales son los mismos en el reloj y en el espectacular velero hidroala que volará sobre los océanos: carbono, titanio y acero inoxidable.

Ambas piezas están equipadas con calibres de manufactura MT5602 (25707KN) y MT5813 (25807KN), certificados por el Control Oficial Suizo de Cronómetros (COSC), con espiral de silicio y reserva de marcha de 70 horas. Se presentan en cajas de 42 milímetros estancas hasta los 200 metros de profundidad y de gran legibilidad, y con las clásicas agujas Snowflake de Tudor, que garantizan la máxima visibilidad en condiciones difíciles. La correa textil, de una pieza, es resistente y flexible.

**La más famosa competición de vela
une a dos iconos de la ingeniería suiza**


TUDOR

GALICIA ENTRENA ALGORITMOS VERDES DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL

La inteligencia artificial tendrá un gran impacto en la lucha contra el cambio climático. Su capacidad de procesamiento de datos permitirá diseñar estrategias para paliar la emergencia ecológica. Sin embargo, y paradójicamente, su uso y su «entrenamiento» consumen enormes cantidades de energía y, en consecuencia, inciden en la emisión de gases dañinos. La investigadora de la Universidade da Coruña Verónica Bolón trabaja en modelos de inteligencia artificial efectivos y, a la vez, más respetuosos con el medio ambiente. Son los llamados «algoritmos verdes».

Verónica Bolón Canedo, ingeniera y doctora en informática y profesora en la UDC, es una de las científicas jóvenes más destacadas del país. Fue secretaria de la Asociación Española para la Inteligencia Artificial y forma parte de la Academia Joven de España y la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de España. «Un algoritmo es como una receta, una serie de pasos que guía a nuestro modelo de inteligencia artificial», define. El problema es que estos cómputos consumen enormes cantidades de energía y, en consecuencia, acaban teniendo gran impacto en las emisiones que han llevado a la alarma ecológica que afronta el planeta. «Es paradójico», dice Bolón, «porque la inteligencia artificial es muy útil para resolver problemas derivados del cambio climático, pero, al mismo tiempo, puede ser parte del problema».

No es fácil darse cuenta de que esto está sucediendo, concede la investigadora. «A menudo ese gasto energético es invisible», afirma, «porque la mayor parte de este consumo ocurre cuando los algoritmos aprenden, lo que se conoce como fase de entrenamiento, que puede durar semanas o incluso meses. Por ejemplo, se estima que el modelo GPT3, en el que se basa ChatGPT, consume en única sesión de entrenamiento tanta energía como 126 casas dañadas en un año». Los centros de datos en los que

estos modelos se entrenan también son costosos medioambientalmente: «Además de su consumo energético, hay que sumar el gasto de agua para refrigerar los equipos».

De ahí que uno de los desafíos sea el de generar algoritmos de inteligencia artificial que, por una parte, contribuyan a combatir el cambio climático y, por otra, sean ellos mismos sostenibles. Es ahí donde nace el concepto de «algoritmo verde» y en donde inciden los proyectos en los que trabaja Verónica Bolón: «Investigamos, en particular, algoritmos de selección de características, que buscan las características relevantes para un problema dado (por ejemplo, qué particularidades de un paciente o resultados de pruebas realizadas son importantes para saber si tiene una determinada enfermedad). El desafío es adaptar los algoritmos de selección de características existentes para que consuman menos energía, ya que en algunos casos se realizan búsquedas muy exhaustivas que requieren mucho esfuerzo computacional. Por un lado, intentamos que los algoritmos usen menos de 64 bits, lo cual además permite su uso en dispositivos más pequeños, como podría ser un anillo o pendiente inteligente. Y, por otro lado, intentamos acelerar y optimizar su ejecución con técnicas de paralelización», explica.

«La inteligencia artificial es parte del problema, pero también aliada para su resolución», afirma, «y lo ha demostrado resolviendo problemas de eficiencia energética, monitorizando tendencias y prediciendo consumos». Bolón se niega a ser catastrofista con respecto a esta tecnología rupturista («es una herramienta que nos podrá ayudar a optimizar un sinnúmero de tareas, tendremos que adaptarnos y reinventarnos») y confía en el potencial de Galicia en este campo: «Tenemos un tejido investigador y empresarial con experiencia demostrada, además de grandes empresas tecnológicas o que usan la inteligencia artificial habitualmente en sus procesos. Prueba de esto fue la decisión de que A Coruña sea la sede de la AESIA (Agencia Española de Supervisión de la Inteligencia Artificial)».





XXX = XX

Tres cromosomas son igual a dos

x

Comprando la Pulsera Down apoyas los programas que favorecen que las personas con trisomía 21 puedan llevar una vida autónoma.



DOWN Federación
Síndrome
de Down
Galicia

SANTIAGO DE COMPOSTELA XENERAL PARDIÑAS, 7 | A CORUÑA COMPOSTELA, 8
www.joyeriajael.es

Jael Joyería destina el 15% de las ventas a Down Galicia - Federación Síndrome de Down



JAEEL

BOUTIQUE

La Navidad de 2023 trajo a Jael Joyería un regalo inolvidable: la apertura en Santiago de Compostela de Jael Boutique, nuestra tienda de complementos exclusivos. Situada a apenas unos metros de nuestro primer punto de venta, en la céntrica calle Xeneral Pardiñas, en ella se pueden encontrar artículos de piel, escritura o moda de primeras marcas internacionales, caracterizadas por su diseño y la calidad de los acabados.

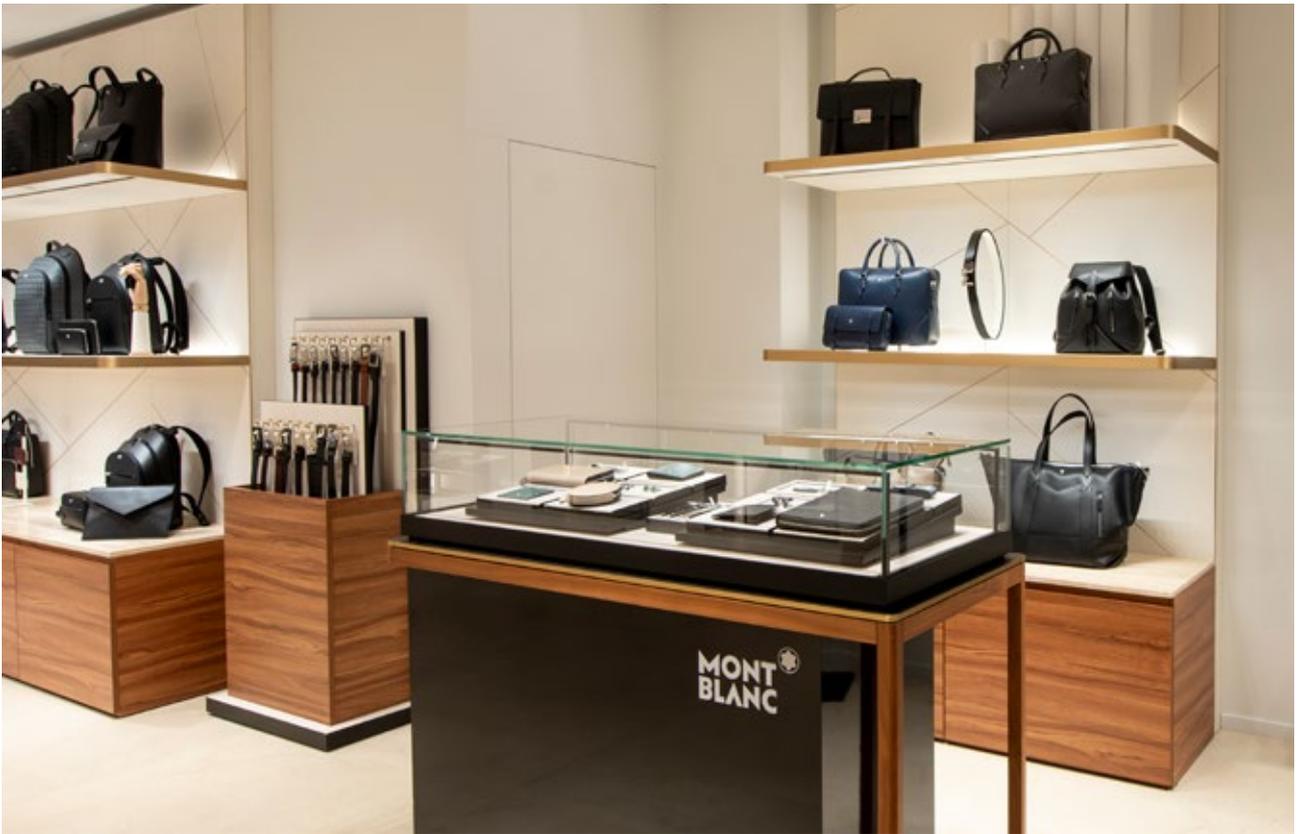


MaxMara















UNA VENTANA GÓTICA EN LA JUDERÍA COMPOSTELANA

La llamada Casa Gótica se levantó a mediados del siglo XIV y es uno de los pocos exponentes de esta época que perviven en el casco histórico de Compostela, dominado por las construcciones barrocas y del siglo XIX. En realidad, este edificio ha sobrevivido muy cambiado con respecto al original. Su planta se integra en una maraña de construcciones que albergan la sede original del Museo das Peregrinacións. Es, pues, uno de los edificios civiles más viejos que se conservan en la ciudad.

English translation on page 95

En origen se trataba de un torreón de cantería de granito, probablemente perteneciente a un palacio de mucha mayor envergadura, que fue rehabilitado y muy modificado con el paso de los siglos. Del original pervive la puerta principal, de inconfundible arco apuntado, y varias ventanas, entre ellas el característico vano del primer piso, coronado por un adorno también apuntado con dos ventanas de aires mozárabes, fruto de una intervención muy posterior. Los canecillos que soportan el tejado revelan también su pasado más remoto. Algunas fuentes la asocian con el rey Pedro I de Castilla, probablemente porque en su día fue residencia de su representante y máximo valedor en Galicia.

Abierta a la rúa de San Miguel dos Arcos, desde la ventana se puede contemplar el monumental lateral de la iglesia del mismo nombre, que da a los Recantos de San Miguel, una calleja sin salida que rodea el ábside del templo. La Casa Gótica se encontraba a las puertas de la antigua judería santiaguesa. De ello da fe el nombre de la calle que recorre el otro lateral de la iglesia, el callejón de

Xerusalén. En esta zona se encontraba el hospital del mismo nombre (también conocido como «de los armenios»), en el que se atendía a peregrinos del rito griego. Pervivió hasta 1525, cuando fue cerrado por orden del Cabildo Catedralicio.

