TEORÍA GENERAL

DE LA

URBANIZACION,

Y APLICACION DE SUS PRINCIPIOS Y DOCTRINAS

Á LA

REFORMA Y ENSANCHE DE BARCELONA,

POR DON ILDEFONSO CERDÁ,

INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

Trabajo ultimado en virtud de Real autorizacion de 2 de febrero de 1859, aprobado por Real órden de 7 de junio del mismo año, declarado de utilidad para la enseñanza y de aplicacion oficial, por Real decreto de 31 de mayo de 1860, y mandado publicar por Real órden de 20 de diciembre de 1863, á espensas del Estado con fondos especiales votados por las Córtes.

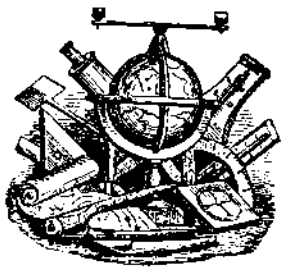
—

TOMO I.

LA URBANIZACION CONSIDERADA COMO UN HECHO.

Independencia del individuo en el hogar; independencia del hogar en la urbe: independencia de los diversos géneros de movimiento en la via urbana.
Rurizad lo urbano: urbanizad lo rural:... *Replete terram.*

MADRID.
IMPRENTA ESPAÑOLA, TORIJA, 14, BAJO.
1867.



2
53982

TEORÍA GENERAL

DE LA

URBANIZACION.

TEORÍA GENERAL

DE LA

URBANIZACION,

Y APLICACION DE SUS PRINCIPIOS Y DOCTRINAS

Á LA

REFORMA Y ENSANCHE DE BARCELONA,

POR DON ILDEFONSO CERDÁ,

INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

Trabajo ultimado en virtud de Real autorizacion de 2 de febrero de 1859, aprobado por Real órden de 7 de junio del mismo año, declarado de utilidad para la enseñanza y de aplicacion oficial, por Real decreto de 31 de mayo de 1860, y mandado publicar por Real órden de 20 de diciembre de 1863, á espensas del Estado con fondos especiales votados por las Córtes.

—

TOMO I.

—

Independencia del individuo en el hogar: independencia del hogar en la urbe: independencia de los diversos géneros de movimiento en la via urbana.

Rurizad lo urbano: urbanizad lo rural:... *Replete terram.*

Francisco P. y Molins
Abogado. MADRID

MADRID.
IMPRENTA ESPAÑOLA, TORIJA, 14, BAJO.
1867.

AL LECTOR.

Nacido en el primer tercio de este siglo, en un tiempo en que la sociedad española se manifestaba todavía bastante apegada á sus antiguos hábitos de quietismo, recuerdo la profunda impresion que en mí causó la aplicacion del vapor á la industria, que siendo yo todavía muy jóven, ví, por vez primera, verificada en Barcelona.

A poco, y despues que habia hecho ya algun viaje por mar en buque de vela, emprendí una pequeña travesía en un barco de vapor; y no he podido olvidar tampoco la nueva sorpresa que me ofreció el ver aquel mismo motor que habia contemplado por medio de una máquina especial clavada y fija en un suelo inmóvil, dando impulso á otro gran número de máquinas tambien fijas y estables sobre el mismo medio, no necesitar aquí ni su propia estabilidad, ni la de los objetos que debia hacer funcionar, ni la del medio sobre el cual tenian que agitarse estos objetos; sino que el motor, el mecanismo, los objetos y el medio, todo se movia á la vez, dando por resultado final un sistema completo de movimiento y de locomocion, mas cuantioso, mas seguro, mas rápido y mas cómodo que todos los anteriormente conocidos.

Algo mas tarde, en 1844, á los pocos años de haber salido de la Escuela especial de Ingenieros de caminos, canales y puertos, y cuando ya la reflexion predominaba en mí, y habia hecho algunos estudios acerca de la filosofía social, hube de emprender una escursion por el Mediodia de Francia, donde tuve ocasion de ver por vez primera la aplicacion práctica del vapor á la locomocion terrestre, y esperimenté otra tercera impresion que avivó en mí el recuerdo de las dos anteriores. Conocia ya la fuerza del vapor y su manera de funcionar así teórica como prácticamente, habia visto los resultados de su fuerza motriz en un buque, y aunque solo teóricamente y gracias á los desvelos de mis dignísimos profesores en la escuela, conocia tambien todo el mecanismo de las locomotoras y su manera de funcionar en los trenes de las vias férreas; por manera que en este concepto nada podia ya sorprenderme. La impresion, pues, que en aquel momento esperimenté, habia de reconocer otra causa y referirse á otro objeto. Lo que aquí me sorprendió, á pesar de que mi mente se lo habia imaginado muchas veces, fué contemplar aquellos largos trenes en que á vueltas con una gran cantidad de mercancías, iban y venian multitud de viajeros de todos sexos, edades y condiciones, semejando poblaciones enteras ambulantes, cambiando precipitadamente de domicilio. Este espectáculo siempre grandioso, nuevo á la sazon para mí, despues de la natural sorpresa que hubo de causarme, elevó mi espíritu á las mas altas consideraciones en el órden social, sobre todo al observar la dificultad con que aquel tropel de inesperados huéspedes penetraba por las estrechas puertas, se desparramaba por las angostas calles, y buscaba su albergue en las mezquinas casas de las antiguas poblaciones.

Todas estas observaciones que tuve lugar de hacer repetidas veces durante aquellas correrías, me trajeron á la memoria mis dos impresiones anteriores, causadas por el mismo

agente en aplicaciones distintas y me llevaron á la vez á echar una mirada retrospectiva hácia los tiempos de mi niñez en que la sociedad parecia inmóvil. Y entonces, comparando tiempos con tiempos, costumbres con costumbres y elementos con elementos, comprendí que la aplicacion del vapor como fuerza motriz señalaba para la humanidad el término de una época y el principio de otra, y que al presente nos encontramos en un verdadero estado de transicion, estado que podrá ser mas duraduro ó mas corto, segun el carácter que tome la lucha que percibí comenzada ya entre lo pasado con sus tradiciones, lo presente con sus intereses creados, y lo porvenir con sus nobles aspiraciones y arranques.

El resultado de esta lucha, decia para mí, no puede ser dudoso. La nueva época con sus elementos nuevos, cuyo uso y predominio se estiende todos los dias con nuevas aplicaciones, acabará por traernos una civilizacion nueva, vigorosa y fecunda, que vendrá á trasformar radicalmente la manera de ser y de funcionar la humanidad, así en el órden industrial, como en el económico, tanto en el político, como en el social, y que acabará por enseñorearse del orbe entero. Veia venir á marchas forzadas, y que llamaba á nuestras puertas esa nueva civilizacion, cuyas primeras acometidas se hacian ya sentir en las grandes ciudades que habrán de ser, por la naturaleza y circunstancias de la lucha empezada, el campo de operaciones de esa misma lucha titánica de dos civilizaciones que se disputan el dominio del mundo. Y me convencí desde luego, despues de echar una rápida ojeada sobre esos grandes centros de poblacion que, estos por su organismo, producto de otras civilizaciones casi meramente pasivas, han de oponer dificultades y obstáculos y entorpecimientos al nuevo huésped que requiere y exige mayor espacio, mayor holgura, mayor libertad para la manifestacion espansiva del inusitado movimiento y febril actividad que le distingue, obstáculos y estorbos que no podrá su-

frir, que destruirá antes que condenarse á un quietismo incompatible con sus elementos constitutivos y esenciales.

Suponiendo que la misma impresion que yo sentia en aquellos momentos, la habrian esperimentado otros antes, y que alguno de estos se habria quizás ocupado en estudiar filosóficamente todo el alcance de la influencia trasformadora que aquellos grandes y nuevos elementos de accion y de vida, puestos á la disposicion del individuo, habian de ejercer en el fondo de la sociedad humana, y sobre todo en las grandes ciudades que la última civilizacion ha convertido en otros tantos focos de vida social, y que publicando el resultado de sus elucubraciones, habria aconsejado á los gobiernos que se apresurasen á preparar á los pueblos para recibir el nuevo órden de cosas, que iba ya lenta pero sensiblemente introduciéndose; examiné los catálogos de todas las librerías nacionales y estrangeras, decidido á reunir una coleccion de todos los libros que de tal materia tratasen. ¿Cuál, empero, seria mi sorpresa al encontrar que nada, absolutamente nada se habia escrito acerca de este asunto de tanta magnitud y trascendencia?

Entonces, á la vista de esto fué cuando surgió en mi mente la primera idea de consagrar á esta materia todos los intérvalos que, en mi situacion de Ingeniero al servicio del gobierno, me dejasen libres las atenciones de ese mismo servicio, á fin de reunir datos y adquirir conocimientos que pudiesen ilustrar tan vital asunto.

Este primer paso cuyo alcance no distinguí en aquellos momentos de entusiasmo, y de que no me he arrepentido jamás, fué el que decidió la suerte de mi vida entera. Mis primeras investigaciones acerca de las exigencias de la nueva civilizacion cuyo carácter distintivo son el movimiento y la comunicatividad, poniéndolas en parangon con lo que podrian ofrecer para satisfacerlas muestras antiguas ciudades en que todo es estrecho y mezquino, me dejaron columbrar nuevos ho-

rizontes, dilatados, inmensos, un mundo nuevo para la ciencia, hácia el cual me resolví á dirigir mi rumbo á todo trance. Los descubrimientos que en ese mi viaje de esploracion científica iba haciendo todos los dias, aguijoneaban mi curiosidad, me alentaban, y me comunicaban nuevo vigor para seguir adelante, á pesar de los obstáculos con que frecuentemente tropezaba. Reconociendo, empero que la colosal empresa que habia acometido, ya que no fuese superior á los esfuerzos de un solo individuo, exigia por lo menos la consagracion de todo mi tiempo, de todas mis facultades, y que por lo mismo su prosecucion era incompatible con cualquiera otra ocupacion séria; tomé (en 1849) la determinacion de hacer ese sacrificio en obsequio de la idea urbanizadora.

A tomar esa resolucion que no calificaré de heróica, pero que creo me será permitido apellidar esforzada, me condujo principalmente la aparicion, no de un elemento nuevo, porque la electricidad que es á lo que aludo, era ya de antiguo conocida, sino de una aplicacion nueva de ese elemento poderoso que puesto en manos de la nueva civilizacion y pudiendo tener otras muchas aplicaciones hoy todavía desconocidas, ha de precipitar los acontecimientos y apresurar por consiguiente el curso de la trasformacion tan poderosamente iniciada por las aplicaciones del vapor.

Confieso ingénuamente que el sacrificio que en aquella crisis de mi vida me pareció ser el más costoso de todos, y realmente me afectó más, fué el de mi carrera á tanta costa adquirida y donde tan halagüeñas esperanzas me sonreian; y sin embargo, la sacrifiqué tambien sin vacilar, á fin de quedar enteramente libre é independiente, sin estorbo alguno que me embarazase en mi camino, sin consideracion de ningun género que se opusiese á mi propósito, sin traba alguna que pudiese contener mi aficion, ya irresistible, á los estudios de urbanizacion. Así es que desde aquel momento sirvieron, por decirlo

así, de base á la realizacion de mi idea, mi fortuna toda entera, todo mi crédito, todo mi tiempo, todas mis comodidades, todas mis afecciones, y hasta mi consideracion personal en la sociedad, puesto que mi proceder y mi abnegacion me han valido las más duras calificaciones de parte de la censura así pública como privada, que es lo que más ha acibarado mi existencia durante los diez últimos años.

Todos estos sacrificios que no ponderaré, pues basta indicarlos para que sean comprendidos, me han parecido siempre pequeños, comparados con la magnitud del objeto altamente humanitario, á cuya realizacion aspiro; y todos, y más que hubiese podido hacer, los dí por bien empleados, y me consideré ámpliamente satisfecho por la generosa acogida y por la eficaz proteccion que los altos cuerpos consultivos y el gobierno de S. M. han dispensado siempre á mis humildes trabajos.

Y hoy que en virtud de una disposicion superior aprobada por las Córtes y sancionada por S. M, pasan esos trabajos á ser patrimonio del público, este es el llamado á dar su fallo supremo é inapelable, que espero, no solo con resignacion, sino con cierta impaciencia, puesto que ha de decidir, si veinte años consecutivos de desvelos han podido producir algo que, en el terreno práctico de la aplicacion, pueda ser útil á la humanidad, que es lo que ha sido y es el blanco de todas mis aspiraciones.

Proemio.

Que la sociedad humana esperimenta hace algun tiempo una agitacion sorda y profunda, cuyos efectos deberian ser una perturbacion general en el órden establecido, uno de esos cataclismos con que la Providencia permite que la humanidad haga un pequeño alto en la senda de su perfeccionamiento, para emprender despues con mas aliento y nuevos brios su marcha magestuosa, es un hecho cierto, evidente, palpitante, que nadie osa negar, que todo el mundo reconoce y que, sin embargo, es preciso repetir con insistencia, á fin de que los gobiernos y los pueblos, en medio del comun bullicio, no lo olviden, sino que, por el contrario, lo tengan muy presente para evitar sus resultados, si es todavía posible, y en caso de no serlo, con el fin de dirigir y encaminar á buen término los futuros acontecimientos.

Todos los hombres pensadores de las diversas escuelas y sectas filosóficas que aspiran á predominar en el mundo científico, se han consagrado con mas ó menos ahinco á buscar el orígen del mal y á proponer los remedios que cada cual en sus convicciones ha creido de mas fácil aplicacion, de mas eficaz influencia y de mayor oportunidad: lo cierto, empero, es que en medio de tantas y tan encontradas opiniones, y mientras continúan cada dia con mayor animacion los debates, la enfermedad social vá continuando y haciendo mayores progresos, creciendo cada dia en estension y en intensidad. La

razon de esto consiste en que nadie debe haber acertado hasta ahora con la verdadera causa originaria y fundamental de ese hondo malestar que aqueja las sociedades modernas; pues de otra suerte, si se hubiese descubierto la verdadera causa, era natural y lógico que se hubiese aplicado un remedio adecuado, eficaz y heróico, que estirpase el mal en sus propias raices.

Al emprender mis estudios de nuestras ciudades, estaba muy distante de presumir que la prosecucion de semejante tarea habria de conducirme á poder arrojar alguna luz sobre esta cuestion, la mas grave y mas trascendental que se haya propuesto jamás á la resolucion de la ciencia y de los gobiernos. Cuando quise darme cuenta de la manera de ser y de funcionar la sociedad humana encerrada en grandes centros urbanos, para comprender el organismo de esas agrupaciones, sencillo al parecer, porque la circunstancia de hallarnos familiarizados con él, no deja que nos apercibamos de su complexidad, hube de hallarlo envuelto con el velo del misterio que ha sido forzoso descorrer, y para conocerlo y esplicarlo he tenido que practicar un análisis profundo, una verdadera disección anatómica de todas y de cada una de sus partes constitutivas, y esto me obligó á descender á lo mas profundo é íntimo de la sociedad urbana, abismos horrorosos, á donde ni la misma caridad que con su ardiente celo todo lo recorre en busca del mal para remediarlo, jamás habia penetrado.

Y al darme cuenta de estos trabajos analíticos para sintetizarlos; me persuadí desde luego de que al practicarlos habia sorprendido *in fraganti* la causa primordial de ese malestar profundo que las sociedades modernas sienten en su seno, y que amenaza su existencia. Comparando las necesidades que han producido y siguen produciendo y acrecentando en la humanidad siempre activa, los últimos descubrimientos y adelantos que no pertenecen como los de otros tiempos á una sola clase ó á un reducido número de privilegiados, que nadie puede monopolizar, que están al alcance de todos y de cada uno de los individuos, aun del mas desgraciado, comparando, digo, esas necesidades, por dicha razon generalizadas, con lo que el organismo de nuestras ciudades podia dar de sí para satisfacerlas; vi clara y distintamente que ese organismo con los defectos capitales de que adolece, incompleto en sus medios, mezquino en sus formas, siempre restrictivo, siempre *compresor*, aprisiona y mantiene en constante tortura á

la humanidad, que orgullosa con los medios y elementos de accion de que dispone, y ávida de seguir adelante por el camino de su perfeccionamiento que el dedo de Dios ahora con mas fuerza que nunca parece indicarle, forcejea sin cesar para romper esas tiránicas cadenas de mamposteria que la aprisionan.