Su uso cambió por completo a mediados del siglo XX, cuando fue elegida sede del Museo das Peregrinacións. En ese momento se encontraba prácticamente en ruinas. En 1974 el conjunto museístico se amplió a otras edificaciones anejas, en un proceso largo que culminó con la apertura permanente del centro ya en los años noventa. Con la construcción de la nueva sede del museo, en el antiguo edificio del Banco de España, en la plaza de Praterías, quedó reservada a un uso administrativo.

El polígrafo Filgueira Valverde, gran conocedor de las historias de la Historia que genera toda ciudad como Compostela, describió la Casa Gótica y su ubicación como buen ejemplo de la urbe multicultural medieval: el edificio, contaba, «recuerda los tiempos de peregrinaciones en que Santiago era centro de las más extrañas corrientes de cultura».



BROCOS, EL PINTOR QUE VOLÓ A MARTE

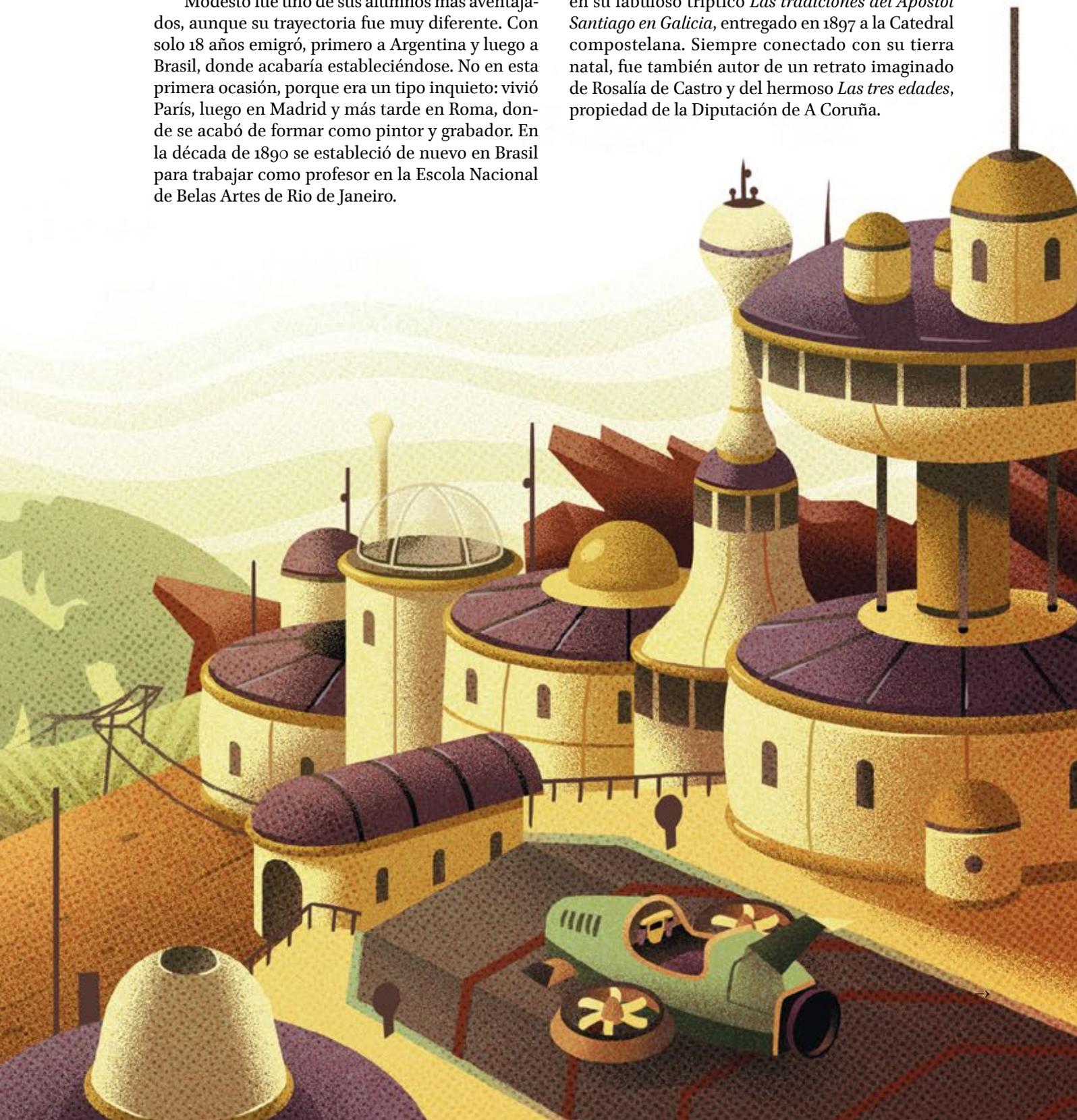
Gallego y brasileño, pintor y escritor, Modesto Brocos (Santiago 1852-Río de Janeiro 1936) es una de las figuras más singulares y desconocidas de la cultura compostelana. Entre sus creaciones hay destacados cuadros para clientes como la misma Catedral de Santiago, pero el interés que genera su obra va más allá de su indudable categoría pictórica. Curioso empedernido e idealista, Brocos fue pionero del ahora ubicuo género de la ciencia ficción, escribiendo un «Viaje a Marte» en el que el planeta rojo era, curiosamente, parecido a Pontevedra.



El pintor era hermano de Isidoro Brocos Gómez (1841-1914), uno de los escultores más prominentes en Galicia a caballo entre los siglos XIX y XX. De formación internacional, Isidoro Brocos trabajó en la docencia y llegó a tener algún alumno bien destacado, caso de Pablo Picasso, al que enseñó en la Escuela de Artes y Oficios de A Coruña. Aunque nació y falleció en Compostela, está enterrado en el cementerio herculino de San Amaro.

Modesto fue uno de sus alumnos más aventajados, aunque su trayectoria fue muy diferente. Con solo 18 años emigró, primero a Argentina y luego a Brasil, donde acabaría estableciéndose. No en esta primera ocasión, porque era un tipo inquieto: vivió París, luego en Madrid y más tarde en Roma, donde se acabó de formar como pintor y grabador. En la década de 1890 se estableció de nuevo en Brasil para trabajar como profesor en la Escola Nacional de Belas Artes de Rio de Janeiro.

De su época como pintor consagrado, ya en tierras brasileñas, datan algunas de sus obras más celebradas. Muchas tienen como objeto los paisajes, las tradiciones y los trabajos de su país de acogida. Brasil era entonces una nación joven y de una naturaleza abrumadora. Brocos lo recoge en pinturas como *La redención de Cam* (una sutil alabanza al mestizaje brasileño) o *Ingenio de mandioca*. Exuberancia, interpretada a la gallega, también se cuela en su fabuloso tríptico *Las tradiciones del Apóstol Santiago en Galicia*, entregado en 1897 a la Catedral compostelana. Siempre conectado con su tierra natal, fue también autor de un retrato imaginado de Rosalía de Castro y del hermoso *Las tres edades*, propiedad de la Diputación de A Coruña.