Esto constituye un estado de lucha constante que se reproduce todos los dias, todas las horas y en todos los instantes, lucha en que todos tomamos parte, y cuyos efectos sentimos todos, todos, porque la disposicion de nuestras ciudades es tal, que á todos en todo y para todo oponen obstáculos que contrarian á cada paso y embarazan la accion del individuo, cualquiera que sea la clase á que pertenezca, cualquiera que sea la posicion social que ocupe.

Estos hechos universales que no son propios de una localidad, sino que se reproducen idénticamente en todos los centros de poblacion donde se reunen algunos millares de familias, estos hechos en que todos tomamos parte, activa unas veces y pasiva otras, porque en medio del caos que reina, no atinamos en algunas ocasiones á determinar qué papel es el que nos depara la suerte, estos hechos evidentes y tangibles, no necesitan ser comprobados: yo abandono su verificacion á la conciencia de todos los que me lean: ella dirá á cada uno las contrariedades, los disgustos, los sacrificios, las privaciones, los gastos, que los sistemas de habitabilidad y vialidad de nuestras ciudades le imponen todos los dias y á cada paso, por diversos medios, por diferentes estilos y con varios títulos y denominaciones.

Todo bien mirado, y estudiando el orígen complexo y heterogéneo del organismo actual de nuestras ciudades, esa antitesis constante entre dicho organismo y las justas y legítimas aspiraciones de la humanidad que de él se vale al presente para funcionar, no es mas que un hecho lógico, natural, indeclinable, en cuya aparicion nadie tiene la culpa, ni los pueblos, ni los gobiernos; pero en cuya continuacion serian igualmente culpables los gobiernos y los pueblos; y ¡ay de unos y de otros si lo consienten por mucho tiempo!

Nuestras ciudades no son obra de la generacion presente, ni de la que la ha precedido, ni del siglo actual ni del pasado, ni de la civilizacion que levanta hoy su cabeza, ni de la que ante ella se inclina y humilla y anonada; sino que es la obra perseverante y continuada de muchas generaciones, de muchos siglos, de muchas civilizaciones, son como esos monumentos históricos en que cada generacion, cada si-

glo, cada civilizacion ha ido poniendo al pasar una nueva piedra, piedra que no ha sido puesta al capricho, sino con intencion deliberada, puesto que en cada una de esas heterogéneas sobreposiciones vienen representadas y como grafiadas las necesidades, las inclinaciones, las tendencias de cada generacion, de cada siglo, de cada civilizacion, así como los medios empleados para dejarlas satisfechas. Son como las capas de las formaciones geológicas, cada una de las cuales representa exactamente á los ojos del sábio el verdadero estado de la naturaleza en la época de su formacion.

Esta obra desconforme, desigual, inconexa como producto de esfuerzos tan diferentes y de fines tan diversos, ha podido subsistir hasta el presente, porque con algunas reformas y modificaciones cada civilizacion que se ha sucedido, ha podido irla adaptando á su uso y al servicio de sus necesidades que no discrepaban en gran manera de los usos y necesidades de la civilizacion predecesora. No seria difícil señalar todos los remiendos que en diversos sentidos y de diversa categoría ha ido haciendo cada civilizacion para realizar estas adaptaciones. No es, empero, esta la atencion que debe preocuparnos en este momento. La verdadera cuestion, la cuestion importante, la que tiene todo el interés de actualidad, es si al presente, cuando la generacion actual va teniendo una manera de ser tan esencialmente diversa del de las generaciones precedentes; cuando el siglo actual ha emprendido una marcha gigantesca, dejando muy atrás y á gran distancia al que le ha precedido; cuando la civilizacion nueva por los elementos de accion y de vida con que cuenta, por el inusitado y estraordinario movimiento que á todo cuanto la rodea y constituye va imprimiendo, por la agitacion impaciente y febril que en sus aspiraciones manifiesta, va á ser dentro de poco una verdadera contraposicion de la que espira; la cuestion, digo, importante, es, si cuando tan honda y radical transformacion se está realizando; esa obra monumental de épocas sucesivas, ninguna de las cuales se parece á nuestra época, puede adaptarse, acomodarse y ajustarse á las nuevas necesidades que ya hoy esperimentamos, y que cada dia van surgiendo, ni previstas ni soñadas siquiera en tiempos anteriores.

No debo ocultar que la solucion de este problema eminentemente social, y cuya trascendencia es inmensurable, me ha preocupado durante muchos años: porque á una solucion radical que seria, á no dudarlo, el remedio mas eficaz y heróico á los graves

males que abruman á la humanidad, se oponen, como he dicho antes, lo pasado con sus tradiciones y lo presente con sus intereses creados, á los cuales no siempre es dado sobreponerse. Por otra parte reconozco que las exigencias de esa nueva civilizacion que se levanta jóven, vigorosa y prepotente, montada en el vapor y armada de la electricidad, son justas y muy atendibles, y lo que es mas, que no cabe desatenderlas, porque sería facil que las impusiese á la fuerza, ó arrancase su satisfaccion á la vieja sociedad con estrepitosa y tremenda violencia. No hay que hacerse ilusiones: la humanidad que hoy mas que nunca posee el sentimiento de su propia dignidad, no se prestará por mucho tiempo á vivir comprimida en esa especie de camisa de fuerza en que al presente se encuentra aprisionada.

Entre una resistencia absoluta que sobre inútil podria llegar y llegaria á ser funesta, pues dentro algun tiempo produciria el desbordamiento de la impetuosa corriente que ya naturalmente amenaza invadirlo todo, entre esta resistencia absoluta, repito, y la destruccion omnímoda y completa de lo existente para fundar un nuevo mundo donde pudiese holgadamente funcionar la civilizacion nueva, y donde la humanidad no encontrase obstáculos á su accion y desenvolvimiento, podria por el pronto y mientras que la opinion pública se prepara, y los pueblos se instruyen en los verdaderos medios de salir de la situacion angustiosa en que gimen sin atinar con la causa de ese su malestar, podria, digo, adoptarse un término medio, que al paso que fuese una transaccion á todos ventajosa, deberia ser un medio hábil y propio de transicion, es decir, que condujese á los pueblos á las reformas radicales que antes de mucho, estoy seguro de ello, se apresurarán á solicitar con insistencia.

Por esto, aun cuando obrando á impulsos de una conviccion irresistible deberé proponer una solucion radical; esplanaré al propio tiempo esotro sistema de transaccion y transicion que tal vez en las circunstancias presentes podrá juzgarse conveniente adoptar.

Por lo que hace á los medios de ejecucion de cualquiera de los dos sistemas, diré únicamente aquí, que esas consideraciones no deben arredrar á los gobiernos, puesto que se trata sin ningun linage de duda de atender y satisfacer á una gran necesidad social, y en tales empresas los medios pueden y deben buscarse, y fácilmente se encuentran, é indudablemente se encontrarán en esa misma satisfaccion de las necesidades que la sociedad esperimenta. La humanidad

acostumbra á ser hasta generosa con los que trabajan en su mejoramiento.

La primera tarea que es preciso y urgente acometer, consiste por de pronto en hacer comprender á esa misma humanidad, que se trata de librarla de males que padece, y de proporcionarle bienes legítimos de que al presente se vé privada, pues atestigua la historia que en ocasiones los pueblos han rechazado hasta con indignacion bienes que necesitaban, y que se trataba de proporcionarles, á causa de no comprenderlos y de no estar debidamente preparados para recibirlos. Para conseguir esa preparacion y hacer apetecibles los bienes antes de proporcionarlos, es preciso instruir préviamente á la sociedad, hacerla sentir los males que sufre, comprender sus causas é indicarle los remedios. Una vez logrado esto, el camino se allana, y los gobiernos se vén empujados á marchar por él, y no tienen que temer ya ningun tropiezo.

A la consecucion de este fin ván encaminados mis esfuerzos desde que, habiendo adelantado algun tanto en mis estudios, comprendí la grandísima importancia que encerraban, y que con su auxilio podian proporcionarse á la humanidad grandes beneficios. Y como el medio mas adecuado á este fin, es la publicidad, me consagré á escribir el resultado de mis investigaciones para darlas á luz en ocasion oportuna, y fuí desenvolviendo el siguiente plan que el lector verá realizado en el decurso de esta obra.

Siendo mi objeto señalar, hacer comprender y tocar, si así cabe decirlo, la causa primordial de ese malestar profundo que aflige á las sociedades modernas encerradas en las grandes ciudades, y que por tan diversos caminos, bajo tan diferentes formas y tan variados medios amenaza destruir su existencia; parecióme muy conducente examinar *ab initio* y ante todo, de qué manera se han ido formando esos inmensos grupos de edificaciones que hoy admiramos. Tal es el objeto de la PARTE PRIMERA en la cual, despues de dar una idea general de la urbanizacion, se grafian sus orígenes, su desarrollo, su historia. No podia olvidar la análisis que en mis trabajos de investigacion tantos y tan buenos resultados me habia ofrecido; así es que, despues de haber dado á conocer la urbanizacion en su conjunto, me consagré al estudio de sus detalles, trabajo anatómico en que, introduciendo el escalpelo hasta lo mas íntimo y recóndito del

organismo urbano y social, se consigue sorprender viva y en accion la causa originaria, el gérmen fecundo de la grave enfermedad que corroe las entrañas de la humanidad. Este trabajo de descomposicion servirá al propio tiempo al lector, como me ha servido á mí, para adquirir un conocimiento lúcido y exacto de las bases sobre que descansan los principios de la ciencia urbanizadora, y las reglas del arte que ha de aplicarla, lo cual le preparará para la comprension de la teoría, así como del tecnicismo, objeto de las partes siguientes.

El estudio y conocimiento de una afeccion serían cosas inútiles, si no nos condujesen al conocimiento y aplicacion del remedio; y por esto en la PARTE SEGUNDA se esplana el sistema ó teoría que deberia aplicarse con provecho para estirpar el mal, teoría que consiste en la esposicion de los principios generales, cuya aplicacion habria de conducirnos á una urbanizacion perfecta.

Despues de todo esto no conceptué todavía terminada mi tarea, pues era preciso reducir la rigidez de los principios teóricos á una conveniente elasticidad que los hiciese practicables, útiles y provechosos por medio de reglas prácticas que preparasen el terreno y allanasen el camino á la transicion y transaccion de que antes se ha hablado. Tal es el objeto de la PARTE TERCERA consagrada al tecnicismo. Las grandes verdades especulativas ofenden no pocas veces por el esceso de sus resplandores; y se hace conveniente y preciso reducirlas á términos que cualquiera pueda sin repugnancia contemplarlas, y hasta si cabe decirlo, manosearlas. Por esto, al lado de la ciencia y en pos de ella, va el arte que la hace realizable.

Todavía le faltaba algo á mi propósito: todavía no podia darme por satisfecho, tanto menos, cuanto que aquello que faltaba, ya que no lo fuese, aparecia como el objeto principal de mi empresa, tal era el estudio del ensanche y reforma de Barcelona. Bajo el punto de vista trascendental que debia y que queria dar á mi obra, ese estudio particular de la trasformacion y mejoramiento que á Barcelona pudiera convenir, no podia considerarse mas que como un ejemplo práctico de los principios y preceptos proclamados y enseñados por la ciencia, y reducidos por el arte á reglas prácticas. Por esto he tenido necesidad de relegar á la PARTE CUARTA y última el estudio de la reforma y ensanche de Barcelona, que será á manera de un *exempli gratia* de aplicacion de dichos preceptos y reglas.

Tal es el plan de la obra que publicaré (1), si merece la aprobacion de los altos cuerpos consultivos del Estado y del Gobierno de S. M., pues el juicio favorable de corporaciones y personas tan competentes y respetables, me aseguraria mas y mas en que mis

---

(1) Cuando escribia estas líneas, estaba muy distante de esperar que el gobierno, despues de consultadas las corporaciones que son en el órden administrativo sus naturales asesores, me dispensase la alta honra de asociarse á mis humildes esfuerzos encaminados á interesar la opinion pública en las cuestiones de urbanizacion, costeando la edicion de este trabajo. Sin dejar de agradecer por mi parte desde lo mas íntimo de mi corazon, esta distincion en estremo honorífica, considerando este asunto con referencia á los intereses generales del pais, á cuyo fomento y desarrollo deben principalmente dirijirse las miras de todos, me creo en el deber de consignar aquí, haciendo abstraccion completa de mi personalidad, que ese proceder del gobierno presta al pais un beneficio imponderable, proporcionándole los medios de prepararse para solicitar primero y recibir luego con gratitud las medidas gubernativas, administrativas y legislativas que habrán de dictarse para dirijir por buen camino la urbanizacion en España.

Juzgo oportuno publicar aquí las disposiciones gubernativas que han mediado durante la tramitacion del espediente hasta la actual publicacion.

MINISTERIO DE FOMENTO.—OBRAS PÚBLICAS.—*Construcciones civiles.*—Ilustrísimo señor: S. M. la Reina (q. D. g.), accediendo á lo solicitado por D. Ildefonso Cerdá, ha tenido á bien autorizarle para que sin perjuicio de los derechos de propiedad, verifique en el término de 12 meses los estudios de ensanche y reforma de la ciudad de Barcelona, debiendo considerarse esta gracia sin derecho á la concesion definitiva de la empresa, si no se estima conveniente, ni á indemnizacion alguna por los trabajos que al efecto practique.

De Real órden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 2 de febrero de 1859.—Corvera.—Sr. Director general de Obras públicas. (*Gaceta* núm. 39.)

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Obras públicas.*—Ilmo. Sr.: Visto el proyecto de ensanche de la ciudad de Barcelona, estudiado por el ingeniero D. Ildefonso Cerdá, en virtud de la autorizacion que le fué concedida por real órden de 2 de febrero último:

Visto el Real decreto de 23 de enero de 1856:

Considerando:

1.° Que los estudios de Cerdá se hallan en armonía con las bases adoptadas por la comision de representantes de todas las corporaciones de Barcelona en su memoria de 28 de junio de 1855 y las discutidas por la comision nombrada en virtud del Real decreto de 23 de enero de 1856:

2.° Que la Real órden de 9 de diciembre de 1858 dictada por el Ministerio de la Guerra, prejuzga el ensanche del caserío en el sentido de su libre desarrollo, reservándose únicamente fijar los puntos donde considere conveniente establecer edificios militares:

3.° Que la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, encontrando el proyecto bien estudiado, consulta su aprobacion en dictámen de 6 de mayo de 1859; S. M. la Reina (q. D. g.) se ha dignado resolver:

Primero. Se aprueba el proyecto facultativo de ensanche de la ciudad de Barcelona estudiado por el ingeniero D. Ildefonso Cerdá, con las alteraciones propuestas por la Jun-

apreciaciones, así teóricas como prácticas, no son, cuando menos, desacertadas. Esta publicacion deberá escitar la curiosidad general: se provocará naturalmente la discusion que es la piedra de toque de la verdad, y mientras tanto que esta se acrisola y depura, el público,

---

ta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, para que la altura de los edificios de la zona de ensanche no esceda en ningun caso de 16 metros, y se aumente el número de manzanas mayores que las del tipo general admitido en el proyecto, así como tambien el de parques, especialmente en la zona en que se representa mas condensada la edificacion:

Segundo. El sistema de cerramiento consistirá en el canal de circunvalacion proyectado para recoger las aguas torrentiales:

Tercero. Antes de proponer á las Córtes el oportuno proyecto de ley para la ejecucion del ensanche, deberá presentar el autor al ministerio de Fomento el proyecto económico que tiene meditado:

Cuarto. Deberá asimismo presentar el proyecto de ordenanzas de construccion y de policía urbana para que sobre las primeras recaiga la aprobacion del ministerio de Fomento, y sobre las segundas el de la Gobernacion del reino, prévia la instruccion que juzgue conveniente darles.

De Real órden lo comunico á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 7 de junio de 1859.—Corvera.—Sr. Director general de Obras públicas.

MINISTERIO DE FOMENTO.—Esposicion á S. M.—Señora: El ensanche de Barcelona, aspiracion antigua y constante de sus activos é industriosos moradores, ha llegado á ser en el dia, por el rápido aumento de la poblacion y del tráfico, una necesidad apremiante que exije pronta y acertada satisfaccion.

El vuelo que han tomado allí la industria y el comercio, merced al genio emprendedor y enérgico de sus habitantes, y el gran movimiento consiguiente á los caminos de hierro que de ella parten, y á las importantes mejoras que van á ejecutarse en su puerto, preparan á la capital del Principado un brillante porvenir, cuya realizacion seria imposible si no se estendiera fuera del antiguo recinto de sus derruidas murallas para que pueda moverse y respirar con libertad y desahogo su creciente vecindario, exento de las trabas que hasta ahora le contenian con grave perjuicio de su salud, de su comodidad y del desarrollo de su riqueza.

Afortunadamente la solicitud con que el Gobierno, secundado por los laudables esfuerzos de las Autoridades locales de aquella ciudad, mira hace tiempo esta importante cuestion, ha encontrado un auxilio eficaz por parte del estudio y de la ciencia que han logrado dar la mas satisfactoria solucion á todas las dificultades que lleva consigo una reforma de esta clase, si se han de armonizar convenientemente los varios y complicados intereses á que afecta.

El proyecto aprobado, despues de un detenido exámen y de luminosos informes, por Real órden de 7 de junio último, y cuyo mérito ha recibido una nueva confirmacion á consecuencia del concurso posteriormente abierto con el mejor celo, aunque sin favorable resultado, por el ayuntamiento de Barcelona, puede principiar á realizarse desde luego, permitiendo á los particulares edificar, con arreglo al mismo, en toda la zona que comprende, sin perjuicio de sujetar á nueva y ámplia discusion el plan que su autor propone para llevarlo á cabo en un breve plazo y del modo á su entender mas económico posible.

espectador de la polémica, se irá instruyendo é ilustrando en una materia que tan de cerca y tan profundamente le interesa, y que sin embargo de ser la de mayor importancia de todas cuantas puedan

---

De esta manera empezarán á tocarse inmediatamente los beneficios de la reforma sin ninguno de los inconvenientes que pudiera producir el impaciente deseo de precipitarla antes de que sean bien conocidos y apreciados los medios y recursos que pueden emplearse al efecto.

Conviene al mismo tiempo dar publicidad al espresado proyecto, que contiene principios generales aplicables á todas las mejoras de esta clase para que sirva de útil enseñanza en una materia hasta ahora nueva y desconocida entre nosotros, proporcionando á la vez á su autor la merecida recompensa de sus afanes y desvelos.

Fundado en estas consideraciones, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, tengo el honor de someter á la aprobacion de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid 30 de mayo de 1860.—Señora: A L. R. P. de V. M.—Rafaél de Bustos y Castilla.

REAL DECRETO. Atendiendo á las razones que me ha espuesto mi ministro de Fomento, de acuerdo con el parecer del Consejo de ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Todas las construcciones que se intenten en lo sucesivo en Barcelona y pueblos inmediatos de Sans, Las Corts, Sarriá, San Gervasio, Gracia, San Andrés de Palomar, San Martin de Provensals y San Adrian de Besós, dentro de la zona comprendida en el proyecto de reforma y ensanche de aquella capital, aprobado por Real órden de 7 de junio último, se verificarán con sujecion á dicho proyecto, quedando desde luego los particulares facultados para edificar en sus respectivos terrenos con arreglo al mismo y á las prescripciones vigentes de policía urbana.

Art. 2.° El gobernador de la provincia, oyendo préviamente á los ayuntamientos interesados en la reforma y ensanche, á la diputacion provincial y demás corporaciones que estime conveniente, informará cuanto se le ofrezca sobre el pensamiento económico y ordenanzas de construccion presentados por el autor del proyecto; en la inteligencia de que por esta informacion no se coarta ni suspende la facultad de edificar, concedida á los particulares por el artículo anterior.

Art. 3.° La misma autoridad cuidará de que el replanteo de las nuevas alineaciones, el relieve de las rasantes y las demás obras tengan lugar con estricta sujecion al referido proyecto.

Art. 4.° El ministro de Fomento remitirá al de Hacienda una copia autorizada del plano aprobado para que se proceda al deslinde de los terrenos de las murallas y demás pertenecientes al Estado, con el objeto de que pueda disponerse desde luego de los que no se destinan á vía pública. Igual copia se remitirá á los ministerios de la Guerra, Gobernacion y Marina para los efectos que previene la real órden de 9 de diciembre de 1858 y demás que convengan.

Art. 5.° En el presupuesto del Estado se consignará la cantidad necesaria para la adquisicion y publicacion del proyecto aprobado que servirá de estudio para construcciones análogas.

Dado en Palacio á treinta y uno de mayo de mil ochocientos sesenta.—Está rubricado de la real mano.—El ministro de Fomento, Rafaél de Bustos y Castilla.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS.—CONSTRUCCIONES CIVILES.—De acuerdo con lo mandado en Real órden de 14 del actual, y oido el parecer emitido

surgir en el seno de las sociedades, ha sido hasta aquí mirada con la mas completa indiferencia y abandono.

Lo demás será obra, quizás no muy tardía, del tiempo, del cual confiadamente espero la confirmacion y la realizacion de mis teorías.

---

por V. S., esta Direccion General ha dispuesto encargar á V. S. mande imprimir tres mil ejemplares del proyecto de ensanche y reforma de la ciudad de Barcelona, formado por V. S., en toda su estension. Al propio tiempo ha dispuesto que para que la impresion salga mas correcta y esmerada, la vigile, dirija y corrija V. S., dando cuenta mensualmente á esta superioridad del Estado en que se encuentre. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 20 de diciembre de 1863 —El Director general, Tomás de Ibarrola. —Sr. D. Ildefonso Cerdá, autor del proyecto de ensanche y reforma de la ciudad de Barcelona. (Madrid.)

ADVERTENCIA.

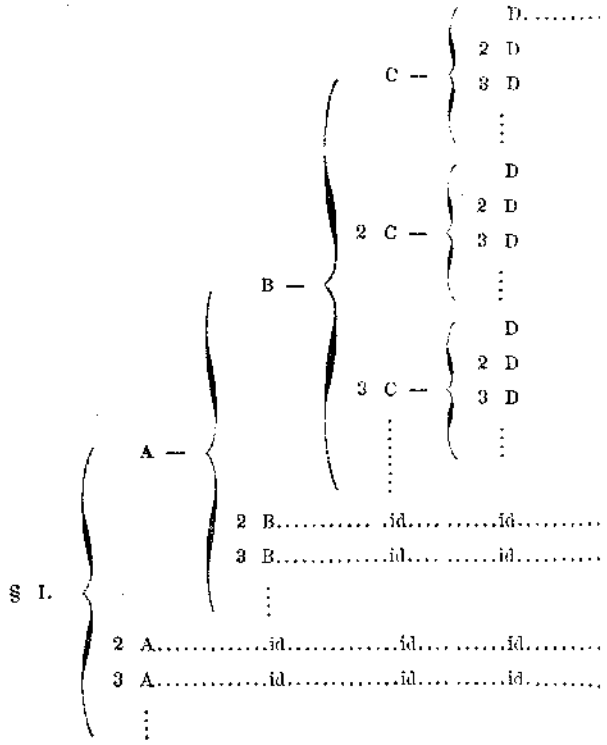
El método analítico que hube de proponerme y constantemente he seguido para llegar por grados desde los hechos mas triviales y conocidos á los mas complejos y menos apreciados, buscando principios sintéticos fundamentales, y de general aplicacion en una materia, bajo el punto de vista científico, enteramente nueva, ese método y el natural deseo de evitar la confusion que produce siempre la amalgama de ideas y de hechos de diversa naturaleza é índole diferente, me han obligado á llevar la division y la subdivision mas allá de lo que los signos tipográficos, hasta aquí generalmente admitidos, consintieran. Por esto me he visto precisado, ya que tan pequeño obstáculo de forma no debia detenerme en mi marcha, á escogitar algunos signos muy pocos usados, confiando en que la benevolencia del lector me dispensará esa novedad.

Con el fin de que mi sistema de signaturas pueda desde luego ser comprendido y apreciadas las diversas gerarquías de division y subdivision en esta obra empleadas, juzgo conducente manifestar aquí que, además de la usual division de este tratado en partes, *de las partes en* libros, *de los libros en* secciones, *cuando ha sido necesario, de estas ó de los libros en* capítulos, *y de los capítulos en* párrafos, *para poder designar de una manera lata, clara y sencilla todas cuantas divisiones ulteriores hayan de ocurrir, he imaginado un número de séries que podrá ser igual al de las letras de nuestro alfabeto, que he tomado como nominadoras de dichas séries, cada una de las cuales se supone compuesta de un número indefinido de términos cuya sucesiva progresion se individualiza por medio de los guarismos de órden de la numeracion árabe, puestos á manera de coeficientes delante de las letras que dán nombre á las séries, en la forma que se espresa en el cuadro elemental y en la tabla sinóptica de las combinaciones á que dá lugar, que para mayor claridad vá á continuacion.*

CUADRO DE LAS SÉRIES ALFABÉTICO-NUMERALES EMPLEADAS PARA LA SIGNATURA DE LAS DIVISIONES Y SUBDIVISIONES DE LOS PÁRRAFOS.

	DESIGNACION DE LAS SERIES ALFABÉTICAS.				
	A.	*B.*	*C.*	*D.*	*Z.*
TÉRMINOS DE LAS SÉRIES.	A	B	C	D	Z
	2 A	2 B	2 C	2 D	2 Z
	3 A	3 B	3 C	3 D	3 Z
	4 A	4 B	4 C	4 D	4 Z
	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮

TABLA SINÓPTICA DE APLICACION.



Si en el decurso del trabajo fuese conveniente verificar alguna subdivision incidental en cualquiera de los términos de las séries establecidas, se designarán los apartes de esa subdivision por medio de la numeracion árabe en la forma ordinaria.

Las notas esplicativas que sea necesario poner al pié de las páginas, irán indicadas por las letras minúsculas de nuestro alfabeto, puestas entre paréntesis.

PARTE PRIMERA.

DE LA URBANIZACION EN GENERAL.

INTRODUCCION.

Antes de entrar en el estudio de un asunto, es muy conveniente y admitido por regla general en el didacticismo empezar por la definicion y esplicacion de las palabras en aquella materia mas usuales, y cuya significacion no esté bien definida, ó que tengan una acepcion varia é incierta, ó que requieran alguna aclaracion para evitar un trabajo molesto é inútil, equivocadas interpretaciones, ó una errónea aplicacion.

Con mucho mayor motivo que cualesquiera otros autores, me veo precisado á seguir esa racional costumbre, yo que voy á conducir al lector al estudio de una materia completamente nueva, intacta, virgen, en que, para ser todo nuevo, han debido serlo hasta las palabras que he tenido que buscar é inventar, pues como tenia que emitir ideas nuevas, no podia encontrar su espresion en ningun panléxico. Colocado en la alternativa de inventar una palabra, ó de dejar de escribir sobre una materia que á medida que he ido profundizando en su estudio, la he creido mas útil á la humanidad, he preferido inventar y escribir, que callarme.

El uso de una palabra nueva no puede ser censurable siempre y cuando la necesidad lo justifique, y lo abone un fin laudable. Y yo por mi parte no creo que deba demostrar la necesidad, cuando es sabido que trato de una ma-

teria que nadie hasta aquí ha tratado; y en cuanto al fin á que van encaminadas mis tareas, abandono su apreciacion al recto juicio del lector, despues que haya leido un capítulo cualquiera de esta obra.

Lo que sí debo hacer, y haré con mucho gusto, es esplicar la significacion que tengan las palabras nuevas que vayan ofreciéndoseme al paso, y las razones filológicas y filosóficas que he tenido para adoptarlas. Y aun cuando reconozco la ventaja de dar estas esplicaciones en notas oportunamente colocadas al pié del texto en que la palabra nueva se encuentra por primera vez aplicada; no creo tener que seguir semejante método, ya que, en esta misma PARTE PRIMERA, lib. III, cap. III, §. VII, se me presenta una ocasion oportunísima para ocuparme del *Nomenclator urbano* y de esplicar por consiguiente de una manera minuciosa, etimológica, analítica y filosófica todas las voces aplicadas para espresar ideas referentes á la urbanizacion. Esto no obstante, juzgo conveniente anticipar aquí algunas esplicaciones respecto de dos palabras que debiendo ser de uso general y constante en el texto, y campeando una de ellas en el mismo título de la obra, cuyo sugeto forma, merecen una esplicacion prévia mas detallada, mas razonada y cumplida; tales son las palabras *urbanizacion y urbe*.

A poco de haber empezado mis investigaciones, de mera curiosidad al principio y de detenido estudio despues, acerca del modo de funcionar el hombre en esos grandes colmenares que se llaman comunmente ciudades, y las relaciones íntimas que le unen con su vivienda y á esta con la del vecino y á todas las viviendas entre sí y á la calle ó vía pública con todas las viviendas, y los sacrificios que imponen, y las ventajas que proporcionan las casas unas á otras, y todas á la calle, y la calle á todas las casas; y observé los muchos y complicados intereses que juegan y luchan y se combaten en estos grandes palenques donde se concentran y bullen todos los de una comarca, á veces de una provincia y distrito, á veces de una nacion entera; y me convencí de la parte muy principal, que no voluntaria, sino forzadamente, toman en esas luchas los intereses materiales, los morales, los administrativos, los políticos y los sociales y los de la salud pública y del bienestar del individuo, que son casi siempre las víctimas sacrificadas á la prepotencia de aquellos; cuando llegué á discernir con claridad los gravísimos males y funestos resultados, que así al individuo como á la familia, así al vecindario como á la humanidad se seguian de la ignorancia ó abandono con que se miran por lo general estas cuestiones, casi nunca bien estudiadas, casi nunca bien comprendidas, y lo que es peor, casi siempre erradamente resueltas; y cuando íntimamente convencido de que no solo podrian evitarse ese cú-

mulo de males sin tasa ni medida que llueven sobre la humanidad encerrada en tales hormigueros; sino que podrian en cambio proporcionársele grandes bienes, si llegase un dia feliz en que descubiertos á fuerza de constantes investigaciones y estudiados y comprendidosy debidamente aplicados los principios que para poner órden y concierto y armonía entre elementos tan heterógeneos y las mas veces encontrados, dicta la naturaleza, la razon natural enseña, y proclama el derecho natural y á veces el escrito, me decidí á probar á escribir algo sobre asunto tan complexo y complicado como árduo y nuevo; lo primero que se me ocurrió, fué la necesidad de dar un nombre á ese *mare-magnum* de personas, de cosas, de intereses de todo género, de mil elementos diversos, que sin embargo de funcionar, al parecer, cada cual á su manera de un modo independiente, al observarlos detenida y filosóficamente, se nota que están en relaciones constantes unos con otros, ejerciendo unos sobre otros una accion á veces muy directa, y que por consiguiente vienen á formar una unidad. Sabe que el conjunto de todas estas cosas, sobre todo en su parte material, se llama *ciudad*; mas como mi objeto no era espresar esa materialidad, si mas bien la manera y sistema que siguen esos grupos al formarse, y como están organizados y funcionan despues todos los elementos que los constituyen, es decir, que además de la materialidad debia espresar el organismo, la vida si así cabe decirlo, que anima á la parte material; es claro y vidente, que aquella palabra no podia convenirme. Tal vez me habrian servideo algunos de los derivados de ciudad, *civitas,* que las lenguas modernas admiten; encontré, empero, que todas esas palabras, tenian ya una acepcion generalizada, muy diferente de la que yo buscaba. En efecto, todos los derivados de *ciudad* y de *civil,* se aplican para espresar ó referirse al estado de mayor desarrollo intelectual y moral, ó bien á los derechos, prerogativas y preeminencias, que tiene el hombre domiciliado en las ciudades, ó se le atribuyen, cosas todas de que yo ni por un momento he pensado ocuparme directamente. Y despues de haber tomado y dejado sucesivamente muchas dicciones simples y compuestas, hube de recordar la palabra *urbs* que por lo mismo que no abandonó el Lacio y no pasó á los pueblos que adoptaron su idioma, á causa sin duda de habérselo reservado, como un título nobiliario de preeminencia la prepotente y dominadora Roma, se prestaba mas fácilmente á mi objeto, y podia proporcionarme algun derivado vírgen, si así puedo decirlo, propio y adecuado á mi idea, nuevo como el asunto á que queria aplicarlo y tan general y comprensivo, que abarcase sin violencia todo ese conjunto de cosas diversas y heterogéneas que, armonizadas por la fuerza superior de la sociabilidad humana, forman lo que llamamos una *ciudad,*

y que los latinos designaron mas propiamente con el nombre de *urbs*, que de *civitas* palabra que derivada visiblemente de *civis*, es decir, *ciudadano*, hubo de tener una significacion análoga á la de la palabra *poblacion*, que es la que nos sirve tambien para espresar un grupo de edificaciones, aunque mas propiamente con relacion al vecindario, que á la parte material de las construcciones. Corrobora esto el mismo orígen que los etimologistas latinos atribuyen á la palabra *urbs*, síncope de *urbum* ó arado, que era el instrumento con que marcaban los romanos el recinto que habia de ocupar una poblacion, cuando iban á fundarla, lo cual prueba que *urbs*, denota y espresa todo cuanto pudiese comprenderse dentro del espacio circunscrito por el surco perimetral que abrian con el auxilio de los bueyes sagrados. De suerte que cabe decir sin violencia alguna, que con la abertura del surco *urbanizaban* el recinto y todo cuanto en él se contuviese; es decir, que la abertura de este surco, era una verdadera *urbanizacion*; esto es, el acto de convertir en *urbs* un campo abierto ó libre.