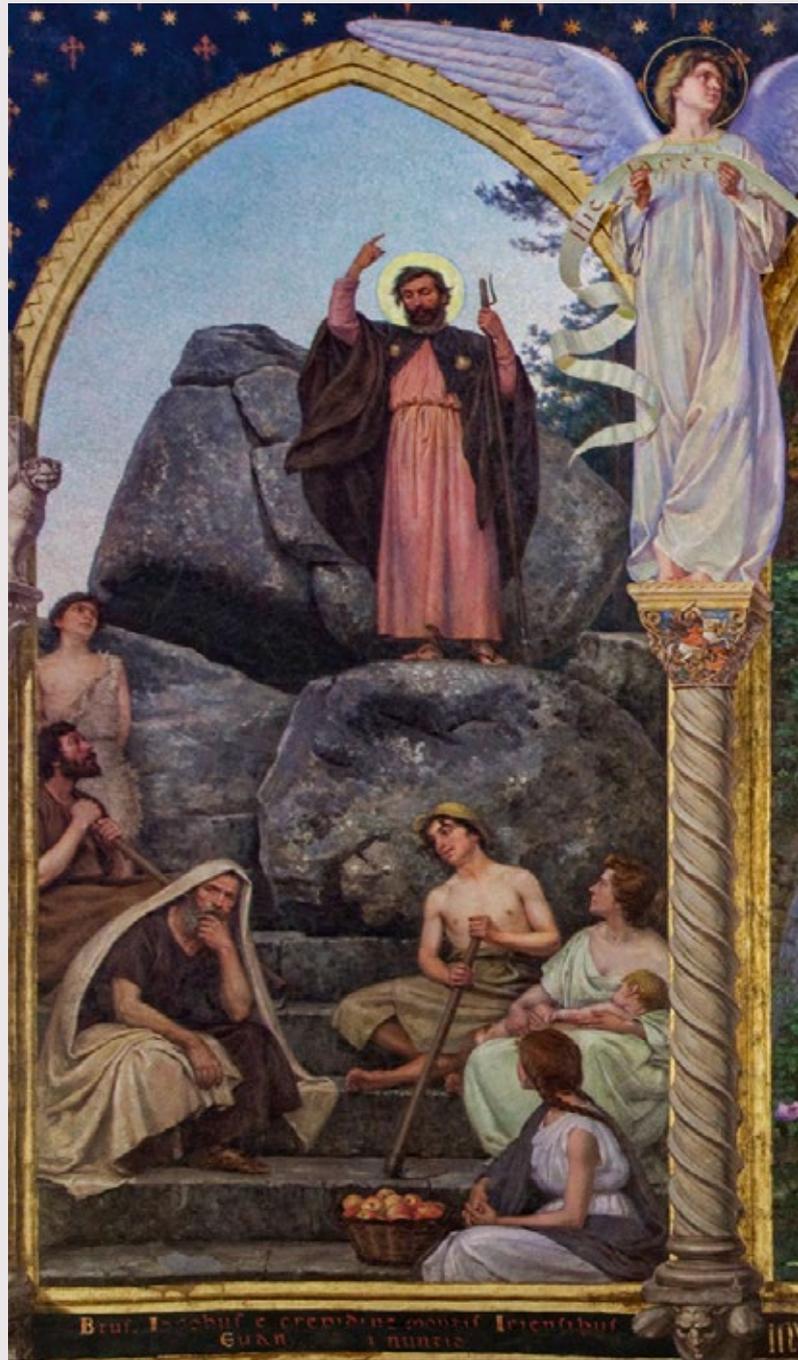




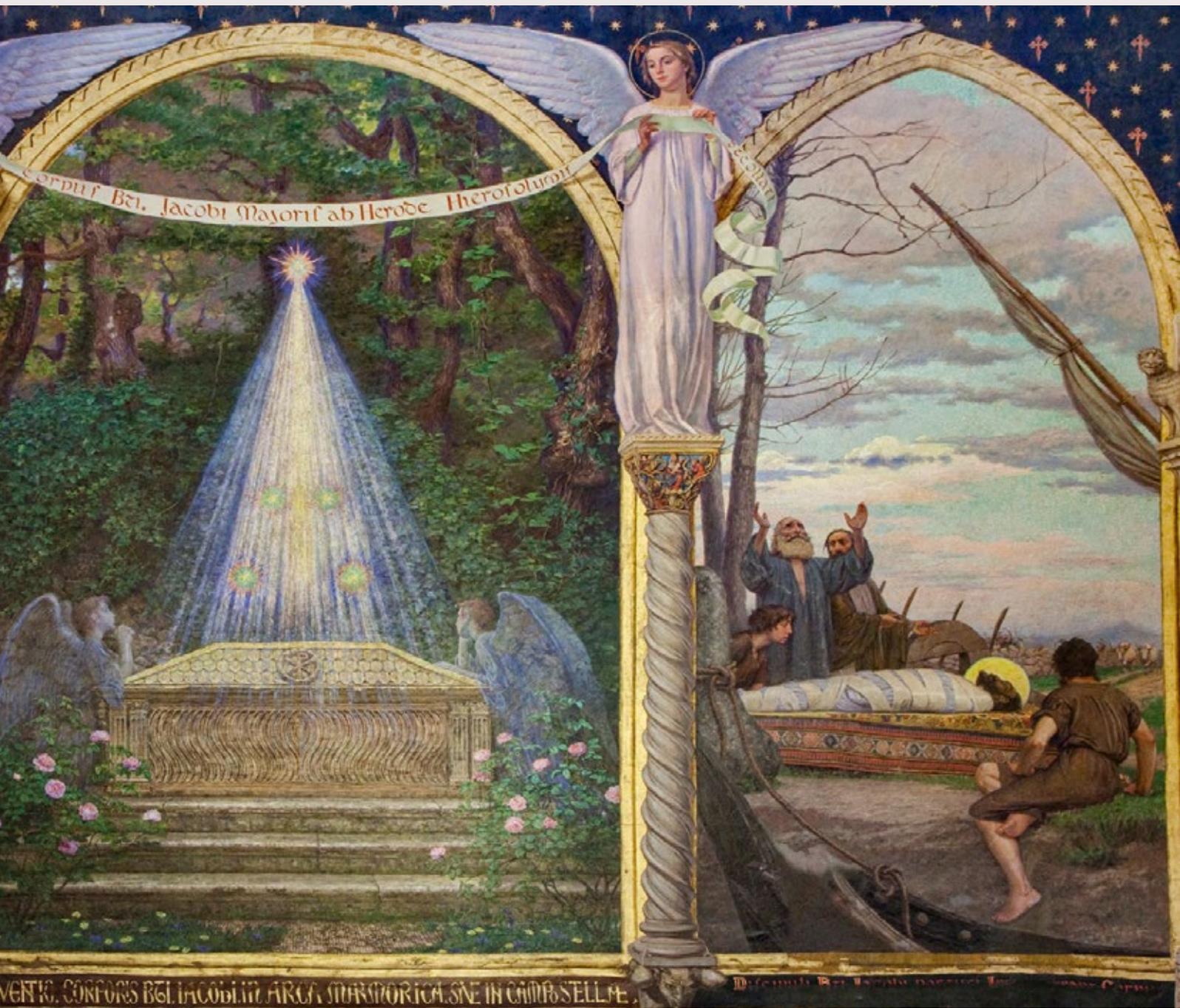
Con todo, la inquietud de Modesto Brocos no remataba en su propia obra pictórica. En 1930, sus convicciones progresistas quedaron plasmadas en una curiosísima obra que pasa por ser una de las primeras novelas de las llamadas «de anticipación» escritas en español: *Viaje a Marte*. De título inequívoco, cuenta en cerca de 400 páginas el viaje de un trasunto del propio Brocos a un planeta imaginario, caracterizado por una sociedad perfecta que encajaba con el ideario de su autor.

El libro no tuvo demasiado éxito y, como es de suponer, resulta imposible de encontrar. Por fortuna, la Biblioteca Nacional ha digitalizado un ejemplar. En su prólogo, Brocos se declara un soñador: «He perseguido incesantemente mi ideal las más de las veces contra viento y marea sin conseguirlo, acabando por vivir resignado». Ya viejo, afirma: «Cuando ya las ilusiones y las esperanzas han muerto, doy a la publicidad estas ideas por si pueden ser aprovechadas algún día».

Son estas ideas las que guían el desarrollo de la novela, que probablemente no pase a la historia por su calidad literaria, pero sí como curiosa obra pionera. Leyéndola parece evidente que Brocos estaba al tanto de lo que en su época se conocía (o se suponía) sobre el planeta rojo. A finales del XIX, el astrónomo italiano Giovanni Schiaparelli sugirió que en la superficie de Marte había canales por los que transitaba el agua. La observación era errónea (se debía a la imperfección de las lentes con que Schiaparelli observaba el cielo), pero causó impresión, y algunos optimistas llegaron a identificar aquellas supuestas canalizaciones con gigantescas obras hidráulicas de una civilización marciana.



El libro comienza con la llegada del protagonista a Marte en una especie de transbordador espacial. El paisaje en el que aterriza le recuerda «las risueñas campiñas de la fértil y rica región de Pontevedra en Galicia». Incapaz de comprender el idioma que hablan los locales, se encuentra (no podía ser de otra forma) con otro gallego: nada menos que el padre Benito Jerónimo Feijóo reencarnado. Él será el encargado de darle a conocer la sociedad perfecta que han desarrollado los marcianos a través de diferentes visitas e interacciones.



Las tradiciones del Apóstol Santiago en Galicia (1897), obra de Modesto Brocos para la Catedral de Santiago.

No hay mucha más acción en la novela. En largas peroratas, el padre Feijoo le explica cómo han llegado a la perfección y la paz en Marte. Brocos detalla leyes y normas diversas y traza una sociedad en la que todo el planeta se constituye en el mismo país y habla la misma lengua. No existe la propiedad privada; el estado educa a los niños para integrarse en esta sociedad; la administración es totalmente democrática; y las ciudades están meticulosamente diseñadas. La igualdad entre mujeres y hombres es total... más o menos. Mientras que ellos emplean

una parte de su tiempo en el ejército (que, como no existen guerras, se ocupa únicamente de labores de ingeniería), algunas de ellas se dedican al trabajo sexual en una curiosa red que recuerda a los conventos terrícolas (Brocos era muy anticlerical). También es polémica la fórmula que busca el autor para hablar de la unidad racial del planeta: aunque en un principio a Marte llegaron humanos de todos los colores, poco a poco se fue «blanqueando» la raza hasta llegar a la perfección. La imaginación de Brocos iba lejos, pero no tanto. ❧

Montblanc recuerda al autor de 'La isla del tesoro'

Ecléctico, creativo y comprometido, Robert Louis Stevenson fue uno de los escritores más importantes de la segunda mitad del siglo XIX. De su pluma salieron monumentos de la literatura fantástica, como *El extraño caso del doctor Jekyll y el señor Hyde*; aventuras inolvidables como *La isla del tesoro*; o narraciones históricas como *La flecha negra*. Montblanc homenajea tanto talento en las últimas novedades de su serie Writers Edition, una pluma estilográfica, un *rollerball*, un bolígrafo y un portaminas repletos de detalles que narran los principales hitos de la vida de este creador inmortal.

Stevenson nació en Edimburgo en 1850 y, aunque murió con solo 44 años, su obra está entre las más influyentes de la literatura universal. *La isla del tesoro* es probablemente su obra más conocida, y en los catalejos que usaban los marineros y

piratas que la protagonizan se basa el diseño de los artículos de escritura de esta Montblanc Writers Edition. También figuran en ellos la calavera y los huesos que identifican la bandera corsaria y la rosa de los vientos. El capuchón está adornado con un elaborado motivo que recuerda al cofre en que este se guardaba.

El anillo de la caperuza del capuchón luce la inscripción en escritura especular "Under the wide and starry sky" (Bajo el inmenso y estrellado cielo), primer verso de su poema *Réquiem* y el epitafio que figura en su tumba. El plumín de oro macizo Au750 de la pluma estilográfica de la edición está decorado con un grabado que reza «Tusitala», la palabra que designa al contador de historias en Samoa. Stevenson falleció en 1894 en aquellas islas, en las que buscaba mejorar su delicada salud pulmonar.





Nuevo lanzamiento de la serie Writers Edition dedicada a Robert Louis Stevenson

MONTBLANC

*Island of Hawaii
1750. L.S.*

SURF EN LOURO CON GUILLERMO CARRACEDO

Es temprano, un martes de otoño extrañamente radiante ante la playa de Lariño (A Coruña). Guillermo Carracedo, campeón de Europa de «paddle surf», abre el portón de la furgoneta para elegir, entre un caos de material deportivo, qué tabla va a utilizar en su baño, el primero en bastante tiempo en su arenal fetiche. Lleva semanas viajando de evento en evento, de campeonato en campeonato, a Canarias, a Italia, por media Europa. «¡Y a mí lo que me gusta es estar en casa!», bromea.





→

Con cuatro millones de seguidores en redes sociales, Carracedo es uno de los *surfers* más relevantes del planeta. Como licenciado en Medicina, trabajó durante un tiempo para el club de baloncesto Obradoiro, pero era imposible compatibilizarlo con su agenda deportiva. «¿Te cuento lo que he hecho en el último mes?», relata: «He ido a Málaga, Melilla, Ibiza, Canarias, Valencia, Madrid, Barcelona, Madrid otra vez, Sicilia, Nantes...».

Para lo habitual en los deportes de élite, empezó tarde a surfear, «a los 18 años. Pero siempre digo que lo que importa no es cuándo arrancas, son las horas que le dedicas, y yo me pasaba en el agua todo el tiempo que podía». El amor por el océano lo heredó de su padre, el genetista Ángel Carracedo: «Se empuñó en que me gustase el mar llevándome a pescar, en barca... pero se pasó de dosis», ríe.

Por su padre, uno de los científicos gallegos más eminentes de la actualidad, siente «una admiración enorme. Es mi ídolo en casi todo». Aunque, como confiesa Guillermo, la sombra de un personaje tan relevante puede ser alargada: «Es cierto que en la carrera me miraban diciendo eh, es el hijo de Ángel Carracedo, y que cuando empezaba a ganar cosas en el surf me sacaban en la prensa con titulares del tipo “El hijo de Carracedo también triunfa”. Pero creo que me he abierto un hueco y me he hecho un nombre por mí mismo».





Lo demuestra su palmarés, culminado en 2022 con su primer puesto en el Campeonato de Europa en la modalidad de *paddle surf*. «Seguro que hasta ahora ha sido mi mejor momento deportivo», afirma. Las redes, las colaboraciones con marcas y los patrocinios le permiten dedicar el tiempo a su gran pasión: viajar para «encontrar olas difíciles», precisa. De Sri Lanka a los arcos de As Catedrais, de los fiordos noruegos a la minúscula playa asturiana de Gulpiyuri o las inmensas olas de Nazaré, Carracedo planea retos para seguir mejorando. Tubos imposibles, suelos poco profundos o zonas poco transitadas que le recuerden la esencia: «Es cierto que el surf se ha masificado en algunas zonas y yo busco sitios nuevos para aparcar la furgoneta y entrar al agua».

Algo así le ha llevado a vivir, entre compromiso y compromiso, en la localidad muradana de Louro, donde se ha comprado una casita al pie de la duna. Desde allí puede bajar a pie para disfrutar de una ola «dura, para *surfers* experimentados», cuenta, mientras se abrocha el traje de neopreno y desaparece corriendo por la pasarela. ♣



COMPETICIÓN DE NIVEL Y ÉXITO DE PÚBLICO EN EL ABANCA PANTÍN CLASSIC

Jael Joyería colaboró de nuevo en el evento

La surfista vasca Janire González-Etxebarri y el francés de la Isla Reunión Maxime Huscenot se coronaron campeones de la Abanca Pantín Classic Galicia Pro. La trigésima sexta edición de la prueba decana del surf gallego volvió a reunir en el arenal de Valdoviño a miles de personas para disfrutar de un deporte en auge. Un año más, Jael Joyería apoyó la celebración del campeonato decano del surf en la comunidad, con el que colabora desde hace años.

De la mano de TAG Heuer, firma relojera de la que es distribuidora, Jael Joyería se implicó de nuevo en una cita que crece año a año. El *snowboarder* e *influencer* Fidel Alonso y el médico y surfista Guillermo Carracedo estuvieron entre las personalidades presentes en el espacio que Jael habilitó para *riders* e invitados en la playa de Pantín.

En el plano deportivo, la competición destacó por la calidad de las olas de la que pudieron disfrutar los contendientes. La guipuzcoana Janire González-Etxebarri se impuso a la alemana Camilla Kemp en una serie final reñida. En la categoría masculina se midieron dos franceses: Maxime Huscenot venció a Charly Quivront gracias a un inicio decidido, en el que aprovechó las mejores olas de la manga.

El Abanca Classic Galicia Pro, bandera del surf gallego desde 1988, reunió a dos centenares de los mejores surfistas internacionales para la única prueba en España del circuito clasificatorio de la World Surf League. Además de disfrutar de deporte de primer nivel, los asistentes pudieron gozar de un montaje espectacular con conciertos, *food trucks*, simulador de surf, tiendas, un *skate park*, espacio de conciliación y actividades para los más pequeños. ❧





**DOS LEYENDAS.
60 AÑOS ICÓNICOS.
LA CARRERA CONTINÚA**



PORSCHE

LA GALERÍA MÁS FOTOGRAFIADA DE A CORUÑA

Castrillo-Tejeriego es una pequeña población de solo 180 habitantes de la provincia de Valladolid, en el declinante interior agrario de Castilla. Es probable que pocos coruñeses hayan sentido la tentación de ubicarla en el mapa; sin embargo, en su caserío nació en 1845 una persona clave en la fisonomía urbana herculina: Gabriel Vitini Alonso, maestro de obras municipal durante más de tres décadas y padre de las galerías, quizá el elemento más reconocido del «skyline» coruñés. Su espectacular creación para la Marina en tonos verdes, azules y rojos sigue siendo el ejemplo más perfecto de este elemento arquitectónico.

English translation on page 95

Como tantos de los edificios que conforman la típica postal de la Marina coruñesa, el que creó Vitini en 1871 tiene su entrada en la calle Rego de Auga, en concreto en el número 25-27. Las fachadas son muy distintas a ambos lados del inmueble. La principal, hacia el interior de la ciudad, destaca por sus ventanas de tamaño reducido y de doble arco y su rejería sobria, realizada por la pintura amarilla que la cubre. La trasera, hacia el mar, es un espectáculo consagrado a la luz.

Según narra Jesús Ángel Sánchez García en el número 45 del *Anuario Brigantino*, la galería es el remate trasero de una vivienda encargada por Manuel Ramírez Carvajal, coruñés que había hecho fortuna con la impresión de libros en Filipinas. Vitini se empleó a fondo en un proyecto en el que, además de ofrecérsele libertad, se invertía una buena suma de dinero. El proyecto presentado por el vallisoletano es mucho más elaborado y espectacular que la casi vecina vivienda que ideó para la esquina entre Rego de Auga, Luchana y la Marina. Vitini hubo de cambiar el plano una vez iniciada la construcción, puesto que el promotor compró el solar colindante, ampliando notablemente la superficie.

El ventanal cubre cuatro pisos en el cuarto inmueble después del Teatro Rosalía de Castro. Cada cuerpo se divide en tres ventanas de aire medievalizante, y su estilo desbordante destaca entre los inmuebles colindantes, más sobrios. A través de

patrones, Vitini recreó motivos florales y adornó los huecos entre las ventanas con formas geométricas. La leyenda, hecha correr por los propios promotores de este tipo de viviendas, decía que los vidrios provenían de la mismísima Murano italiana, aunque Sánchez García lo duda: por fechas y volumen, es más probable que se produjesen en talleres locales, capaces de elaborar vidrios coloreados de gran calidad.

El paso del tiempo hizo mella en la galería ornamentada de Vitini. A principios de este siglo se acometió una restauración profunda tanto de la carpintería de la fachada como de los cristales, fabricados, ahora sí, en el extranjero: llegaron de Alemania y de Bélgica, donde se conserva la tradición del vidrio soplado tradicional.

Vitini pasó a la posteridad por ser el impulsor de la construcción de este tipo de galerías en A Coruña (y el diseñador de su ejemplo más relevante), pero había nacido a quinientos kilómetros de la ciudad gallega. Hijo del secretario del Ayuntamiento de Castrillo-Tejeriego (que tuvo nada menos que catorce hijos), estudió Bellas Artes en Valladolid y llegó a A Coruña alrededor de 1870 como maestro de obras municipal, puesto que ejerció hasta 1901. La galería multicolor, probablemente el lugar más fotografiado de A Coruña después de la Torre de Hércules, no es, con todo, la única obra memorable de Vitini en la ciudad. Suyo es el monumental Obelisco del Cantón, inagurado en 1895.



ORBALLO Y LA CULTURA DEL TÉ DESDE PADERNE

En Donín (Paderne), a apenas diez kilómetros del centro de Betanzos, se cultiva el único té ecológico que se planta en España. La empresa Orballo produce desde hace un decenio infusiones de alta calidad combinando hierbas aromáticas autóctonas con la bebida más consumida en el mundo. Su objetivo: crear toda una industria de producción, procesado y distribución de té e infusiones desde Galicia y para todo el país.

Orballo nació como un proyecto para sustituir el ubicuo eucalipto por otro tipo de cultivos más sostenibles y rentables y menos agresivos con la tierra. El fundador, Gerardo Lagares, dejó su puesto de trabajo en el sector inmobiliario en Madrid para intentarlo primero con la plantación de autóctonos como robles o nogales, para luego ir evolucionando, forzado por las circunstancias, a la producción

de hierbas aromáticas. «Lo que defendía en origen Gerardo es algo que todos sabemos: que en la tierra de Galicia crece todo, hasta lo tropical, y que si no lo aprovechamos es porque no nos lo creemos», explica Óscar Torres, responsable de marketing de Orballo. Las aromáticas, y con ellas las infusiones, fueron la línea de negocio más viable, por la que acabó por decantarse la empresa.

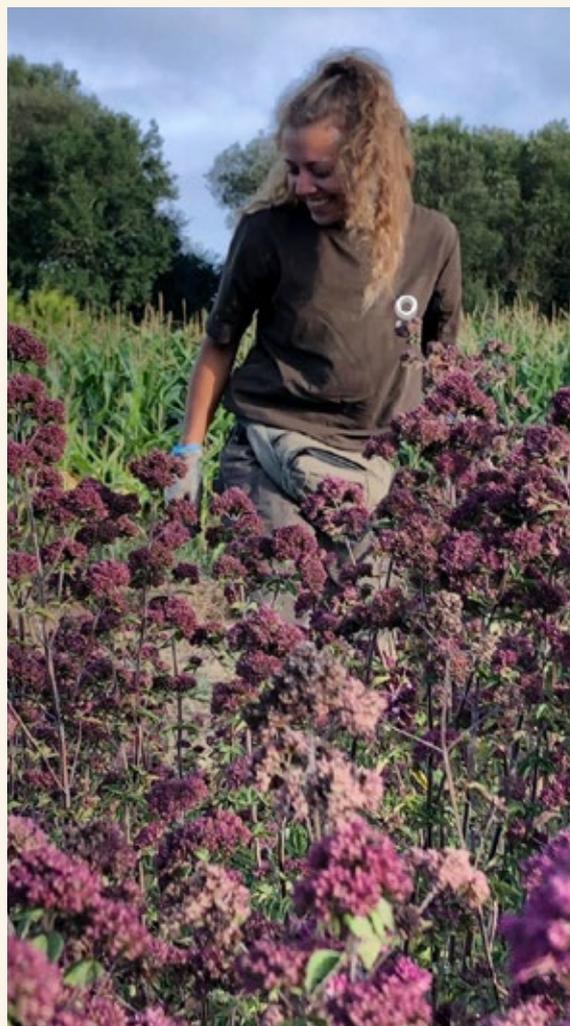




Hace siete años llegó la idea de cultivar té. Puede parecer una apuesta exótica, pero escuchando a Óscar Torres no lo parece tanto: «Todo el té, el blanco, el verde, el negro, el que sea, procede de la misma planta: la *camellia sinensis*. Y, aunque no es una especie autóctona, la camelia es casi un símbolo de Galicia». En colaboración con la Estación Fitopatológica Areeiro, de la Deputación de Pontevedra, Orballo se propuso cultivar estas plantas en Paderne y comprobar si su calidad era suficiente como para comercializar el té procedente de sus hojas. Lo era: lo que comenzó como un experimento con 2.000 ejemplares son ahora dos hectáreas de cultivo e instalaciones de procesado y distribución que acaban de mudarse al polígono de Bergondo. Su catálogo de productos incluye más de una docena de mezclas de té y otras aromáticas y se comercializa en más de 1.500 tiendas, incluidas muchas cadenas de supermercados y grandes superficies.