Hé aquí las razones filológicas que me indujeron y decidieron á adoptar la palaba *urbanizacion*, no solo para indicar cualquier acto que tienda á agrupar la edificacion y á regularizar su funcionamiento en el grupo ya formado, sino tambien el conjunto de principios, doctrinas y reglas que deben aplicarse, para que la edificacion y su agrupamiento, lejos de comprimir, desvirtuar y corromper las facultades físicas, morales é intelectuales del hombre social, sirvan para fomentar su desarrollo y vigor y para acrecentar el bienestar individual, cuya suma forma la felicidad pública.

Por las mismas razones he adoptado las palabras *urbanizar*, *urbanizador*, que el lector encontrará en cada página de este libro.

Por lo que hace á la palabra *urbe*, que uso tambien con frecuencia, diré que su adopcion ha sido efecto de la necesidad, porque nuestro idioma no me suministraba una á propósito para mi intento. Para espresar en él un grupo de edificaciones, tenemos las palabras *ciudad, villa, pueblo, lugar, aldea, feligresía, caserío, alquería, quinta*; pero toda esa série de nombres están destinados á significar las diversas gerarquías que se forman entre los grupos de casas segun su número, magnitud y estension, y antiguamente denotaban tambien la diversidad de fueros, privilegios, inmunidades y prerogativas que por sus códigos municipales, cartas-pueblas, y otras gracias de nuestros monarcas disfrutaba cada grupo. Y como muchas veces me he visto precisado á espresar simple y genéricamente un grupo de edificios, sin relacion alguna concreta á su magnitud que es casi del todo indiferente para la aplicacion de los principios fundamentales de la urbanizacion, ni á su gerarquía,

que no las reconoce ni puede reconocerlas la ciencia urbanizadora; en estos casos, para evitar el uso de la palabra *poblacion*, nombre génerico que tiene nuestro idioma para indicar todo conjunto de casas habitadas, y que adolece del inconveniente, gravísimo para mi objeto, de significar asimismo el conjunto de personas que pueblan un país, comarca, ciudad ó aldea, y no pudiendo emplear tampoco la palabra *pueblo*, cuya diversidad de significaciones le hacen mas anfibológico todavía que á *poblacion*, me he visto obligado á valerme de la palabra latina *urbe*, aplicándola en su sentido mas lato y genérico posible.

Yo creo que mis lectores me dispensarán en gracia de la claridad estas libertades filológicas, por otra parte bien inocentes, y sobre todo muy insignificantes en comparacion del alto y humanitario objeto á que van encaminadas mis tareas y especialmente esta publicacion.

Despues de estas esplicaciones filológicas, que bajo el punto de vista científico no serán del todo perdidas, ya que, para justificar la introduccion de una palabra nueva, ha sido preciso dar una nocion sucinta de la idea complexa que la nueva palabra significa, exige el buen método definir lo que para la ciencia es la urbanizacion.

Bajo este concepto, la urbanizacion es un conjunto de conocimientos, principios, doctrinas y reglas, encaminados á enseñar de que manera debe estar ordenado todo agrupamiento de edificios, á fin de que responda á su objeto, que se reduce á que sus moradores puedan vivir cómodamente y puedan prestarse recíprocos servicios, contribuyendo así al comun bienestar.

Si escribiese una obra elemental, esplicaria aquí y esplanaria ámpliamente cada una de las palabras de que esta definicion se compone; mas como no puede ser por ahora este mi propósito, me limitaré á decir, que el lector encontrará en este libro, aun cuando no vayan espuestos en forma elemental y didáctica, todos los conocimientos, todos los principios y doctrina á que deben obedecer los agrupamientos de viviendas humanas, para corresponder digna y adecuadamente al objeto de su formacion, que seguramente no es ni puede ser el de imponerse sus moradores sacrificios costosos é inútiles, ni perjudicarse, sino el de contribuir al acrecentamiento de los goces y comodidades, de la dicha individual y colectiva.

Por lo demás, sé ya muy bien que la urbanizacion, aun cuando reuna todas las condiciones necesarias para obtener un lugar distinguido entre las ciencias que enseñan al hombre el camino de su perfeccionamiento, lugar que, á no dudarlo, se apresurarán á concederle los hombres técnicos y filósofos tan luego como sea, cual corresponde, estudiada, profundamente analiza-

da y debidamente comprendida, mientras no llegue este caso no puede, ni siquiera debe hoy por hoy aspirar á mas que, á ser conocida y considerada como un hecho, hecho que por otra parte desde luego se presenta admirable por su complexidad, grande por sus tendencias, inmensurable por sus resultados, por la influencia que ha ejercido, que ejerce y ejercerá siempre en la vida del hombre social. Bajo este punto de vista, la urbanizacion es simplemente un agrupamiento de albergues, puestos en relacion y comunicacion mútua, para que los albergados puedan tratarse, puedan ayudarse, defenderse, auxiliarse recíprocamente y prestarse unos á otros todos aquellos servicios que sin perjuicio propio puedan concurrir al acrecentamiento y desarrollo del bienestar y prosperidad comun.

No se crea, empero, que al ser así considerada, pierda la urbanizacion un átomo de su importancia, pues esa importancia no la debe al oropel de un título que el capricho ó las circunstancias puedan darle, sino que la tiene por sí misma, por lo que ha sido, por lo que es, por lo que debe ser, por lo que será. No la consideremos como una ciencia, sea: limitémonos por el pronto á considerarla como un hecho; ¿y qué? ¿será acaso por esto menos digna de estima? nó; porque siempre y de todos modos habrá de merecer el ser estudiado un hecho que ha asistido á la humanidad en su cuna, que la ha acompañado en su niñez, como en su mocedad, en sus adversidades y en su auge, y que la seguirá constante como una compañera y amiga en todas sus vicisitudes; hecho que por consiguiente abarca todos los siglos, todas las razas, todos los pueblos, todas las edades, todas las épocas. Este hecho, cuyo orígen y desarrollo se cree generalmente hijo del acaso, y que no obstante tiene á los ojos del hombre observador y filósofo principios inmutables á que ha debido obedecer, reglas fijas que seguir y un fin altamente humanitario que llenar, y que por consiguiente, aun bajo este concepto, es seguramente uno de los mas importantes ramos de la filosofía, este hecho es el que vamos ahora á estudiar desde su orígen hasta nuestros dias, y en su historia aprenderemos los elementos constitutivos que forman su sér, los principios fundamentales sobre que descansa, y los medios que deben emplearse para que la humanidad que por su naturaleza y á impulsos de un instinto irresistible, busca su dicha y su bienestar en los grandes grupos de poblacion, no encuentre en ellos su tortura, su degeneracion física, su aniquilamiento moral é intelectual.

Vamos, pues, á estudiarlo en su orígen y en sus causas (LIBRO I), á fin de poderlo seguir despues en su desarrollo sucesivo (LIBRO II) hasta la época presente. Y como el estado actual de la urbanizacion tiene para nosotros un

interés mayor y mas palpitante, nos consagraremos de una manera mas especial (LIBRO III) á su estudio analítico. Y finalmente, como ese estudio analítico, si bien nos hará comprender la complexidad de elementos urbanizadores que á su formacion han concurrido, no nos esplicará las causas de esa complexidad; al exámen detenido y filosófico de esas causas y de su concurrencia y de la influencia que han ejercido y ejercen todavía despues del trascurso de muchos siglos, dedicaremos (LIBRO IV) un pequeño tratado de esta materia, por medio del cual esperamos poner al lector en situacion de comprender y apreciar en las grandes urbes los vestigios permanentes que en ellas dejaron las pasadas civilizaciones, y hasta la que actualmente se presenta como despidiéndose de la humanidad, para dar lugar á otra que el Omnipotente ha predestinado á reemplazarla.

LIBRO I.

ORÍGENES DE LA URBANIZACION.

PRELIMINARES.

Todo tiene en el mundo su orígen y principio, y la urbanizacion debe necesariamente tener el suyo. ¿Dónde, empero, hemos de buscarlo? ¿Está acaso en la historia de las naciones? No, porque esta historia nos describe los grandes hechos de grandes grupos de hombres, y aun cuando descienda á veces á darnos á conocer su modo de ser y de vivir, encontramos ya una urbanizacion desarrollada y no en su comienzo. ¿Lo encontrarémos tal vez en la historia de algun pueblo? No, porque antes que existiese pueblo alguno, existia ya la urbanizacion. ¿Dónde, pues, hemos de buscarlo? ¿En la historia de la humanidad? Sí, pero no en la historia de la humanidad, tal como se ha escrito, sino en la historia del hombre primitivo, en la historia del hombre natural, en la historia del individuo, pues donde quiera y como quiera que existió el primer hombre, ese hombre hubo de tener necesariamente un alojamiento, un albergue, una guarida, un abrigo; y donde quiera que se encuentre esa guarida primitiva, allí, allí mismo, está el orígen de la urbanizacion. Orígen débil, si se quiere, insignificante, despreciable á los ojos de muchos, y por todos menospreciado: orígen importantísimo no obstante á los ojos del pensador filósofo, orígen que interesa á la humanidad inquirir y conocer, porque de él han de arrancar las primeras consecuencias que han de formar los principios esenciales de la ciencia urbanizadora. Inquiramos, pues, y trabajemos para

encontrar y fijar ese origen y causa primera de la urbanizacion que ha sido, es, y será la compañera inseparable del hombre, simbolo y causa primera de su civilizacion y cultura. Para conseguir este fin que constituye el objeto de este libro primero, nos consagraremos ante todo á investigar cual sea el elemento primitivo y esencial de la urbanizacion (CAP. 1.°), para examinar en seguida (CAP. 2.°), cuál es la causa primera de la combinacion de varios de dichos elementos primitivos.

CAPITULO I.

LA NECESIDAD DEL ALBERGUE ES EL ORÍGEN DE LA URBANIZACION.

El hombre ha salido de las manos de la naturaleza débil y sin el menor abrigo, sin armas naturales para defenderse contra sus numerosos enemigos, sin tegumento alguno que le proteja contra las inclemencias de la atmósfera á que está incesantemente sujeto; y por consiguiente, aun antes que vestidos que cubran su desnudez, ha debido buscar un alberque donde guarecerse asi de las fieras mas fuertes y mejor armadas que él, como del furor de los elementos que no le era dado contrarestar.

El ser privilegiado entre todos los séres de la naturaleza, el ser que Dios habia creado á su imágen y semejanza, el ser predestinado á dominar el mundo, el rey de la creacion, al aparecer sobre la tierra, se vé en la dura necesidad de buscar debajo de la corteza de este globo una madriguera donde preservarse de los prepotentes y fieros enemigos á quienes mas adelante debia subyugar. Sin el auxilio de ese albergue, que el instinto de conservacion le obligó á buscar, habria indispensablemente sucumbido, y no habria podido cumplirse su mision en el mundo.

Protegido, amparado, defendido en su madriguera, pudo con toda seguridad y sin riesgo ni temor alguno, dar rienda suelta á su inteligencia, destello de la divinidad, arma inmaterial, pero fuerte, dominadora, irresistible que habia de suministrarle medios para luchar y combatir con ventaja á las fieras y para dominarlas. En el fondo de ese albergue pudo escogitar planes

y preparar su ejecucion á fin de burlar á sus perseguidores que le asediaban y le esperaban á su salida para devorarle. Es decir, que el albergue que protegió su debilidad física, le permitió el empleo y desarrollo de su inteligencia, origen fecundo de poder y predominio, que habria permanecido inactivo, infecundo, nulo, si el hombre se hubiese visto precisado á vivir corriendo azorado, receloso, desatentado por riscos y breñas, sin un momento de reposo sin un instante de tranquilidad y calma.

Se vé, pues, que el hombre debe al albergue la conservacion de su existencia, que habria terminado á poco de manifestarse, entre las garras de las fieras, ya que no por efecto de la intempérie; y le debe además el desarrollo de sus facultades mentales que en la continua fatiga y en medio de la agitacion y del miedo incesantes no habrian podido funcionar. ¡Tal y tan grande es la importancia del albergue en la historia de la humanidad, á la cual protege, cobija y salva en su misma cuna!

En vista de todo esto que el hombre mas bárbaro y rudo siente, esperimenta, toca, aun cuando no sepa darse razon de ello, nada tiene de estraño, antes bien se esplica fácilmente, ese apego innato que el hombre de todas las razas y climas, de todas las regiones y épocas, de todos los sexos, de todas las edades y condiciones, desde el hotentote hasta el mas culto y civilizado, conservan constante é irremisiblemente á su albergue. Cualesquiera que sean las circunstancias en que se encuentre, es el albergue la primera entre todas sus primeras necesidades, la primera de sus aspiraciones, el primero de sus afanes. Y si algun individuo hay, no entre los salvages, que allí seria imposible, sino entre los civilizados, donde solo pueden encontrarse semejantes monstruosidades, si algun individuo, repetimos, hay que mire con desdén ó abandono el tener ó dejar de tener albergue, es considerado como un ser indigno, degenerado, embrutecido; y la sociedad que estampa sobre su frente el terrible anatema de *hombre sin patria ni hogar*, lo lanza de su seno y lo relega á una cárcel. Sucede no pocas veces que el *hombre sin patria ni hogar* se encuentra reducido á ese mísero estremo no por culpa suya, sino por culpa de la misma sociedad; y esta no obstante no le perdona su estado, aunque sea efecto de su propia falta. No decimos esto por el deseo de sincerar al uno para acusar á la otra; nuestro propósito aquí va encaminado solo á manifestar la importancia vital que en todas y cualesquiera situaciones tiene el albergue para el hombre, importancia que arrastra á la sociedad civilizada á castigar como un delito el no tenerlo, sin inquirir si hay ó no motivos que atenuen ó escusen esta falta.

Esta necesidad inherente á la misma naturaleza del hombre, que le acom-

paña á todas partes, que se hace sentir en todas las edades, situaciones y circunstancias de su vida, que va con él hasta despues de su muerte, pues el sepulcro se llama su última morada, y el carecer de ella se ha mirado en todos tiempos y en todas las naciones como la mayor de las desgracias, esa necesidad, decimos, nos obliga á considerar el albergue como un tegumento artificial, si, pero imprescindible, como un apéndice indispensable, como el complemento del organismo humano. Por esto á la idea del hombre va constantemente unida la de su albergue que con tal motivo se designa con el muy significativo, muy propio, muy adecuado nombre de *vivienda*, es decir, que es su vida y el complemento de su ser, como hemos dicho antes. El hombre puede en circunstancias dadas prescindir y prescinde de sus vestidos; pero nunca ni en circunstancia alguna prescinde de un albergue. Hablad al salvage de los trópicos de los vestidos del hombre civilizado, y recibirá con la rechifla del mas soberano desdén vuestras palabras, cuyo objeto es para él una ridícula superfluidad; sin embargo, hablad á ese mismo hombre de nuestros albergues, y os responderá con la mas formal gravedad, señalándoos con el dedo su choza, como para manifestaros el orgullo que siente al poseerla. Y es que allí tiene, ni mas ni menos que el mas encopetado europeo, su familia, allí la guarece y se guarece contra las fieras y contra los elementos, allí va á ocultar los pesares de su vida, allí va á disfrutar placeres inefables con sus hijos y su esposa, allí, en una palabra, está el complemento de su ser.