«En un mercado tan maduro como este», razona Torres, «nosotros nos diferenciamos porque todos nuestros cultivos son ecológicos y locales». Las plantas de Orballo no se fumigan ni se complementan con ningún producto químico que pueda alterar su sabor. Los envases, de diseño cuidado, están completamente libres de plástico.

Orballo trabaja también por difundir a Galicia y a España la cultura del té, tan extendida no solo en Asia sino en la Europa del norte, a través de visitas guiadas a sus plantaciones. «El té es una bebida para compartir, como el vino. Queremos crear una industria del té aquí», afirma su director de marketing. ♣





Breitling homenajea a tres grandes del motor

Los nuevos cronógrafos de Breitling, presentados hace poco, rinden homenaje a la potencia y la elegancia de tres coches de carreras clásicos. El Ford Mustang, el Chevrolet Corvette y el Shelby Cobra, modelos que se apoderaron de los sueños de miles de amantes del motor a lo largo del siglo XX, inspiran ahora los diseños del Top Time B21 Classic Cars Cronograph Tourbillon.

Bronce, cerámica, titanio, esferas en tonos ocres... Materiales de última generación se mezclan con la discreción y el clasicismo en estas creaciones. La colección Top Time se remonta a la década de 1960, cuando Breitling la impulsó para dar satisfacción a las demandas de sus clientes más activos. El diseño de su reencarnación actual combina lo retro con lo moderno, con pulsadores en forma de seta y una esfera ascendente y descendente muy particular, que permite ver el mecanismo interior. El contador del cronógrafo se sitúa a las 6 horas, con esferas entre redondas y cuadradas, muy originales.

La inspiración la ponen tres modelos de automóviles muy recordados. El reloj que homenajea al Ford Mustang destaca por sus tonos bronce y verde, mientras que el dedicado al Shelby Cobra brilla con su esfera cerámica azul y el que recuerda al Chevrolet Corvette por sus colores negros y madera.

En el corazón, el Top Time B21 Classic Cars Cronograph Tourbillon va equipado con el calibre Breitling B21 que le da nombre. Se trata de un mecanismo ideado por la marca en colaboración estrecha con Manufacture La Joux-Perret.



**Presentados tres cronógrafos inspirados
en el Ford Mustang, el Chevrolet
Corvette y el Shelby Cobra**


BREITLING
1884



UN PRÍNCIPE DEVOTO EN EL CAMINO INGLÉS

Todavía no había sido coronado y por lo tanto aún nadie lo conocía como Su Católica Majestad. Era todavía príncipe, un príncipe hijo de Carlos I (más recordado en España como Carlos V), y las razones de estado lo trajeron a Galicia. Ciertamente no debía de estar muy contento, y no porque en Santiago primero y en A Coruña después no lo hubieran recibido muy bien. Al contrario. Pero tenía orden de embarcar para Inglaterra con el fin de casarse con María Tudor. Y ella era, entonces y con los ojos de aquellos siglos, muy mayor: los cuarenta se asomaban a la vuelta de la esquina y el príncipe contaba solo veintiséis. Un matrimonio de pura conveniencia que a aquella reina de Inglaterra e Irlanda no le agradaba, temerosa de la posible fogosidad sexual de un latino tan joven. Pero es que además María Tudor había sido la prometida de Carlos I. O sea, del padre de Felipe. Un enredo que resulta necesario entender con la mente de los inicios de la Edad Moderna y que de ocurrir hoy, 470 años después, sin duda daría lugar a una serie de televisión.

Y es que así eran las cosas en el año del Señor de 1554. No había protesta posible, y Felipe, de buen grado o quizás no tan bueno, pisó suelo compostelano y oró en la catedral de manera constante hasta que llegó el momento de reanudar su viaje. La nutrida comitiva real se puso en marcha hacia Sigüeiro, cruzó el Tambre por el mismo puente que se cruza ahora y acometió el itinerario que entonces existía y que ya hacía siglos que era recorrido: el Camino Inglés.

Muy posiblemente vio a más de un peregrino, aunque entonces los devotos procedentes del norte de Europa habían descendido en número de una manera simplemente colosal: María Tudor era hija de Enrique VIII, y este, tras romper con Roma y abra-

zar las ideas protestantes –por puro interés político más que por convencimiento propio– había cortado de raíz las peregrinaciones.

Felipe se detuvo en Poulo, ahora municipio de Ordes, y un dintel de una muy humilde construcción parece confirmarlo. Es más que posible que hubiera pernoctado allí, para continuar a la mañana siguiente por Buscás y su iglesia románica, y ganar Bruma, allá en lo más alto. Teniendo en cuenta que antes se andaba de sol a sol –es un decir, porque el príncipe no iba a pie–, probablemente antes del anochecer hubiera ganado Sarandóns (Carral), lugar en el que el pazo de Barral ostenta dos escudos y una inscripción que no deja lugar a dudas: tan insigne visitante pernoctó entre esas venerables paredes.

Sin duda también alcanzó A Coruña sin incidentes. Y jornadas después la población vio partir una auténtica flota: la comitiva real la formaban nada menos que setenta barcos artillados y veinte urches (naves de carga). Y sí, se casaron, al parecer fueron moderadamente felices el escaso tiempo que pasaron juntos, María Tudor falleció cuatro años después y el rey consorte de Inglaterra e Irlanda, el vallisoletano Felipe, nunca más volvió a poner un pie en esas islas.

Todo ello lo van a tener presente a lo largo de este curso en los colegios gallegos e ingleses que participan en un certamen organizado por la Asociación de Concellos do Camiño Inglés. Porque el recuerdo del paso de quien con el transcurso del tiempo entraría en la historia como Felipe II el Prudente, devoto peregrino por el Camino Inglés aunque lo hiciera solo en un sentido y gran promotor del monasterio de El Escorial (en el cual falleció en 1598 con setenta y uno cumplidos) permanece vivo entre Santiago y A Coruña. ■

FERROL SUEÑA EN VERDE CON EL RACING

De un tiempo a esta parte, los niños de Ferrol visten más que nunca la camiseta verde oscuro del Racing, en las plazas de A Magdalena, en los parques de Caranza o en la playa de Doniños. El club, recién ascendido a Segunda, ha actuado como espoleta para el orgullo de un vecindario necesitado de buenas noticias. El fútbol y el escaparate que supone son un aliciente más en una ciudad que, por fin, se ha puesto de moda. Manuel Ansede, presidente del equipo, lo tiene claro: «Esta ciudad piensa en verde».



Ansede preside el Racing desde el pasado verano, aunque forma parte de la directiva desde que en 2017 desembarcó en la entidad de la mano de Elite Sports. Este grupo de empresarios, en el que también se integran Ignacio Rivera (Estrella Galicia) o Tino Fernández (Altia), se hizo primero con las acciones del club que poseía el ayuntamiento ferrolano y, más tarde, con las de la familia de Isidro Silveira, después del fallecimiento del histórico presidente. Su entrada en el club coincidió con un momento fatídico: el descenso a Tercera en el año 2018. «Cuando bajamos, prometimos a esta ciudad que nuestra meta seguía siendo llegar al fútbol profesional», cuenta Ansede.

No fue fácil. Aunque, por fortuna, el paso por la categoría autonómica fue breve y el Racing se vio

pronto luchando por el ascenso a Segunda División, por el medio tocó luchar contra una pandemia y jugar con el estadio vacío de gradas espectrales; y también celebrar el centenario con un partido contra el Sevilla que se debió suspender porque un temporal arrancó parte de la cubierta de A Malata.

Pero se consiguió, de la mano de un equipo diseñado por el director deportivo Carlos Mouriz y entrenado por Cristóbal Parralo (aquel estupendo lateral derecho del Barcelona que ganó la Copa de Europa en 1992). Con nombres en el campo que ya son parte de la historia racinguista, como Carlos Vicente, Héber Pena o Jon García, el Racing celebró su acceso a Segunda División en el verano de 2023 tras erigirse campeón de su grupo de Primera RFEF.





La racha sigue, con un estupendo arranque de temporada 2023/2024 en la categoría de plata y un juego que encandila. No se lo esperaba ni la afición ni la directiva, confiesa Ansede, pisando el freno de la euforia: «No se nos va la vista del objetivo de los 51 o 52 puntos que dan la salvación. Cuando lleguemos a esa cota empezaremos a mirar para arriba, porque la cuestión es mantenerse. Si el equipo juega de maravilla, ganamos, somos competitivos y la gente está encantada, fantástico. Pero lo más importante es que hemos recuperado la identidad racinguista».

¿Cómo puede competir el equipo de una pequeña ciudad del norte con entidades como el Espanyol o el Real Zaragoza, clásicos de Primera División con sede en ciudades que, como mínimo, triplican la población de Ferrol? Quizá con estabilidad: «Nos gusta mantener a los entrenadores y tener pocos cambios», explica Ansede, «la plantilla se renueva a medida que vencen los contratos y se intenta mejorar un poco... Y te vas ganando la credibilidad. Al principio nadie quería venir aquí, a un proyecto tan nuevo. Pero ahora se ve que se está consolidando». «Y también es cierto que en Ferrol se vive maravillosamente», destaca el presidente, «es un sitio cómodo, tranquilo, bien comunicado, con muchas posibilidades». La

directiva apuesta también por expandir el racinguismo a toda la comarca de Ferrolterra y a las nuevas generaciones: «Si el regalo de Navidades de un niño es la camiseta del Racing, el futuro está asegurado».