Pedidle á ese mismo hombre de las selvas que os acompañe en vuestra escursion, y accederá gustoso á vuestra demanda, mientras no sea preciso perder de vista su morada, ó hasta donde por lo menos crea fácil volver á encontrarla. Y esto quiere decir que el hombre salvaje siente, lo mismo y con mas vehemencia aun que el civilizado, una afeccion invencible hácia la comarca donde tiene establecida su vivienda, de suerte que diríase que allí donde tiene su morada, tiene apegado su corazon, como si la vivienda formase parte de su misma existencia.

Y haremos notar, ya que la ocasion brinda á ello, que el amor patrio, ese sentimiento heróico, ese sentimiento elevado y noble, que tantos mártires gloriosos y tantos héroes ha producido, ese amor arranca del seno mismo del hogar doméstico, de la vivienda, del albergue del hombre. De ahí es que en la frase gráfica de que poco há hemos hablado, *hombre sin patria ni hogar*, se ven unidas las dos ideas de hogar y de patria que vienen á ser correlativas, como que sin patria no hay hogar, ni hogar sin patria. Solo nos parece sensible que la cadencia y armonía del lenguaje hayan hecho anteponer la pa-

tria al hogar, cuando este debia preceder á aquella, puesto que es su generador, su creador.

Creemos haber demostrado de la manera mas palmaria y cumplida que el albergue es, no solo una necesidad para el hombre físico, para el intelectual y para el ciudadano, sino que es la primera entre todas las que esperimenta en la tierra. Y nótese bien que para designar la vivienda del hombre no hemos empleado ni una sola vez la palabra *casa* que es la que en el órden civilizado designa con mas propiedad la vivienda; y ahora vamos á esplicar la razon por que así lo hemos hecho. La casa significa una construccion llevada á cabo bajo ciertas reglas, con buenos materiales y con cierto y determinado objeto, que no es otro que el de proporcionar al morador mayor ó menor número de comodidades, segun sea su magnitud y su lujo, aparte de la satisfaccion de las necesidades físicas. Mas esta no es ni la vivienda originaria, ni la de un gran número de pueblos que viven todavia privados de las ventajas que proporciona un edificio propiamente tal, sino sola y únicamente la del hombre urbanizado. Ahora bien, como nuestro intento se dirigia y se dirige á demostrar la necesidad de una vivienda, que así alcanza al hombre mas agreste y salvaje, como al mas culto y civilizado, ó mejor, que afecta con mas fuerza y mayor apremio al salvaje que al urbanizado; nos hemos visto obligados á buscar una palabra genérica que comprendiese indistintamente todas las clases de viviendas que en el orbe se han conocido, se conocen y hasta puedan conocerse.

Para nuestro propósito lo mismo importa la casa de un opulento banquero, que la cabaña de un pastor, lo mismo el palacio de un monarca, que la caberna, cava ó *cau* de un troglodita, pues tanto las unas como las otras, y mas aun si cabe las segundas que las primeras, están demostrando de la manera mas elocuente que el hombre en cualquiera situacion en que se encuentre, cualesquiera que sean su posicion y circunstancias, necesita siempre un abrigo sólido que le defienda y proteja.

Lo único que hay de notable en esa variedad inmensa de habitaciones, es que en cada situacion y segun sean sus circunstancias, sin dejar de sentir la misma necesidad primitiva, ha ido el hombre buscando nuevos medios de satisfacerla, mas propios y adecuados á su ser y á la mayor cultura que iba adquiriendo. De esta manera resulta evidenciado naturalmente y sin esfuerzo, que la cultura de los pueblos viene grafiada por la construccion de sus viviendas, ó lo que es igual, que la civilizacion y la urbanizacion corren parejas, son una misma cosa.

Esto que acabamos de decir se refiere al género y calidad de habitaciones

que las diversas generaciones y pueblos del globo han usado y usan. Y en cuanto á la situacion ó localidad en que las viviendas del hombre se encuentren, no podemos menos de espresar tambien que para nuestro intento lo mismo significa que estén en la cima de un monte, que en la profundidad de un valle, asi en las apartadas regiones de la Oceania, como en la culta Europa, tanto en medio de un miserable desierto, como en el centro de una urbe grande y opulenta. Donde quiera que esté situado, siempre el albergue nos está demostrando la necesidad imperiosa que de él siente el hombre en todas partes: siempre y donde quiera se nos presenta como el apéndice indispensable y complemento preciso de su existencia.

Si, pues, el hombre solitario, como el social, el caribe, como el civilizado esperimentan siempre y en todas partes la imperiosa necesidad de procurarse un albergue; y si su primer cuidado y afan van encaminados á satisfacer esa necesidad antes que cualquier otra; resulta que esa necesidad ha sido el orígen primero y causa única, pero poderosa, de la urbanizacion. Y como esa necesidad la esperimentó lo mismo el primer hombre, que todas las demás generaciones de él descendientes, como la sentirán todos hasta el fin de los siglos; es de ahí que el orígen de la urbanizacion arranca desde el orígen mismo de la humañidad. Donde quiera que haya existido un hombre, ha habido para él un albergue; y donde quiera que ha habido un albergue, allí ha estado el orígen, el primer elemento de urbanizacion.

¡Tal es, tan noble, tan antiguo y elevado el orígen de la urbanizacion Ella sirvió de cuna, si así cabe decirlo, al hombre, le defendió luego contra el sinnúmero de fieras carnívoras que amenazaban constantemente su existencia: ella le protegió del furor de los elementos: ella le suministró abrigo para sus tiernos hijos: ella le dió reposo y tranquilidad para que fuese desarrollando sus facultades intelectuales y morales: ella amansó su fiereza, y suavizó sus costumbres: ella le condujo al estado de sociedad: ella le enseñó la cultura: ella le civilizó. En una palabra, el hombre debe á la urbanizacion que nació con él, y con él creció, todo cuanto es, todo cuanto puede ser en este mundo, la conservacion de su existencia individual primero, su desenvolvimiento moral é intelectual despues, y por fin la existencia social. ¡Tanta importancia, tanta trascendencia encierra la ciencia urbanizadora con tamaño desdén y menosprecio considerada hasta aquí por el hombre que no ha sabido apreciar debidamente los inmensos beneficios que de ella ha recibido!

CAPITULO II.

LA SOCIABILIDAD DEL HOMBRE ES LA CAUSA DEL DESARROLLO DE LA URBANIZACION.

En el capítulo anterior hemos demostrado que la necesidad que tiene el hombre de un albergue en todas las situaciones y circunstancias en que puede encontrarse, es el orígen de la urbanizacion; y de ahí resulta que el albergue es el primer elemento constitutivo de esta. No es empero la urbanizacion misma, y dista mucho de serlo; como una gota de agua no es el mar, que encierra en su seno inmensidad de millones de gotas.

La urbanizacion es mucho mas que un albergue, y aun mas que muchos albergues, sola y aisladamente considerados. La urbanizacion para ser tal, requiere un agrupamiento, mas ó menos bien organizado, de albergues con el fin de que sus moradores puedan comunicarse entre sí y prestarse servicios recíprocos.

Al decir agrupamiento, no queremos significar que los albergues elementales de la urbanizacion y que van á formarla ó constituirla, estén juxtapuestos, ni siquiera muy aproximados. La distancia, como no sea tan grande que haga imposibles ó difíciles las comunicaciones de los albergues agrupados, importa muy poco, y no destruye el agrupamiento en el sentido en que usamos esta palabra. El caso está en que pueda cumplirse el objeto final del agrupamiento, que es el de prestarse los agrupados recíprocos servicios. Mientras esto pueda verificarse, seria hasta una puerilidad risible entretenerse en medir y fijar distancias.

Ello es verdad, sin embargo, que la facilidad en prestarse servicios de uno á otro albergue está en razon inversa de las distancias; pero tambien lo es que la absoluta desaparicion de estas produce gravísimos perjuicios que desvirtuan y neutralizan, al menos en gran parte, las inapreciables ventajas del agrupamiento, y hasta podria llegar, y ha llegado desgraciadamente á producir resultados funestos. Esto, sin embargo, pertenece ya á los principios científicos de la urbanizacion que no seria oportuno presentar y desenvolver aquí. Para nuestro intento, basta consignar que la urbanizacion se encuentra constituida y funcionando donde quiera que exista un grupo de albergues mas ó menos perfectos, mas ó menos numerosos, mas ó menos distantes entre sí, cuyo agrupamiento tenga por objeto y llene el fin de establecer relaciones y comunicaciones entre unos y otros.

Para dar una idea de la urbanizacion en el terreno de la ciencia, diremos que sus elementos constitutivos son los albergues, su objeto la reciprocidad de los servicios y sus medios las vias comunes, es decir, de comun aprovechamiento.

Despues de estas esplicaciones, bastantes en nuestro concepto á dar una idea, siquiera sea muy compendiosa y condensada, de la urbanizacion, podemos entrar de lleno en el exámen de la tésis que encierra el epígrafe de este capítulo, y cuya demostracion queda ya muy simplificada.

Cuando el hombre hubo satisfecho la primera necesidad que le aquejaba en su aislada debilidad, estableciéndose, amparándose y defendiéndose en un albergue, orgulloso con esta su primera conquista, sintió en el fondo de su corazon un impulso irresistible que le arrastraba invenciblemente á buscar la compañía y ayuda de sus semejantes. Este sentimiento innato en el hombre, que Dios puso en su corazon para que pudiese cumplir la alta mision que le confiaba sobre la tierra, este sentimiento al cual la humanidad debe todos sus progresos, es tambien la causa inmediata de la urbanizacion. Al ir el hombre al encuentro de otro hombre, al formar los primeros elementos de asociacion; como asociado lo propio que aislado tenia la misma necesidad de alojamiento, y como por otra parte no podia llevar consigo el que tenia establecido anteriormente en otra parte; hubo de construirse otro nuevo en la comarca misma en que estaba el de su compañero y con relaciones de comunicacion con él, pues de otra suerte no habria quedado cumplido el objeto natural de la asociacion, que no podia ser otro que el de defenderse y auxiliarse recíprocamente. Dos albergues así combinados con condiciones de comunicatividad forman ya un grupo de albergues, y constituyen por consiguiente la urbanizacion. Si á este pequeño grupo primitivo se agregan, como

es regular y natural, otro y otros albergues, sin variar en lo mas mínimo la esencia del grupo primitivo; tendremos una urbanizacion mas nutrida menos simple y mas compuesta aunque en el fondo siempre la misma. Entre un grupo primitivo de dos albergues y la urbe mas populosa que los cuenta por millares, no hay mas diferencia que la proveniente del mayor número con las consecuencias naturales que con respecto á las vias de recíproca comunicacion el aumento de albergues ha de producir.

De esta manera se esplica como acrecentándose las sociedades, y aumentándose proporcionalmente los albergues combinados, fueron formándose grupos de urbanizacion cada dia mayores, donde lentamente y con el trascurso de los siglos fueron desarrollándose á la par que la urbanizacion, la inteligencia, los instintos generosos, las costumbres suaves, la buena moral, la cultura, las artes, las ciencias, todos los elementos, en una palabra, que constituyen la verdadera civilizacion. Desde las primeras cabernas hediondas de los fieros troglodítas la urbanizacion ha ido conduciendo á la humanidad poco á poco y paso á paso, pero con perseverancia progresiva, hasta esos inmensos grupos que con el nombre de ciudades contemplamos con admiracion y éxtasis.

El instinto de sociabilidad produjo la urbanizacion; y en la urbanizacion han encontrado la inteligencia y los nobles sentimientos del hombre el desenvolvimiento necesario para crear los elementos civilizadores. Sin la sociabilidad los primitivos albergues de la raza humana se encontrarian todavía, como se encuentran los nidos de las águilas, en las hendiduras de los bancos de rocas que coronan las grandes cordilleras que cruzan el globo. El instinto social arrancó de allí á las familias troglodítas que bajaron, y se encontraron en la falda de las montañas donde la urbanizacion les enseñó á construir con los grandes peñascos desprendidos de las alturas, cuevas artificiales, indicacion primera de la edificacion. Nuevos grupos de familias destacadas de este primitivo núcleo iban bajando á valles mas hondos y amenos, y á cada paso que daban en su marcha descendente iba subiendo de punto el desarrollo intelectual, y á los nuevos elementos de construccion que encontraban, seguia un nuevo sistema de alojamientos, transitorios y portátiles unos, fijos y permanentes otros, inspirados aquellos por un jefe de tribu aventurero y vagabundo, hijos estos de las delicias de una comarca que convida á disfrutar su apacible tranquilidad, á la sombra de una vida patriarcal.

Al paso que las tribus errantes conservaron su barbarie por muchísimo tiempo, tanto que aun en nuestros dias es fácil encontrar algunas de ellas privadas de los beneficios de la civilizacion; las que permanecieron tranqui-

las, fueron perfeccionando de generacion en generacion la construccion de sus albergues, y con la seguridad, sosiego y bienestar doméstico, debidos á los adelantos de la urbanizacion, pudo la civilizacion penetrar por entre aquellos toscos agrupamientos de edificacion incipiente y seguir su marcha magestuosa y sublime, dando por resultado el levantamiento de *urbes* tan considerables y sorprendentes como Menfis, Babilonia, Palmira, Nínive y tantas otras que brillaron en la antigüedad, y que cayeron arruinadas á impulsos de grandes catástrofes que si contuvieron por algun tiempo los adelantos de la urbanizacion y de la civilizacion, no destruyeron por esto su espíritu vivificador que renació con nuevos brios en Atenas y en Roma, de donde fué lanzado tambien mas tarde por la inundacion de la barbárie del Norte, para reaparecer triunfante despues de algunos siglos en las grandes urbes del mundo moderno.

En medio de estas grandes catástrofes sociales es digno de notar como los vestigios de la urbanizacion subsisten en pié, al paso que los de la civilizacion desaparecen ante la barbárie de las hordas invasoras. Las obras de urbanizacion tienen un carácter material y permanente que no cede con tanta facilidad á la influencia barbarizadora de las grandes guerras, como los adelantos de la civilizacion que encarnados en las costumbres de un pueblo llegan á degenerarse y desaparecer siempre que un pueblo salvage consigue con la fuerza de su brutal empuje vencer, conquistar, esclavizar y destruir á otro pueblo civilizado. El renacimiento, antes que aprendiera en los escasísimos libros que sobrevivieron á la ruina de las urbes griegas y del imperio romano la civilizacion de aquellos pueblos, habia aprendido ya en los grandes monumentos de los siglos de Péricles y Augusto, que habian subsistido, la urbanizacion que en aquellos siglos de oro habia predominado. Por esto la urbanizacion pudo levantarse antes que su compañera, triunfante y ufana, rica con los despojos de todas las edades y de todos los siglos, creando esos inmensos grupos de poblacion, esas *urbes*, grandiosas como Nínive y Babilonia, brillantes como Atenas, deslumbradoras como Roma y ostentando al propio tiempo su tipo peculiar que, distinguiéndolas de todo lo antiguo, las hizo propias y adecuadas para la civilizacion que ha prevalecido hasta hoy: ¡asi fuesen propias para la que asoma!

Hemos descrito á muy grandes rasgos la historia de la urbanizacion desde que la sociabilidad humana la arrancó de las asquerosas y aisladas madrigueras arañadas debajo de los peñascos, hasta dejarla en el estado brillante y deslumbrador que ostenta orgullosa en nuestras *urbes*. Para llegar desde aquel estremo hasta este punto, que no es estremo y que dista mucho de

serlo, porque la perfectibilidad humana se encuentra hoy en la mayor lozanía de su desarrollo, para llegar, repetimos, de uno á otro punto, ¡cuántas generaciones, cuántos siglos, cuántas luchas y cuántas civilizaciones han debido principiar, desarrollarse y hundirse en el abismo de la eternidad!

Esto es lo que vamos á estudiar en el siguiente.

LIBRO II.

DESARROLLO DE LA URBANIZACION.

PRELIMINARES.

Es seguramente uno de los espectáculos mas grandiosos y sorprendentes, á la par que uno de los mas halagüeños, el que presenta la humanidad en su obra perseverante de urbanizacion. Su orígen no puede ni debe buscarse, no está como el de los pueblos mas renombrados de la historia, en la fundacion de una colonia llevada á cabo por unas cuantas familias, por un puñado de hombres fugitivos, errantes ó aventureros, que al fin tomaron posesion de un territorio y se fijaron en él, formando el núcleo primitivo y originario de su raza. La urbanizacion empieza con el primer hombre, cuya pátria importa muy poco á nuestro objeto, pues sabemos, como hemos dicho en otra parte, que donde quiera que estuviese, allí hubo el primer elemento ó gérmen de urbanizacion.

Tampoco es comparable en cuanto al fin y término, con la historia de ningun pueblo. Todos los pueblos que sucesivamente han ocupado la faz de la tierra, han recorrido constantemente sus períodos de nacimiento, desarrollo, poder, decadencia y ruina; y sin ser profetas, podemos asegurar que los pueblos y naciones que hoy se disputan el predominio del globo, perecerán tambien á impulsos de otros mas vigorosos y felices, llamados á reemplazarlos. La urbanizacion, empero, superior á todas esas vicisitudes y catástrofes, ha sobrevivido siempre al derrumbamiento de los pueblos que mas se habian esmerado en su cultivo, y ha ido siempre marchando y adelantando por la

senda de su perfeccionamiento, al cual no quiso el Omnipotente señalar los límites que impuso á las olas del Océano.

Es decir, que la obra de urbanizacion empezada por el primer hombre, seguirá desarrollándose hasta que en la consumacion de los siglos desaparezca el último hombre de la superficie de este globo. Su historia, es, pues, la historia del hombre, á cuya existencia, ora individual, ora colectiva, sirve siempre de indispensable complemento.

Las formas de ese desenvolvimiento no han sido constantemente las mismas; no lo son ahora, ni lo serán tampoco en lo porvenir. Cada raza, cada pueblo, cada generacion, tiene su sistema, sus reglas, sus gustos. Por otra parte, cada clima, cada topografía, cada hidrografía, cada formacion geológica, segun sean sus habituales manifestaciones, tiene sus peculiares exigencias, ya en las construcciones aisladas, ya en las combinadas. Y sin embargo, en medio de esa gran variedad de formas, la urbanizacion es siempre la misma en su fondo; amiga fiel del hombre, le acompaña á todas partes, y en cada situacion en que el hombre se encuentre, le presta los auxilios á esa situacion convenientes. Para la urbanizacion, la forma es nada, la satisfaccion cumplida y adecuada de las necesidades humanas es todo. En este mismo libro destinado á grafiar su desarrollo, vamos á verla activa, incansable, presurosa, adoptar diversos sistemas, tomar varias formas, buscando ingeniosamente el medio mas á propósito para servir al hombre en cada una de sus situaciones. Nuestros lectores verán con nosotros, como por esta senda que sus elementos esenciales le marcan, marcha al mismo compás que la civilizacion, ó mejor dicho, como la urbanizacion, digna precursora de ésta, la precede y le allana y prepara el camino que ha de seguir en pos.

Porque aun cuando la urbanizacion y la civilizacion arranquen de un mismo principio, que es la sociabilidad del hombre, en el órden genealógico la primogenitura corresponde de derecho á la urbanizacion, que es el efecto primero, inmediato, material de la reunion de varios individuos y familias, es la primera manifestacion de esa reunion, es la reunion misma, puesto que al congregarse cada hombre y cada familia habia de aportar su casa; al paso que la civilizacion hubo de ser un efecto ulterior de esa reunion, el resultado sucesivo del contacto, roce y relaciones entre los asociados.

En el decurso de este libro vamos á ver confirmada prácticamente la verdad de este aserto. Al escribir (CAPÍTULO I) la monografía de las diversas urbanizaciones primitivas, encontraremos las primeras manifestaciones de la urbanizacion en pueblos ó tribus en que no solo no existia nocion alguna civilizadora, sino que, y esto es mucho mas notable, apenas se observan en sus

costumbres los primeros y harto débiles destellos de la inteligencia. Y solo despues mas adelante al grafiar (CAPÍTULO II) las urbanizaciones secundarias, es decir, cuando la urbanizacion empieza á dar sus primeros pasos hácia el perfeccionamiento; empezaremos á notar algun asomo, todavía insignificante de civilizacion, á cuyo primer desarrollo asistiremos luego al describir (CAPÍTULO III) la urbanizacion complexa; y desde ese punto contemplaremos ya á ésta marchando unida y armónicamente con aquella.

Empecemos ya nuestra tarea.

CAPÍTULO I.

URBANIZACION ELEMENTAL Y PRIMITIVA.

OBSERVACIONES PREVIAS.

Para buscar el primitivo orígen de la urbanizacion que en diversas formas y bajo distintas maneras y sistemas nació y fué creciendo y desenvolviéndose sobre la faz de la tierra, no tendremos que acometer el árduo é ímprobo trabajo que se toman generalmente los antropólogos para investigar por medio de la tradicion, siguiendo el hilo de la formacion de las lenguas, analizando los colores de cada raza, anatomizando y frenologando cráneos, midiendo los respectivos ángulos faciales, ó por cualesquiera otros medios sugeridos por el afan investigador, cual fué el punto del globo donde apareció el primer hombre, y del cual por consiguiente proceden todas las razas, todas las generaciones, todos los hombres. Prescindiendo de la utilidad que de tales investigaciones pueda resultar para que el hombre cumpla con aquel sábio precepto del oráculo *Nosce te ipsum;* no puede caber la menor duda acerca de la inutilidad de semejante tarea para nosotros que solo nos hemos propuesto inquirir las diversas formas y sistemas que emplearon los hombres primitivos para satisfacer la primera y mas apremiante necesidad que sintieron de proporcionarse un albergue que protegiese su natural desnudez de la inclemencia de los elementos, y defendiese su innata debilidad, su cuerpo indefenso, contra las temibles agresiones de las fieras, en la lucha que hubo de establecerse para disputarse el predominio de una comarca.

Ya hemos dicho en otra parte, que nos basta saber que existe un hombre,

donde quiera que él se encuentre, para estar seguros, segurísimos de que en el lugar de su residencia, fuere el que fuere, ha de existir un albergue que le abrigue y ampare, es decir, el primer elemento, molécula ó gérmen de urbanizacion. Lo que sí importa á nuestro intento, y esto no por mera curioridad, sino con el interesado objeto de fijar, en cuanto sea posible, la influencia que estos primeros elementos constitutivos, segun sus diversas formas, ejercieron mas adelante en las combinaciones de que formaron parte, lo que importa, repetimos, es averiguar los medios, el sistema, las formas que los hombres primitivos emplearon para procurarse primero, y para construirse despues, sus albergues.

Y esto que acabamos de decir, revela ya á primera vista la necesaria existencia de dos medios harto diversos, que no pudieron aparecer simultánea, sino sucesivamente en el abrigo del hombre; ya que en un principio, atendida la natural rudeza que debemos suponerle, no cabe atribuirle el pensamiento de construirse semejante abrigo, sino que instintivamente lo buscaria ya hecho, donde quiera que lo encontrase, para lo cual hubo de ofrecerle innumerables proporciones nuestro globo, al salir de su edad volcánica, con las abundantísimas grietas que las continuas sacudidas abrieron en los levantados lechos de roca que vinieron á formar el coronamiento de las grandes cordilleras.

Dos consideraciones igualmente importantes se desprenden de ese precedente: es la primera, que el primer albergue del hombre hubo de ser natural, si así cabe decirlo, á saber, ofrecido espontánea y generosamente por la naturaleza; y la segunda es, que ese albergue hubo de encontrarlo el hombre mas fácilmente en la cumbre de los montes, que en el fondo de los valles, y que por consiguiente es lógico, natural y hasta cierto punto, atendidas las circunstancias, necesario el establecimiento del hombre en las cimas de las mas altas montañas.

Este último aserto, á que nos hemos visto conducidos por la fuerza lógica de una induccion fundada en la misma naturaleza del hombre, es además un hecho histórico innegable, cuya verdad demuestran de consuno las tradiciones constantes de todos los pueblos, las genealogías lengüísticas, vestigios imperecederos, antigua y recientemente descubiertos, de una urbanizacion tosca por de más, y hasta los tipos característicos de cada raza. Preguntad á los ancianos de un pueblo cualquiera, de dónde procedieron sus primitivos ascendientes, mucho antes que la historia consignase sus nombres; y en todas partes se os contestará señalándoos una cordillera, mas ó menos próxima, como punto de partida de cada estirpe ó raza. Seguíd el hilo

de la formacion de los dialectos é idiomas que en todos los paises del globo revelan el pensamiento del hombre, y en una cordillera de montañas encontrareis la lengua matriz. Escavad la tierra en todas direcciones, buscad debajo de las capas sobrepuestas por los siglos los rastros que hayan podido dejar allí las generaciones que precedieron á la época histórica; y las ruinas que pongais de manifiesto, os dirán con mas elocuencia que el libro mas auténtico, que en los valles vivieron generaciones bastante civilizadas para fundar urbes; pero que las generaciones mas bárbaras que debieron precederlas, vinieron de las montañas, donde, como en el Cáucaso, en la cordillera Líbica, en la montaña de Keneri, en las de Georgia, en las muy elevadas de Mahn, y en otras varias, sorprendereis todavía las grutas ó cavernas que ofrecieron asilo á los primitivos moradores. Observad las formas típicas de cada una de las estirpes humanas que pueblan el globo; y al paso que encontrareis en las montañas la perfeccion primitiva, á proporcion que vayais descendiendo, echareis de ver la degeneracion que se os presentará, á cada paso, mas notable.

Si á todo esto se añade la gran catástrofe del diluvio y de grandes y estraordinarias inundaciones, cuya existencia atestiguan no solo los libros sagrados, sino tambien las noticias que de ellas se han transmitido de generacion en generacion en todos los pueblos y paises del globo; tendremos que es un hecho demostrado, inconcuso, evidente, que los primeros hombres se establecieron en lo mas alto de las cordilleras, desde las cuales fueron descendiendo, á proporcion que se iban aumentando, desparramándose en grupos de familias, tribus, colonias, pueblos, por toda la superficie del globo.

Esta ha sido la marcha constante de la humanidad, y esta ha sido tambien la de la urbanizacion que, como compañera inseparable, ha seguido constantemente al individuo y á la familia. ¿Cuáles serian, empero, los albergues que tuvieron los hombres mientras vivieron en la cima de los montes, y cuáles los que tuvieron despues á proporcion que iban bajando hacia los valles hasta establecer, en las grandes llanuras á la orilla del mar ó de un rio, habitaciones combinadas, primer ensayo de las grandes urbes que habian de sustituirlas?

Este es el problema que procuraremos resolver ante todo (§. I), describiendo históricamente la marcha que sucesiva y progresivamente en lo relativo á habitaciones siguió la humanidad al desprenderse por grupos desde la cima de los montes hasta llegar á establecerse en los valles. Despues de esta ojeada histórica del conjunto, consideraremos por separado cada una de las edades que la urbanizacion presenta en ese desarrollo primitivo, estu-

diando en primer lugar (§. II) la del trogloditismo en sus dos épocas; luego (§. III) la del ciclopismo que tambien presenta dos épocas análogas; y finalmente (§. IV) la edad del tugurismo, que representando ya un mayor adelanto, hubo de necesitar para su desenvolvimiento tres épocas sucesivas y bien diferentes entre sí.

§. I.

BOSQUEJO HISTÓRICO DE LA MARCHA QUE EN SU PROGRESIVO DESARROLLO HUBO DE SEGUIR LA URBANIZACION ELEMENTAL Y PRIMITIVA.

Si la historia del orígen de una nacion, pueblo ó raza, es siempre una tarea árdua y trabajosa, porque se refiere á una edad en que nada se escribia, ni por otro medio se consignaba en monumentos que pudiesen pasar á generaciones posteriores mas ilustradas, y en que ni aun los mismos que en ella vivian estaban en situacion de comprender siquiera nada de cuanto en torno suyo pasaba, ni podian por consiguiente dejar el menor rastro algo permanente de su efímera y azarosa existencia; ha de ser empeño mucho mas arriesgado el nuestro que se refiere á una edad anterior todavía á la formacion de esos grandes grupos que la historia denomina naciones ó pueblos. Y no obstante, nos vemos precisados á penetrar en ese caliginoso abismo de los tiempos primitivos, porque de ellos arranca la historia de la urbanizacion, que como hemos dicho varias veces, hubo de acompañar á la humanidad en su misma cuna, y porque el conocimiento, mas que sea imperfecto, de los primeros pasos que la urbanizacion dió, ha de sernos de utilísima enseñanza para encontrar una solucion satisfactoria, una esplicacion cumplida de algunos sucesos pertenecientes á épocas posteriores, ya históricamente conocidas, sucesos que de otra suerte se nos presentarian como fenomenales y como indescifrables enigmas.

¿Dónde, empero, acudiremos para encontrar algun débil destello de luz, á fin de poder bosquejar, no sea mas que á grandes rasgos, el bellísimo cuadro que hubo de presentar la humanidad en sus primeros pasos urbanizadores? Demandemos ante todo á la historia datos, noticias, documentos, pidámosla esa brillante antorcha con que alumbra lo pasado, y muchas veces descubre y patentiza los orígenes mas recónditos de todas aquellas cosas que

tienen relacion con la existencia del hombre. Recorramos á sus archivos, donde se conservan consignados los sucesos que han influido en la prosperidad ó desgracia de la humanidad, de una raza, de un pueblo. Examinemos los monumentos que nos han legado las generaciones mas antiguas, y que la historia nos describe cuidadosamente en sus anales. ¿Qué es, empero, lo que encontramos conducente á nuestro propósito en esas brillantes páginas, fruto de los desvelos de hombres estudiosos que uno despues de otro en el trascurso de algunos siglos se han consagrado al conocimiento de lo pasado, para descifrar los enigmas del porvenir? ¿Qué nos dicen esos libros, arsenal inagotable de datos para ilustrar y dar á conocer no solo los grandes acontecimientos, sino tambien á veces hasta sucesos insignificantes y costumbres y usos y modas de algun pueblo ó tribu? ¿Qué datos nos suministran para llegar al conocimiento de lo que fué la vivienda del hombre en las primeras edades, y como fué desenvolviéndose, y mejorando, y perfeccionándose la satisfaccion de esa necesidad en épocas sucesivas hasta llegar á la presente, en que de puro perfeccionada degenera retrocediendo hasta cierto punto hácia los tiempos primitivos? Doloroso es reconocerlo; pero no cabe negar, ni debe ocultarse, que la historia nada ó casi nada consigna relativo á los albergues de los hombres, ni en las épocas antehistóricas ó heróicas, ni en las posteriores; y cuando desciende, porque no parece sino que hace un gran sacrificio al tratar de tales materias, cuando desciende, repetimos, á esplicarnos algunos detalles, lo hace desdeñosamente y de pasada, como tratando de un objeto de escasísimo interés, de mera curiosidad, como de novela, guardando para otros puntos de mayor brillo el estudio y las consideraciones filosóficas. Por esto encontramos solo descripciones puramente artísticas de templos, pirámides, obeliscos, catacumbas, mausoleos, palacios, pórticos, teatros, coliseos, arcos de triunfo y otros varios objetos, que á haber sido siquiera considerados bajo el punto de vista de la urbanizacion, nos habrian suministrado gran copia de datos interesantísimos para grafiar la historia de este ramo del saber humano, ó de este hecho si se quiere que tan íntima y tan indisoluble connexion guarda con el malestar ó felicidad del individuo y por consiguiente de la especie. ¡Cosa rara! Donde apenas encontramos la descripcion de una urbe, en que un pueblo entero hubo de reconcentrar su existencia, nos sorprende la descripcion minuciosa y novelesca de una necrópolis, es decir, de la ciudad de los muertos.