El club busca ahora crecer en cuanto a instalaciones. El estadio de A Malata tuvo que afrontar unas reformas de urgencia para poder albergar partidos de Segunda División, dado que LaLiga exige unos estándares elevados en lo que se refiere a césped, iluminación y otras instalaciones. La edificación de una ciudad deportiva en la que puedan entrenar tanto el primer equipo como las categorías inferiores es otro de los trabajos en los que está enfrascada la directiva.

Por el camino, el Racing ha conseguido aumentar su masa social de forma contundente y, de paso, captar la atención de patrocinadores (caso de Jael Joyería) que respaldan el proyecto deportivo. «El aficionado es la base de un club», apunta Manuel Ansede, «pero el patrocinador también es básico. Nosotros, los directivos, gestionamos directamente estos contactos. Estamos muy orgullosos del nivel de los patrocinadores que tiene el Racing. Además de apoyarnos y de darnos visibilidad, nos aconsejan y nos hacen ver las cosas desde otras perspectivas. Eso es impagable». ♣



BVLGARI
ROMA

OCTO ROMA



Pulsera Peregrina®

www.joyeriajael.es

Santiago | Xeneral Pardiñas, 7 | T. 981 576 895 | santiago@joyeriajael.es
A Coruña | Compostela, 8 | T. 981 909 029 | coruna@joyeriajael.es



LA COPA DEL MUNDO DE SALTOS, DE NUEVO EN CASAS NOVAS

Varios de los mejores jinetes de Europa se reunieron durante el primer fin de semana de diciembre en Larín (Arteixo) para participar en una nueva edición del Concurso de Salto Internacional Casas Novas. El evento se confirmó como una de las citas principales en la hípica española y mundial.

Durante las tres jornadas que duró, el Concurso de Salto Internacional programó pruebas de saltos desde los 1,30 metros a los 1,60 de la prueba final, el concurso 5 estrellas patrocinado por Longines y valedero para la Copa del Mundo. El británico Harry

Charles, montando Sherlock y con una tarjeta perfecta, fue el vencedor de la categoría más prestigiosa, en la que ya había brillado hace un año con un segundo puesto. Lo siguieron en el podio el austriaco Max Kühner, a lomos de Julius Caesar, y el español Armando Trapote, montando a Tornado. Cuarenta jinetes afrontaron la prueba y solo 14 fueron capaces de superar los obstáculos más altos.

Esta era la séptima visita de la Copa del Mundo de saltos a Casas Novas. La competición, en funcionamiento desde 1979, reúne a las pruebas más importantes de esta especialidad hípica. ■

CASAS
NOVAS





GIMNASIA DE CLASE MUNDIAL EN SAR

Medio millar de jóvenes atletas, entre ellas primeras figuras del panorama internacional, participaron los días 18 y 19 de noviembre de 2023 en el Xacobeo de Gimnasia Rítmica II Torneo Internacional Viravolta-Jael e III Gala Internacional de Gimnasia Rítmica, organizado en el Multiusos Fontes de Sar por el Club Viravolta. Además del apartado competitivo, brilló en el programa la participación en la gala vespertina del sábado de algunas de las mejores gimnastas del momento, entre ellas la campeona del mundo en todas las disciplinas.

Fue la presencia de Daria Varfolomeev (Alemania) la que más expectación causó en el fin de semana gimnástico. Ella y Anastasia Simakova (Alemania) abrieron el programa deportivo dando dos clases magistrales el viernes en el polideportivo de

Santa Isabel. El sábado noche, ya en Sar, mostraron su clase y su calidad junto con las estrellas internacionales Giorgia Galli (Italia), Fanni Pigniczki (Hungría), Polina Berezina (España), Alba Bautista (España) y el conjunto senior de la Selección Española. La gala contó con la presentación excepcional de la madrina del torneo, la gimnasta olímpica Carolina Rodríguez, y el actor Antonio Garrido.

Longines y Jael Joyería, junto con el Xacobeo 21-22, fueron los patrocinadores principales de la cita, con el apoyo de la Xunta de Galicia, a través de Deporte Galego, el Concello de Santiago y la Deputación de A Coruña. En la organización del torneo colaboraron desinteresadamente, un año más, numerosas empresas y entidades gallegas. La iniciativa tuvo de nuevo una vertiente solidaria, puesto que la recaudación se destinó a ASANOG. **■**







MARITIME MAIL FROM A CORUÑA (pages 6-11)

The building in A Coruña that houses the Regional Prosecutor's Office once hosted the Tobacco Factory. This is a well-known fact for the vast majority of adult locals in A Coruña. However, only a minority have peered through the archaeological window set up inside it, one that transports us to the most glorious past of the city of Hercules: through it, we see (what remains of) a ship repair and construction slipway. It is the last vestige of the maritime mail service to the Indies, a regular postal service between Spain and America that forever changed the history of A Coruña and Galicia. We are talking about no more no less than the first regular navigation line established in the Atlantic.

The Crown established a regular postal service between Spain and America, known as the maritime mail service to the Indies, with its European base in A Coruña. On 8th August, 1764, the Royal Decree signed by Carlos III was

published, and on the 24th of that month, the regulations for the service were approved - as per the Asturian Pedro Rodríguez de Campomanes. The ships chosen as maritime mail carriers were frigates, which had been sailing the seas since the mid-17th century. 'They were the ships that best adapted to transatlantic navigation, with dimensions of 30 metres in length, a displacement of approximately 200 tons, and artillery ranging from 24 to 28 cannons, installed on a single deck,' according to Vallejo García-Hevia.

Initially the service, known as the 'Carrera de La Habana,' had a monthly frequency (departing on the first of each month) and consisted of a connection between the port of A Coruña and San Cristóbal in Havana, with stops in San Juan, Puerto Rico and Santo Domingo in Hispaniola. The line was inaugurated by the frigate Cortés on 1st November, 1764.

All correspondence sent to America, both outgoing and incoming, passed through the Galician city. A Coruña received the regular mail and marked 'ESPAÑA' (Spain). All incoming letters were placed in sealed wooden boxes, which were then handed over to the captain of the frigate. From Havana, they were redistributed to the rest of the colonies. The farthest destination was the Philippines, reached via Acapulco, on the so-called 'Galeón de Manila' (Manila's Galleon).

In 1767, just three years and a month after the start of the A Coruña-La Habana line, the so-called 'Carrera de Buenos Aires' was born, a second Indian postal service between the Galician city and Uruguay with a quarterly frequency. The frigates of this new line anchored at the port of Montevideo due to the dangers of navigating the river Plate. It was an immediate success. ♣



INTERVIEW WITH DAVID CHIPPERFIELD (pages 20-23)

How does a Londoner like you end up in a place like Corrubedo?

Because 32 years ago I met the Galician architect Manolo Gallego at a conference. We both had young children, and he recommended a family summer holiday in Galicia.

What is a normal day like for you here?

For many years we only came here in summer during the holidays. Many friends used to visit and we did the typical things: we went to the beach, went sailing and made dinner. I used to cook non-stop! But then, during the COVID pandemic, my wife and I started spending more time here. In fact, we spent the entire pandemic and got used to living here not only for our holidays.

What did you like about this place?

Several things, I guess. I think Galicia possesses the quality of being very straightforward. I'd

say it is not at all artificial. Everything is normal. It's not as exploited or complex as other places. It has a certain honesty that attracts me. And of course, nature.

Galicians often say that our country is the best in many aspects. We claim to have the best landscape and the best food, but, on the other hand, we tend to spoil our environment. What do you think about this?

Galicia is a paradise, but it's a fragile paradise. I think it's important to take care of it. That's partly why I set up the RIA Foundation, which was a kind of advisory body to support the administration and politicians to take a more careful approach to planning.

You are well-acquainted with Santiago, where you have an office of your studio as well as the headquarters of the RIA Foundation. Do you think there is a problem with tourism?

I believe Santiago is unique because, in a way, it has been quite well preserved. The historic centre has always been protected, although, like in the rest of Galicia, there's a problem regarding its demography. Young people leave the old town because they no longer want to live in the centre. But it's a special and very beautiful city. The key is how to provide a future for those young people and avoid tourism taking everything over.

Is this a difficult time which will affect places like Corrubedo due to climate change?

It will affect us all, although Galicia seems somewhat protected. The air here is good, the water is clean. And this is an opportunity for Galicia to lead by example by protecting its landscape encouraging the production of quality food. I'm increasingly concerned about how we produce food. ♣



THE TRAIN A CORUÑA-SANTIAGO (pages 30-35)

The route that connects A Coruña and Santiago took a long time to complete. Conceived in the late 19th century, it was not inaugurated until 1943, and Santiago was not connected to the Meseta until 1958.

“All this delay!... it's truly incredible,” admits Carlos Abellán from the Friends of the Railway Association in Compostela. The project began to take shape in the mid-1880s with the establishment of a company called Railway Company Limited (later known as The West Galicia Railway Company), chaired by John Trulock, a Londoner and grandfather of Nobel laureate Camilo José Cela. The company's intention, as recounted by Manuel Pazos Gómez in his book *Chegadas, saídas*, was to extend the existing rail line from Carril to Pontevedra in the south and to A Coruña in the north.

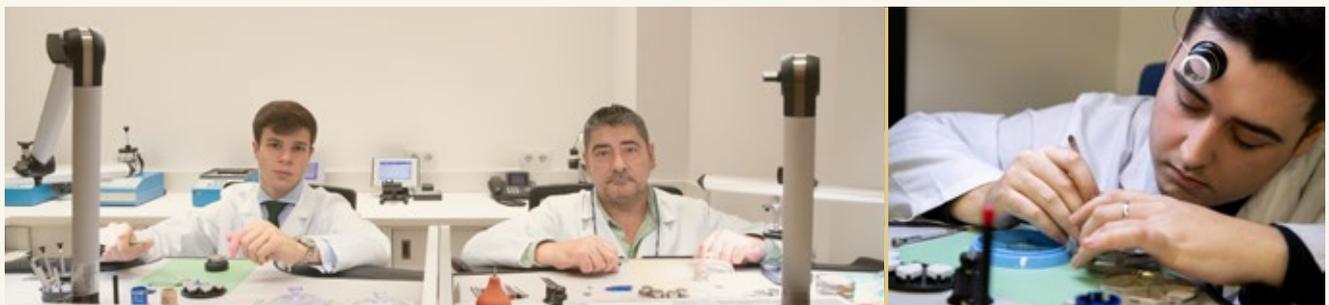
Even though A Coruña was connected to Madrid by train in 1893 through Lugo, Compost-

ela remained isolated in terms of railway access. The original idea of linking A Coruña, Santiago, Ourense and Zamora was painfully delayed. Only in 1926 did the extremely slow administrative machinery seem to start moving. The Minister of Development during the autocratic government of Primo de Rivera was the Count of Guadalhorce, who would eventually lend his name to the project. Following a decree, a 75-kilometre track (at first twice as long) was designed, and an almost 43 million pesetas budget was allocated for its construction.