Preciso es, pues, renunciar á los auxilios de la historia para grafiar desde su orígen el desarrollo de la urbanizacion. ¿Dónde, pues, iremos á buscarlos? ¿Quién nos suministrará esos preciosos datos que necesitamos para ve-

nir en conocimiento de cómo se albergó el hombre en las primeras edades del mundo? ¿Quién? El hombre mismo. Examinemos su naturaleza, sus ingénitos instintos, sus inclinaciones, sus facultades físicas, intelectuales y morales en su desenvolvimiento y sucesivas manifestaciones, remontémonos con él á la edad primera de nuestro globo, analicemos y examinemos hasta comprenderla, la situacion que le cupo en este mundo que Dios entregó á su dominacion para que á fuerza de lucha, de trabajo y perseverancia lo conquistase; y en el exámen comparativo de las necesidades que el hombre hubo de esperimentar, y de los medios y recursos con que pudo contar para satisfacerlas, sorprenderemos, á no dudarlo, esa historia que buscamos, y que la antropología tan sensiblemente ha olvidado.

De acuerdo en este particular con la historia, hemos encontrado las razas típicas del género humano establecidas en las cimas de las grandes cordilleras que cruzan el globo. Preguntemos, pues, á esas razas cuál hubo de ser su situacion, y cómo pudieron sobreponerse á ella: y mostrándonos alguna de esas cavernas que como documento auténtico ha conservado la naturaleza entre las escarpadas rocas del Himalaya, por ejemplo, nos dirán que encontrándose desarmados y sin abrigo natural, se vieron obligados á sostener una lucha constante, encarnizada, titánica, de vida ó muerte, contra los elementos y contra el sinnúmero de fieras que les disputaban el terreno que habian de pisar, los frutos y las presas que habian de comer, y no tuvieron otro recurso que conquistar con la ayuda de la fuerza y de la industria esos antros subterráneos, de entrada angosta entonces, donde hallaron abrigo contra la inclemencia, refugio en momentos de inminente peligro, alguna seguridad durante las contadas horas de descanso, y alguna calma para imaginar medios de esterminio contra sus enemigos y para acechar la ocasion propicia de ponerlos en obra. Tal hubo de ser la vida del hombre durante esta edad primera de prueba, á la cual no habria podido sobrevivir ese orgulloso rey de la creacion sin esos albergues que la naturaleza montaraz de aquella edad le ofrecia largamente en las grietas de las rocas dislocadas por los temblores de tierra.

Obedeciendo el hombre á la ley de su Criador, creció y se multiplicó; y el número, producto de acumuladas generaciones, que le daba alguna ventaja contra sus enemigos, le obligó al mismo tiempo á salir de sus primitivas madrigueras y á aventurarse á hacer algunas correrías bajando hacia los valles formados por las vertientes, donde habia de encontrar mas abundantes medios de subsistencia. La tribu desgajada ó desprendida por este estilo de su matriz, al paso que organizada podia seguir y siguió con éxito la lucha

con sus enemigos que las tradiciones de algunos pueblos llaman, no sin algun fundamento, mónstruos, y al paso que obtuvo alimentos mas abundantes, se encontró sin poder satisfacer otra necesidad tan vital como la de la alimentacion, la del abrigo ó albergue, porque en los sitios mas bajos no hubo de encontrar las hendiduras de las rocas, tan numerosas en la cima de la cordillera. La satisfaccion de esta necesidad lo impuso una tarea penosísima que cumplió, como cumple siempre el hombre todo cuanto tiende á remediar sus necesidades naturales. Se hizo por primera vez artífice, y escarbó en los declives de los ribazos, madrigueras análogas á las que la naturaleza le habia ofrecido en la cresta de la cordillera. Este primer ensayo, sin embargo de que mantenia aun al hombre debajo de la corteza de la tierra, fué un gran paso dado en la senda de la urbanizacion, puesto que enseñó al hombre que podia construirse albergues, y que por consiguiente, podia hasta cierto punto prescindir de los naturales, únicos que en la primera época de esta edad habia conocido y disfrutado.

Ricas, por decirlo así, con este descubrimiento las sucesivas generaciones de esa tribu á cuya escursion asistimos, cuando hubieron conquistado á las fieras la comarca en que se hallaban instaladas sus viviendas, y cuando el acrecentamiento de familias aconsejó ó impuso la formacion, segregacion y marcha de otra ú otras tribus, estas fueron descendiendo mas y mas hácia la raiz del monte, y cada una de ellas se estableció en el valle que juzgó mas apropósito, y allí, aprovechando los accidentes del terreno, arañó nuevas madrigueras. Una de estas tribus hubo de tropezar en su camino con un peñascal producido por los bloques rodados desde la cumbre, y la sobreposicion de enormes rocas caidas unas sobre otras, dejando debajo grandes huecos rellenos de tierras y cascajo, haria nacer en la mente de aquellos hombres rudos y montaraces la primera idea de una construccion entre el subsuelo y la superficie, puesto que sin necesidad de meterse en el interior, comprendieron que les bastaba descombrar aquellos intersticios hasta el fondo, para tener guaridas que sobre ser tan seguras como las ya tradicionales de sus antepasados en la cresta del monte, ofrecian algunas mayores comodidades.

Este descubrimiento cuya importancia no podemos medir nosotros que dificilmente nos formamos una idea y muy remota de la terrible situacion de aquellas primeras tribus cuya vida toda entera era una guerra incesante, ese descubrimiento, repetimos, hubo de ejercer á la sazon tan grande influencia sobre la manera de ser el hombre, que poniendo término á la edad primera durante la cual se vió este condenado á vivir debajo de la tierra, dió comienzo á otra en que ya se nos presenta construyendo sus albergues por

encima de la corteza y faz de la tierra, disfrutando en lo interior de su morada las inapreciables ventajas de la reanimante luz natural y del puro y vivificador ambiente. Esta época fué verdaderamente de transicion entre la urbanizacion subterránea y la supraterránea, transicion de inmensurable trascendencia, pues su realizacion habia de ser el punto de partida de todos los ulteriores descubrimientos y adelantos en la urbanizacion que habia de conducir al hombre á un estado de sociedad perfeccionada, á la civilizacion. Los albergues subterráneos presentan la idea del hombre que huye y se esconde ante sus enemigos prepotentes; al paso que las construcciones supraterráneas nos revelan ya al hombre, que si no domina, aspira abiertamente y se prepara á dominar, que desafia á sus enemigos, que provoca la lucha, que afronta los peligros, resuelto á esperarlos á pié firme. Parece que el miedo antiguo cede á la reflexion y á la calma, para dar lugar á la prevision y prevencion, elementos preciosos con que el hombre débil y desarmado habia de contrarestar la fuerza superior y la indómita fiereza de sus contrarios. No habia llegado todavía la época del triunfo, pero lo anunciaba ya la instalacion de la vivienda del hombre sobre la tierra. El enemigo no habia sido vencido, la lucha seguia, y el peligro no habia desaparecido; pero el hombre metido en su albergue, revestido, por decirlo así, con una armadura de granito, descubriendo y dominando con sus ojos de lince desde lo interior de su vivienda una gran estension de terreno, fuerte en esta posicion, inespugnable á sus enemigos, puede prevenirse mas fácil, mas cómoda, mas seguramente para la defensa, y hasta puede combinar los medios de ataque, para ocasion oportuna.

De cuanto acabamos de decir se desprende, que las construcciones de la segunda edad, las primeras que osaron levantarse sobre la faz de la tierra, enmedio de su tosca sencillez, hubieron de presentar un tipo de fuerza y resistencia para contrarestar asi los rudos embates de los elementos, como el ímpetu bravío de las fieras. Tales son en efecto los escasísimos rastros que de las viviendas de aquellos remotos tiempos se han descubierto en algunos puntos del globo.

Estas construcciones que hubieron de empezar de la manera mas simple que pueda concebirse, es decir, por dos rocas cuyas bases estuviesen á alguna distancia, y que inclinándolas viniesen á tocarse y apoyarse recíprocamente por sus estremidades superiores, dejando enmedio de las dos un prisma triángular hueco, y que luego se formaron combinando tres rocas de suerte que dos de ellas sirviesen de estribos laterales y la superior de arquitrave, fueron perfeccionándose con el tiempo, y perfeccionadas de esta

manera las encontramos todavía adoptadas en edades posteriores en que ya la habitacion del hombre habia tomado otras formas mas ligeras. Y esto prueba una vez mas la trascendencia de este invento que conservaron generaciones muy posteriores que ya no lo necesitaban para sus albergues, aun cuando reconocian su utilidad y conveniencia para proteger las viviendas combinadas de varias familias ó tribus.

Hasta aquí hemos visto al hombre en lucha, y encaminar sus esfuerzos mas bien á defenderse que á atacar. Es verdad que avanza, pero sus etapas son cortas, y se limita á defender la comarca que ocupa, porque allí le retiene el apego á su albergue, acrecentado por el temor de no encontrarlo igual en otra parte. De esta manera hemos visto desprenderse las tribus de otra tribu matriz, no por capricho ni por el deseo de correr aventuras terriblemente peligrosas en las primeras edades de la humanidad, sino á impulsos de la apremiante necesidad creada por el natural incremento de individuos y de familias, de la propia suerte que vemos separarse nuevos enjambres de una colmena, cuando el enjambre primitivo se hace demasiado numeroso, y no puede caber ya en la misma colmena. Empero, esa especie de actitud meramente pasiva desaparece cuando el hombre ha aprendido á amontonar piedras para construirse viviendas, pues entonces se presenta ya mas resuelto á acometer correrías mas dilatadas, descendiendo con mas denuedo por las laderas de sus montañas confiando en que por doquiera ha de encontrar el único material que necesita para construirse albergues. Esta justa confianza en sus recursos propios, le hace valiente y agresivo, y ya no espera á sus enemigos, sino que va en su busca, y los persigue en su propio terreno, y allí mismo, despues de haberlos arramblado, establece sus tiendas de roca, y desde este punto, convertido en centro de accion, emprende nuevas correrías por toda la comarca á la redonda, hasta encontrar por la parte de la llanura algun otro roquedal que le suministre materiales para sus toscas construcciones. Tal hubo de ser, delineada á grandes rasgos, la vida del hombre en su guerra de agresion contra las fieras, tal la urbanizacion del hombre cazador.

La caza, la primer arte que ejerció el hombre por necesidad y por inclinacion, hubo de llevar á las tribus que á ella se consagraban, muy lejos de su domicilio, porque el natural entusiasmo que su ejercicio produce, acostumbra á arrastrar al hombre no pocas veces mucho mas allá de lo que se propusiera. Y en estas valerosas escursiones hubieron de descender aquel conjunto de familias cazadoras hasta la base de los estribos de las montañas, y de allí á las frondosas y amenas llanuras inmediatas que hubieron de pa-

recerles un eden, comparadas con las ásperas comarcas que habian dejado. Hecho el descubrimiento, hubo de despertarse naturalmente en la tribu el deseo de disfrutar de aquellos amenos sitios, que además de lo deleitoso, les brindaba con abundancia de sabrosos frutos y con un clima mas benigno y apacible. Cuanto mas ardiente era el deseo que nuestra tribu sentia de instalarse en la comarca que acababa de descubrir, tanto mayores eran las precauciones que habia de tomar para asegurar en ella su permanencia; y de regreso á sus tiendas de piedra, hubo de resolverse á emprender una correría de esploracion por la llanura, á fin de conocer préviamente qué límites podia tener, y sobre todo, si ofrecia algun punto ventajoso para instalarse. De esta espedicion, á que no podia lanzarse la tribu entera, porque tenia por objeto el exámen en un mundo desconocido, se encargarian voluntaria y generosamente los mas jóvenes, dirigidos por algun Nestor que con su esperimentado juicio pudiese discernir mejor las circunstancias de los sitios que recorriesen, y las ventajas que cada uno de ellos ofreciese, para la futura instalacion de la tribu. Tal es la importancia que desde el principio de la urbanizacion se ha dado constantemente á la eleccion de sitio para el asentamiento de una colonia. Empréndese la correría, y acompañan á los espedicionarios algunos animales, que viendo al hombre ocupado en la persecucion y esterminio de las fieras, que eran tambien sus enemigos, le siguieron á retaguardia, se unieron á las familias, y les prestaban ayuda y servicios importantísimos.

Nuestros esploradores al llegar á la punta del estribo, por cuya ladera habian ido descendiendo, á fin de no perder el dominio de la cañada, observan que el arroyo que corria por el fondo de dicha cañada, desaparece con el estribo que la limita. Ya no dominan el terreno y solo ven el que pisan, pero andando de frente les llama la atencion un fuerte murmullo de aguas, y al buscar la causa de este fenómeno, nuevo para ellos, ven con sorpresa un arroyo mucho mayor que el que habian dejado, y siguiendo su corriente se encuentran interceptado el paso por su mismo arroyo, cuyas aguas, acrecentadas en su camino, van á confundirse con las del otro mayor. Esta localidad, fecundizada y defendida á la vez por dos corrientes, en cuyas márgenes no faltaba el material de las construcciones que habian aprendido, parece á jóvenes y ancianos el sitio mas apropósito para el establecimiento de la tribu. Alegres con este descubrimiento, regresan nuestros espedicionarios al seno de la tribu que les espera impaciente, y que recibe con satisfaccion la nueva que le traen, emprendiendo desde luego la no difícil tarea de su traslacion.

Una vez llegada la espedicion al punto designado por los esploradores,

acometen los forzudos cíclopes la faena de sus ya conocidas construcciones; mas como es preciso proveer á la necesidad de albergue para todo el tiempo en que duren estos trabajos, la vegetacion prepotente que ha sembrado la llanura de corpulentos árboles, les inspira la idea de aprovecharse de ellos para sus viviendas provisionales. Acostumbrados á construirlas aprovechando la disposicion casual de las rocas desprendidas de las montañas para producir un hueco que pudiese abrigar á una familia, arrancaron muchos árboles, y con sus recios troncos hicieron una especie de chozas, ya piramidales, ya prismáticas, parecidas á las que todavía hoy se construyen en algunos paises, principalmente por los carboneros en los bosques. Si el hombre debe á la casualidad muchos de los grandes descubrimientos que han contribuido á su prosperidad y desarrollo; éste de que estamos hablando, sobrepuja tal vez á todos cuantos de tal orígen emanan, en importancia y en trascendencia; porque despues de haber producido en aquella sazon un cambio radical en las construcciones; ó mejor dicho, en la urbanizacion, su influencia se hace sentir todavía en esta nuestra época, no precisamente en las improvisadas chozas de los carboneros de que hemos hablado, sino tambien, y esto es lo mas notable, en todas las construcciones públicas y privadas, en que el arte adopta constantemente para las cubiertas de los edificios las mismas formas que nuestros bárbaros cíclopes dieron á sus tiendas. Dejémonos, empero, de anticipar reflexiones é inducciones filosóficas, que ocasiones sobradas se nos presentarán en que desenvolverlas. Volvamos á nuestros colonos.

Aun cuando debamos suponer que las primeras tiendas provisionales, fueron construidas de mucha capacidad, por lo mismo que se creia que habian de durar poco tiempo; no obstante la facilidad suma de su construccion, la comodidad que ofrecian á los albergados, y mas que todo, el innato deseo de la independencia del hogar doméstico, sentimiento que hubo de prevalecer á la sazon con mucha mayor fuerza aún, que entre nosotros, atendido el carácter bravío de nuestros colonos, todas estas circunstancias unidas y convergentes á un mismo fin, hubieron de obligar á los nuevos pobladores á improvisar una multitud de chozas, iguales, cuando menos, al número de las familias que componian la tribu.