For Carlos Abellán, the intention was to create an infrastructure “with very modern standards: there wasn't even a single level crossing. The tunnels were designed for double tracks, although they weren't used as such. And the stations were very beautiful, in Basque or Galician style,” he explains. The construction of the route between A Coruña and Santiago was a

titanic task, “with remarkable interventions in stone and cement.” This is the case of the beautiful (yet forgotten) bridge over the river Tambre, between the council of Santiago and the council of Oroso, almost one hundred metres long with three arches, or the Queixas (Cerceda) or A Costa (Ordes) tunnels, totalling 19 in all.

During the time of the Second Republic, the construction, which had just begun, was first halted and later accelerated. The works resumed immediately after the Civil War ended: Franco laid the first rail of the track between Santiago and A Coruña in 1939 and inaugurated the track on 14th April, 1943, amid the Second World War. What was left to do what the connection to Madrid via Zamora, avoiding the extensive detours that the inhabitants of the central region of Galicia had to take. This was not achieved until 1958 with the completion of the stretch between Santiago and O Carballiño.



JAEI JOYERÍA'S TECHNICAL SERVICE: (pages 40-44)

Sergio is more than twice as old as Martín. Their professional and life paths have little in common. However, both work side by side in the watch technical service workshop of Jael Jeweller's. And they share a common goal: both want the pieces they service and repair to work perfectly and last for generations to come. Their journey may have been different, but the spirit is very similar. “You can't settle for anything less,” says the elder one. “You always have to strive for excellence,” adds the younger jeweller.

The watchmaking workshop occupies a pristine white room within the facilities of Jael Jeweller's in Santiago de Compostela. Sergio Doce Rey, 51, and Martín Sanchidrián, 23, run the workshop.

The workbench has watches of all kinds every day. Some have an enormous economic value, while others are more modest, yet

most of them share the emotional value attached to these pieces. Some come in for a revision and leave the workshop in no time; others require more time and dedication so that problems are detected and repaired as there are incredibly complex internal mechanisms.

The duet responsible for servicing and repairing could not be more different. Sergio Doce began working in a watchmaker's shop in A Coruña at the tender age of 16: “I started as an apprentice in the workshop of a friend of my father's. In 1998, I joined the JAR team in Ferrol, and I've worked for Jael for a few years now. I've been in this field for over thirty years,” he explains.

Martín Sanchidrián, as he himself puts it, has “a completely different career path. I studied automotive engineering and worked for Audi for a couple of years. Then, Chema

(Fernández, director of Jael Jeweller's) suggested that I applied to train to become a watchmaker. I took some tests at Rolex and studied in Madrid and Geneva for a year and a half.” It was not easy to be accepted: “Fifteen people from all over the world applied, two of them were Spanish and one was from Andorra. It's a highly exclusive course.”

Above all, you “always have to visit an official technical service,” insists Sergio Doce. Taking your watch to an unauthorised place can be very costly: “We find watches that have been repaired in non-official services, and if non-original parts are inserted, to start with you have future problems for sure. Secondly, if the repair fails, it'll be much more challenging to fix the piece.” “If not impossible,” –Martín adds– “because there are cases when what is done to the watch ends up breaking it for good.”



THE WINDOWS OF SANTIAGO'S CATHEDRAL (pages 16-18)

"All in all, in this church no crack or defect is to be found; it is admirably constructed, large, spacious, bright, of suitable size (...) of admirable and ineffable workmanship, and is built doubly, like a royal palace," wrote the author of Book V of the *Codex Calixtinus* in reference to the Cathedral of Santiago, which at the time was still under construction. The text continued with "the stained glass windows in the same cathedral; there are 63. There are three in each of the altars of the apse. In the central ceiling of the church around the altar of Santiago, there are five windows that illuminate the Apostle's altar. Up in the triforium, there are 43 windows."

It was therefore a "large, spacious, bright," church, where the *Gelmírez's* altar, located above the ancient Roman mausoleum and adorned with a frontal piece and a silver altarpiece designed by the treasurer Bernardo, was permanently illuminated by the numerous stained glass windows.

The lighting inside the cathedral was not merely functional; it possessed a potent symbolic and ceremonial meaning that was enhanced decades later with the arrival of Master Mateo. His plans not only allowed for it to be completed, but also brought about a true transformation and adaptation of the cathedral, simultaneously turned into an apostolic temple, Holy See and the national church of the Galician-Leonese monarchy. Light and colour played a prominent role inside, causing the reliefs and sculptures created by Mateo's artists to come to life.

Originally, the Portico of Glory opened to the outside through a grand arch that led to a monumental façade with an iconography that continued and complemented that of the Portico itself. The afternoon light, entering through the façade, bathed the exquisitely polychromed ensemble, creating a magical and dazzling atmosphere visible from a distance. ❧



THE COCA-COLA FACTORY (pages 26-27)

After obtaining the licence of the original American formula of Coca-Cola, several bottling plants were established with the aim of covering the entire Spanish territory.

In 1960, Andrés Fernández-Albalat Lois and Antonio Tenreiro Brochón designed the bottling plant in A Coruña, named BEGANO –Bebidas Gaseosas del Noroeste (Carbonated Beverages of the Northwest)– located in the Peñarredonda area, by the newly inaugurated Lavedra Avenue, later named after its main promoter, Mayor Alfonso Molina.

Like the nearby SEAT dealership –also designed by Albalat– the most characteristic elements are the glass volumes that reveal the interiors and the processes taking place inside.

As in traditional galleries, the window transforms into a façade, supported by the rhythm of the structure and woodwork. Contemporary tones and rationality blend with a keen understanding of the local identity and history. In essence, it sums up knowledge, precision and daring to see things differently.

The bottling plant's plan highlighted three different areas: manufacturing, storage and offices. Its efficient functional organisation led to an open-plan L-shaped layout, placing the main bottling area –the large glass box– at the corner, while the two lower wings for storage and offices merge with the slope of Mount Zapateira through their masonry base.

Raw materials arrive at the warehouse. They are mechanically lifted and then descend by gravity, turning the building into a large container displaying its content to the outside, as it fills up with the effervescence of daily work. The landscape is brought indoors through transparencies and reflections, also present in the original water sheet that lightened the complex. ❧



SANTA MARÍA DO CAMIÑO'S EYE (pages 38-39)

Driven by the momentum of entering the Old City, many pilgrims may overlook the Church of Santa María do Camiño. Tucked between private houses at the intersection of Casas Reais and Rúa Travesa, it is a relatively unknown small neoclassical gem, the work of one of the greatest figures in Santiago's architecture: Miguel Ferro Caaveiro. Its most prominent feature is the monumental oculus that presides over the façade.

Santa María do Camiño stands upon the grounds of what once was a small Romanesque church. For Medieval pilgrims, the temple was likely to be something like the "last kilometre" sign for cyclists: a sign that the trip is coming to an end. There are five hundred metres in an almost straight line separating it from the apostle's tomb. In the Middle Ages, there was a pilgrims' hospital next to the church. Surprisingly, it was equipped with a religious and scientific library. The temple was rebuilt in the late 18th century under the direction of Miguel Ferro Caaveiro. Born in 1740, the son of the Cathedral's master builder and Baroque hero Lucas Ferro Caaveiro, he was thirty years old when he submitted the plans for this sober building.

Santa María do Camiño is clearly inspired by classical antiquity. Its main façade, set between residential houses, is built around a beautiful portico with two pairs of monumental Ionic capital pilasters supporting the characteristic curved pediment. A single tower serves as the bell tower. The unmistakable oculus, which is two metres in diameter, sits above the main entrance. It is surrounded by two laurel branches and crowned with a large royal crown. The window, an eye pointing towards the centre of Compostela, gives light to the church's single nave, where its most significant features include a 1425 Gothic tympanum —most likely, part of the previous construction— and a large altarpiece, made before that time. ❧



FILIPINO MOTIFS IN THE LARGEST GALICIAN HARBOUR (pages 46-47)

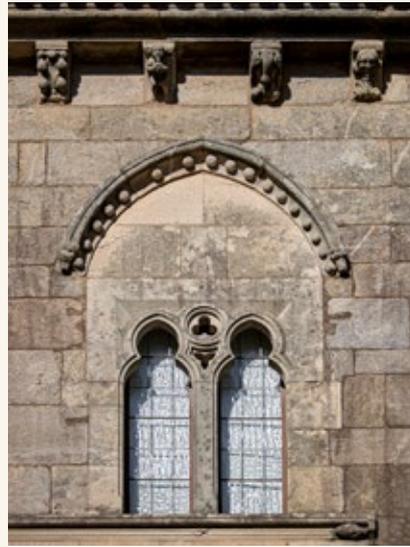
The area of A Coruña, stretching between the plazas of Lugo and Pontevedra, was chosen by the local rich and famous to establish their residences in the early 20th century. After making their wealth with overseas trade, one of their requirements was to make these homes different from the traditional stone mansions owned by the longstanding aristocracy in the Old City. Modernism set the style guide for them to achieve their goals. A façade with large windows at number 11 of Plaza de Lugo illustrates their hopes and dreams like no other.

The so-called “Casa de los Cisnes” (meaning House of Swams) stands out in one of the most beautiful blocks of A Coruña. The buildings, with their windows opening onto the square, are a living sample of the Central European inspiration of the architects in A Coruña at the time, more inclined towards the sober Viennese Secession than the exuberant Catalan Modernism.

The windows reflect the established city’s tradition of galleries, which began to spread in the waterfront area in the last third of the 19th century. However, what has captured the attention of generations of strollers are the tiles surrounding the galleries.

The designer drew inspiration from motifs that embellished the fans and shawls arriving at the harbour from the Philippines: swans, stylised reeds, and ponds float among vegetal motifs in the most well-known part of the building. The sides are somewhat more restrained, featuring geometric ornaments in vivid colours.

About ten years ago, the façade underwent a profound restoration. It was completely necessary. In an interview for *La Voz de Galicia* at the time, the building’s custodians said that the tiles had been damaged due to alterations such as perforations of their tile joints to hold electrical wires. ❧



GOthic REMAINS IN SANTIAGO’S JEWISH QUARTER (pages 62-63)

The building known as the Gothic House was built in the mid-14th century and stands as one of the few examples from this era still in existence in the historic centre of Compostela, dominated by Baroque and 19th-century properties. This building has actually survived after considerable changes from its original form. Its structure is integrated into a tangle of constructions housing the original headquarters of the Museum of Pilgrimages. Hence, it is one of the oldest civil buildings in the city.

Originally, it was a granite stone tower, probably part of a much larger palace, which was renovated and significantly modified over the centuries. From the original structure, we still find the unmistakable pointed arch of the main door, alongside several windows, including the characteristic opening on the first floor, crowned by an pointed ornament with two Mozarabic-styled windows, a product of a much later intervention. The corbels supporting the roof also reveal its remote past. Some experts associate it with King Pedro I of Castile, most likely because it once was the residence of his representative in Galicia.

Facing the Rúa de San Miguel dos Arcos, from the window, one can behold the monumental flank of the church bearing the same name, overlooking Recantos de San Miguel, a dead-end alleyway that encircles the apse of the temple. The Gothic House stood at the gates of the ancient Jewish quarter of Santiago. This is evident from the name of the street running along the other side of the church, the Alley of Jerusalem. In this area stood the hospital of the same name (also known as “the Armenians”), which looked after the pilgrims of the Greek rite. It survived until 1525 when it was closed by order of the Cathedral’s Chapter.

Its use was fully changed in the mid-20th century when it was chosen as the headquarters for the Museum of Pilgrimages. ❧



THE MOST PHOTOGRAPHED GALLERY IN A CORUÑA (pages 76-77)

Gabriel Vitini Alonso was the father of the galleries, perhaps the most recognisable element in the Coruña skyline. Like many of the buildings that form the typical postcard of the Coruña Marina, the one created by Vitini in 1871 has its entrance at 25-27 Rego de Auga Street. The façades are very different on both sides of the building. Looking towards the city, the main façade stands out for its small-sized windows with double arches and its wrought ironwork. Facing the sealine, the back is a spectacle blessed with light.

According to Jesús Ángel Sánchez García in issue 45 of the *Anuario Brigantino*, the gallery is the rear finish of a residence commissioned by Manuel Ramírez Carvajal, a local who had amassed his fortune printing books in the Philippines. The plans presented by Vitini are much more elaborate and spectacular than the nearby residence he designed for the corner between Rego de Auga, Luchana and the Marina. The floor to ceiling windows span over four floors in the fourth building past the Rosalía de Castro Theatre. Each section is divided into three medieval-inspired windows. Their flamboyant style stands out among the more modest neighbouring buildings. By using patterns, Vitini recreated floral motifs and adorned the spaces between the windows with geometric shapes. Based on what the developers of these types of buildings said, its glass was of the renowned Italian Murano as legend goes, although Sánchez García calls this theory into question. Considering the dates and the quantity, it was more likely to be produced in local workshops.

Time went by and took its toll on Vitini’s ornate gallery. At the beginning of this century, a profound restoration was undertaken, not only of the façade’s carpentry but also the glass, this time manufactured abroad – it arrived from Germany and Belgium, where the tradition of blown glass is still preserved. ❧



Asociación de
Ayuda a Niños
Oncológicos de Galicia



JAEL
JOYERÍA

Jael Joyería destina el 20% de las ventas de esta colección a la
Asociación de Ayuda a Niños Oncológicos de Galicia

A Coruña Compostela, 8 | **Santiago de Compostela** Xeneral Pardiñas, 7 | www.joyeriajael.es



EXPOSICIÓN DE HELMUT NEWTON EN EL PUERTO

Helmut Newton – Fact & Fiction es una nueva exposición con la que la Fundación MOP lleva a A Coruña la obra de auténticos iconos de la fotografía y la moda del siglo XX. Tras mostrar en el puerto de A Coruña la obra de Peter Lindbergh (2021) y Steven Meisel (2022), ahora es el turno de uno de los mejores retratistas de la historia de la fotografía, el australiano de origen alemán Helmut Newton (1920-2004). De vida agitada (se fue en 1938 de su Berlín natal huyendo de los pogromos nazis), desarrolló a lo largo de los años un estilo inconfundible marcado por el *glamour* y la sensualidad. Sus fotografías, hechas casi siempre en un blanco y negro marcado, incluyen retratos de famosos como Yves Saint Laurent, Margaret Thatcher, Naomi Campbell, Andy Warhol o David Bowie, así como composiciones en las que resulta complicado discernir qué es real y qué es un montaje del propio autor. Su mundo artístico se repasa en profundidad en la muestra, comisariada por Philippe Garner, Matthias Harder y Tim Jefferies y abierta hasta el 1 de mayo de 2024 en el muelle de Batería coruñés, con entrada gratuita.



→ www.helmutnewton-coruna.com

EL PÓRTICO DE LA GLORIA, AL DETALLE

Pocas creaciones artísticas simbolizan mejor Galicia que el Pórtico de la Gloria. La gran obra del Maestro Mateo ha experimentado en los últimos tiempos una restauración profunda que permite disfrutar de sus colores y sus detalles como hace siglos no se lograba. El multipremiado fotógrafo Adolfo Enríquez, colaborador de esta revista, ha retratado con su pericia técnica habitual cada detalle de la antigua portada románica de la Catedral de Santiago, y ha reunido el trabajo en el también monumental volumen *El Pórtico de la Gloria*, que se puede comprar en las tres tiendas del templo apostólico. El tomo, con una maquetación repleta de detalles y de calidad, cuenta además con textos explicativos de Ramón Yzquierdo, director del museo catedralicio. El conjunto es un libro extenso, exhaustivo, disfrutable y, sobre todo, muy bello.

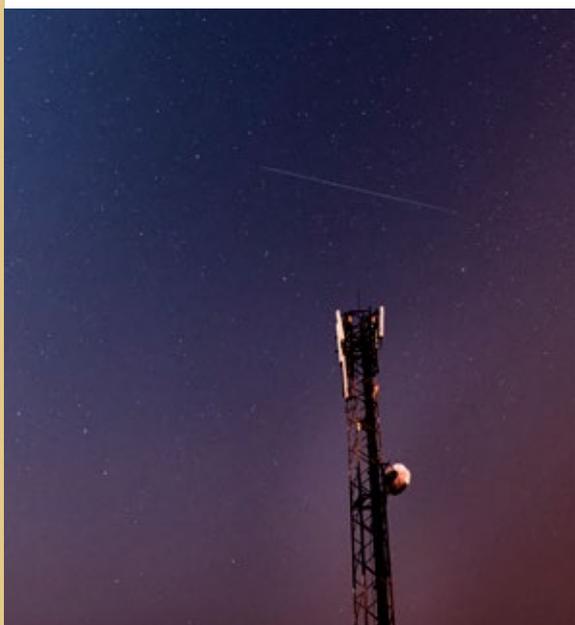




→ www.sinfonicadegalicia.com

NUEVO DIRECTOR PARA LA SINFÓNICA DE GALICIA

Temporada de cambios al frente de los dos conjuntos de música clásica más representativos de la Comunidad: si hace unos meses era Balduur Brönnimann el que sustituía a Paul Daniel al frente de la Real Filharmonía, con base en Santiago, ahora es el vallisoletano Roberto González-Monjas quien se hace cargo de la batuta de la Orquesta Sinfónica de Galicia (OSG), en sustitución de Dima Slobodeniouk. La OSG, que ha logrado recuperar los niveles de asistencia a conciertos previos a la pandemia, afronta una temporada de transición en la que Slobodeniouk todavía dirigirá algunas veladas, con un ciclo de abono que incluye 24 programas y 35 conciertos. Roberto González-Monjas, violinista de formación, dirigirá cinco de los programas. En los próximos meses se podrán escuchar obras destacadas de Chaikovski, Sibelius, Glazuov, Strauss, Grieg, Dvorák o Lutoslawsky.



→ www.turismo.gal/que-facer/promocions-para-gozar-agora/turismo-starlight

GALICIA, BALCÓN DE ESTRELLAS

Galicia es una comunidad autónoma privilegiada para observar las estrellas. Lo certifica la Fundación Starlight, una entidad de ámbito internacional vinculada al Instituto Astrofísico de Canarias, que mantiene un sistema de certificación que acredita lugares en los que se puede contemplar el firmamento con la menor intrusión de luces artificiales. Seis son los destinos gallegos incluidos en esta lista: el Parque Nacional Illas Atlánticas, la Costa da Morte, el macizo de Trevinca, las montañas de Muras, los altos que rodean Lalín y As Mariñas Coruñesas. Turismo de Galicia dispone de una página web en la que se detallan con precisión las mejores localizaciones, dentro de estos destinos, para poder disfrutar de cielos nocturnos limpios, coincidentes siempre con sitios de gran belleza natural en los que los amantes del aire libre podrán disfrutar de experiencias muy completas en apenas una escapada.



*Happy
Holidays*



MONTBLANC



UN MUNDO DE POSIBILIDADES

Esta es nuestra caja Oyster, la primera caja de reloj hermética del mundo, que Rolex ideó en 1926 y patentó. Es un componente único en su género que alberga un intrincado mundo de engranajes y piezas minuciosamente elaboradas. Creada con algunas de las más depuradas aleaciones, la caja Oyster es incomparablemente resistente a todo tipo de agresiones externas. Sin embargo, nunca un objeto tan hermético y perdurable ha ofrecido tantas

posibilidades. Con su diseño original patentado, que incluye un bisel, un fondo de caja y una corona de cuerda atornillados a la carrura, cambió profundamente el curso de la historia de la relojería y estableció nuevos estándares de hermeticidad para todos los relojes de pulsera. Por eso, hoy en día, la caja Oyster sigue protegiendo nuestros relojes y movimientos. Es una prueba irrefutable de nuestra búsqueda constante de la fiabilidad.

#Perpetual


ROLEX