Una vez llenada esta necesidad, que necesidad es y muy principal en el hombre la independencia de su hogar doméstico, y hasta en ocasiones la de su vivienda personal, satisfecha, repetimos, esta necesidad, como todos los individuos y todas las familias se encontraban bien, disfrutaban una comodidad que nunca habian esperimentado, y una holgura que ni á soñar se ha-

brian atrevido en sus antiguas y reducidas moradas de toscas piedras, atendido el poco trabajo con que cada cual amoldaba su habitacion á sus necesidades y á las de su familia; se deja comprender sin el menor esfuerzo, que abandonaron y olvidaron por completo su primer propósito de hacer tiendas ciclópeas, consideradas ya como inútiles y hasta inconvenientes. Contribuyó no poco á hacerles adoptar esta conducta, una circunstancia esencialísima en la época á que se refiere nuestra historia, y que no es para omitida. Las fieras y los mónstruos que habian disputado al hombre el predominio de la tierra durante una larguísima série de años, y que el hombre, convertido de miedoso troglodita en valiente y agresivo cazador, despues de haber ensayado sus fuerzas en el ciclopismo, habia llevado por delante y arramblado desde la cima de las cordilleras hasta el fondo de los valles, esos enemigos terribles al encontrarse acosados entre la clava de su vencedor y la necesidad de atravesar una corriente que les obligaba á abandonar sus habituales madrigueras, habian hecho, como vulgarmente se dice, un cuarto de conversion, y se habian restituido á lo alto de las montañas, dejando á nuestros colonos en pacífica posesion del valle. Esta retirada infundió gran confianza á nuestra colonia, que sin dejar de ser cazadora y de repetir sus escursiones en busca de sus fugitivos enemigos, encontró otra ocupacion mas tranquila y menos arriesgada, y que le proporcionaba medios mas seguros para proveer á su subsistencia. Las corrientes á cuyas inmediaciones se habia establecido, estaban pobladísimas de nunca inquietados peces; y la pesca por consiguiente vino á constituir un nuevo ejercicio tan fácil y sencillo, como provechoso, y á aumentar los recursos de la colonia. En medio de estas pacíficas tareas que suavizaron un tanto la montaraz condicion de los moradores, llegaron estos hasta á olvidar, ó por lo menos, á curarse muy poco de sus primitivos y encarnizados enemigos, que retirados á las cumbres de los montes no habian perdido sin embargo ni un ápice de sus sanguinarios instintos, ni abandonado su innato apetito de venganza contra el hombre. Así fué que acosadas las fieras por esos instintos y por el hambre, descendieron una noche como en tropel de la montaña, y acometieron con furia á nuestra colonia, que dormia tranquila y desapercibida en sus tiendas, que aunque formadas de robustos troncos, no reunian todas las condiciones necesarias para resistir á tan brusca y formidable acometida. Este ataque, cuya descripcion omitimos por considerarla agena á nuestro propósito, y cuyos resultados hubieron de ser espantosos, aun cuando el enemigo tuviese que retirarse á sus guaridas, despues, empero, de haber satisfecho su sed de sangre, esta catástrofe hubo de hacer comprender á la colonia cazadora, y por aña-

didura pescadora, la imperdonable imprudencia con que habia procedido al dejar olvidada su defensa ante un enemigo que no habia perdido todavia sus brios. Los mas esforzados quieren acometer á ese enemigo en sus guaridas, reinstalando á sus familias en sus antiguas y ya abandonadas tiendas de roca de las escabrosas laderas; los menos valientes quieren conservar aquel delicioso sitio que tanto se adapta á sus pacíficas inclinaciones, bien que resguardándose otra vez en chozas ciclópeas tan propias para resistir al comun enemigo; los mas prudentes, empero, que no podian resignarse á condenar á las familias á vivir nuevamente en tan incómodos albergues, idearon y propusieron un medio que conciliase las aspiraciones de todos, sin perder de vista la necesidad de la comun defensa. No era preciso abandonar la situacion conquistada, ni los adelantos hechos en las construcciones, ni para hacer escursiones esterminadoras en el campo enemigo, ni para defenderse en el sitio tan acertadamente escogido, siempre que pudiese colocarse entre la colonia y sus enemigos un obstáculo invencible para estos, y que produjese á favor de todos en comun y en general las mismas ventajas de resistencia y seguridad que la tienda ciclópea proporcionaba solo á cada familia aislada; y este obstáculo podia construirse, colocando rocas sobre rocas hasta una considerable altura, imitando en esta construccion colectiva lo que sabian hacer perfectamente en sus construcciones aisladas. Facilitaban esta tarea á nuestros cíclopes la abundancia de peñascos rodados que al pié del monte habia, y la distancia no muy considerable que mediaba entre los dos cáuces convergentes que formaban cada uno por su lado una escarpada barrera. Así se aceptó, y así se hizo, dejando solo una abertura por donde pudiesen salir los mas denodados en persecucion de los enemigos, abertura cerrada cuando la prudencia lo exigía con un enorme peñasco. Tal es el primer ejemplo que se nos ofrece en la historia de la urbanizacion de un conjunto de albergues, protegidos en comun por un muro, ejemplo que desde entonces vemos incesantemente imitado, reproducido y perfeccionado en todas las épocas y en todas las generaciones de la humanidad hasta nuestros dias, muchas veces por necesidad, algunas por orgullo y capricho, en ocasiones para hacer sentir la accion de un poder despótico concentrado, otras con miras simplemente financieras, pero siempre y en todas partes en grave perjuicio del desarrollo natural y mas ventajoso de la urbanizacion.

De esta verdad que, permitasénos decirlo de paso, conviene sobremanera no la olviden ni los pueblos ni los gobiernos, de esta gran verdad vá á ofrecernos nuestra colonia un comprobante incontestable. La tribu creció, las familias se aumentaron, aun y cuando dentro del recinto murado habia gran-

des espacios vacíos que aseguraban la independencia de cada choza, y proporcionaban pastos á algunos inofensivos animales que se unieron espontáneamente al hombre reconociendo su superioridad y sujetándose á su dominio; llegó bien pronto el caso de que el recinto fuese estrecho para las crecientes necesidades de aquella especie de vecindario. Sin el valladar, las chozas se habrian ido desparramando por toda la comarca conservando siempre su unidad; pero con el valladar, la tribu tuvo que dividirse no sin sentimiento tanto de los que se iban como de los que se quedaban. Sigamos á los que se van con miras de noble ambicion para el porvenir, y dejemos á los que se quedan cuyas aspiraciones se ven sofocadas y comprimidas por ese cinto de peñascos que les defienden, sí, pero que tambien les aprisionan.

La nueva colonia emprende su marcha atravesando el arroyo de la cañada por cuya ladera la tribu habia descendido al valle, y sigue la corriente mas caudalosa por su márgen derecha. No sin sostener combates con las manadas de animales bravíos que intentan oponerse al paso de los primeros hombres que han intentado penetrar en un territorio en que ellos esclusivamente dominan, consiguen los espedicionarios llegar por fin á un sitio casi idéntico al que dejaron, formado por uno de los estribos de la cordillera limitado á su vez por un arroyo análogo al que hemos descrito. Allí hacen alto, y construyen sus tiendas provisionales, tomando las debidas precauciones para su seguridad. Es muy posible que allí se hubiesen quedado definitivamente sin el doloroso escarmiento que acababan de sufrir, viéndose precisados á abandonar su tribu matriz por consecuencia de la estrechez del sitio que esta habia elegido para su instalacion, reducido aun mas por el valladar que para su defensa habian construido, al propio tiempo el sol naciente descubrió á sus ojos un paisaje sorprendente por su belleza y grandiosidad. La cañada que ellos seguian, grande comparada con las transversales que iban dejando á uno y otro lado, á pesar de abrirse considerablemente, venia á ser á su vez pequeña comparada con otra que se desplegaba á su frente formando un valle muy dilatado y muchísimo mas rico en vegetacion. A la vista, pues, de este nuevo país que desde lejos les brindaba al parecer con la felicidad, emprenden de nuevo nuestros aventureros su carrera, viéndose todavía precisados á sostener algunas luchas con animales carnívoros, cuyo número y fiereza va disminuyendo sin embargo, á proporcion que la colonia se acerca al gran valle, al paso que aumentan las manadas de animales inofensivos que apenas evitan su encuentro, ofreciéndoles fácil y abundantísima caza para atender holgadamente á sus necesidades.

Mas hé aquí que al llegar á la mitad del gran valle, encuentran intercep-

tado su paso por una gran corriente que absorbe, como sin sentirlo, aquella cuya márgen venian siguiendo.

Este incidente no fué realmente un contratiempo, ya que motivó que nuestra tribu despues de haberse detenido en aquel sitio por algun tiempo, despues de haber esplorado bien y detenidamente toda la comarca, despues de haber batido y ahuyentado las pocas alimañas que tenian la costumbre de bajar al valle, y despues finalmente de haberse cerciorado de la apacibilidad del clima y de la abundancia de sabrosos frutos que producian las arboledas allí tan numerosas, y aun el mismo suelo feracísimo hasta no mas, resolviese establecerse definitivamente en este verdadero eden, como el cual nuestros colonos no habian visto nunca ni soñado otro semejante.

La clase de construcciones á que ellos estaban habituados, las conocemos ya; y por consiguiente no hay que decir que las continuaron en este sitio donde las circunstancias las hacian mas apropósito, puesto que no cabia abrigar temores de acometidas de las fieras, relegadas ya al monte del que se encontraban á una regular distancia. No obstante, como el hombre primitivo, de la propia suerte que el civilizado, se encuentra siempre propenso á mejorar y perfeccionar todo cuanto le rodea, sobre todo lo que le sirve; nuestros colonos además de haber hecho sus chozas algun tanto mas elevadas, para lo cual la prepotente vegetacion de la comarca les ofrecia troncos muy adecuados, hubieron de tapar los intersticios que entre leño y leño quedaban dando paso á los rayos del sol durante el dia y al viento frio y húmedo de la noche durante esta, valiéndose para ello del finísimo limo que las márgenes del rio les ofrecian en cantidad inagotable. Este sencillo paso hácia el perfeccionamiento fué convertido bien pronto por la próvida naturaleza en utilísima enseñanza, cuyos provechosos resultados hasta en la época presente nosotros mismos sentimos y disfrutamos. Durante la estacion de los calores, en aquel valle muy fuertes, el sol endureció de tal manera aquel limo, que vino á formar una masa compacta y dura, capaz de resistir los embates del aire y de la lluvia, y aun el de otros cuerpos duros.

Por de pronto se dió, como de costumbre, poquísima ó ninguna importancia á esta observacion, pero no tardó mucho en dársela un suceso que vino á llenar de consternacion á la colonia, y que sin embargo de ser muy natural y frecuente en las orillas de los grandes rios, nuestros inespertos colonos no habian previsto ni imaginado. El rio tuvo una gran crecida, y las chozas establecidas en terreno bajo en demasia, se vieron inundadas, y aun cuando la mayoría de los moradores pudo salvarse en un terreno mas elevado, sucedieron algunas desgracias que les hicieron mas cautos para lo suce-

sivo, y les obligaron á idear algo que les libertase de un nuevo enemigo en que no habian pensado. Abandonar el delicioso valle donde tan bien se encontraban y tanto habian prosperado, y donde tantas y tan favorables circunstancias les atraian, era un sacrificio á que no sabian resignarse, y por consiguiente se resolvieron á retirar sus tiendas fuera del alcance de otra avenida; y en las nuevas construcciones que para esta especie de cambio de domicilio se hicieron, se siguió el mismo sistema anterior, bien que cuidando ya menos de que no quedasen rendijas entre los troncos, pues ya sabian que la aplicacion del limo remediaba perfectamente el mal por tales huecos ocasionado.

Hé aquí sin embargo que algunos mas obstinados é intrépidos que sus compañeros no quisieron abandonar las inmediaciones del rio, y construyeron nuevas chozas allí mismo donde antes las tenian. No obstante, como era indispensable precaverse de otra avenida, y los mismos troncos de los árboles les indicaban la altura á que habian llegado las aguas, arguyendo al propio tiempo con su subsistencia á pesar de la inundacion, que las aguas cuya corriente poco impetuosa en aquel punto, era impotente para arrebatarlos; idearon nuestros héroes romper por medio del fuego que era desde tiempos remotos su auxiliar, los troncos de algunos arboles algo por encima del nivel á que las aguas habian alcanzado, y tendiendo y afianzando sobre esta especie de pies derechos otros troncos que formaron á manera de un emparrillado, sirvió este de pavimento artificial á las chozas que construyeron encima. Estas construcciones, las primeras enteramente artificiales que el hombre ha llevado á cabo, y que como prueba de su oportunidad y ventajas las vemos aun conservadas en las dilatadas márgenes del Nilo, estas construcciones proporcionaron desde luego á sus inventores otras muchas ventajas en que ni siquiera habian pensado, muy diferentes de la única que se habian propuesto conseguir, que era simplemente precaverse de los desastres de inundaciones ulteriores. En primer lugar, los animales pacíficos é inofensivos amigos del hombre y que, segun hemos dicho, le habian seguido como á un protector contra las persecuciones de las carnívoras allmañas, buscaron allí natural y espontáneamente un refugio contra los ardores del sol durante el dia y el relente durante la noche, lo cual vino á convertir esta especie de bajos en corral ó cuadra, departamento de grandísimo provecho que desde entonces fué apreciado en lo que verdaderamente valía. En segundo lugar, la familia encontró en ese mismo local un puesto muy apropósito para guardar algunas provisiones y otros objetos que en el interior de la choza no dejaban de causar molestia. Reconocidas estas y otras ventajas que por menos

importantes no merecen mencionarse, no se tardó mucho en resguardar y proteger estos bajos de la choza por medio de lajas de barro seco y endurecido por el sol sobrepuestas unas á otras. Así es, que la idea de levantar la choza sobre el suelo vino á crear la de darle un departamento inferior, al ras del suelo para mayor comodidad y holgura de la familia y del servicio doméstico. No solo esto, sino que además fué ocasion de emplear por primera vez el barro seco que mas adelante fué cocido, porque no en todas partes puede el sol hacer la coccion, como medio de formar los tegumentos laterales de las viviendas humanas, lo cual fué un gran paso en la tectura ó arte tectónico, cuyo perfeccionamiento, andando el tiempo, vino á producir la arquitectura.

Es de notar, que mientras en la ribera del rio se estaban haciendo semejantes construcciones, se hacian otras diferentes en las zonas mas distantes, donde se habia establecido una gran parte de la colonia despues de la inundacion de que antes hemos hablado. Porque debemos hacer presente, que aquella catástrofe habia producido en la situacion de las familias una division hija de las inclinaciones peculiares de cada una de ellas, division que andando el tiempo habria dado orígen á la distincion de clases á que tan propensa se ha manifestado la humanidad en los primeros tiempos. Dejando, empero, á los antropólogos semejantes consideraciones, y concretándonos á nuestro objeto, diremos, que despues de la especie de caos producido por la inundacion que arrebatando á todos sus albergues, les obligó á levantarlos de nuevo, como la comarca era dilatadísima y no tenia mas límites que los naturales, los rios por los dos lados y la sierra algo distante por el otro; cada familia pudo escoger á su gusto y capricho el emplazamiento de su choza. Y al hacer esta eleccion, cada uno buscó el sitio que mas se adaptaba á sus hábitos é inclinaciones. De esta manera se verificó natural y espontáneamente una clasificacion que espresaba los instintos predominantes en cada grupo. En la zona mas distante de la playa, á la misma raiz del monte y ya en su recuesto, fueron á situarse todas aquellas familias cuyos individuos habian conservado mas enérgico el instinto cazador, á fin de que les fuesen mas fáciles sus habituales correrias al monte, donde todavía se conservaban muchas de las fieras lanzadas antes del valle por la colonia. En la zona inmediata á la ribera se establecieron los mas intrépidos y traviesos á quienes el ejercicio de la pesca halagaba, y para quienes luchar con las aguas era un entretenimiento á que se entregaban frecuentemente por medio de la natacion. Y finalmente, en la zona intermedia se fijaron todas las familias pacíficas y tímidas que poco aficionadas á las luchas y peligros de la caza y mal avenidas con los azares y riesgos á que consideraban

espuestos á los habitantes de las inmediaciones del rio, buscaban su sustento en el cuidado de animales pacíficos, como ellos, que les proporcionaban carne y leche en abundancia, y en la reproduccion de algunas semillas tan gratas, como nutritivas y sanas.

Las viviendas presentaban un tipo particular en cada grupo, tipo que espresaba los gustos de cada uno de ellos. Mientras los cazadores habian construido sus albergues con grandes piedras, como un recuerdo de las moradas ciclópeas, aunque coronadas aquí con enormes troncos de árboles; los pastores y cultivadores tenian sus chozas sencillas y lijeras, cubiertas no pocas veces con las pieles de sus ganados que tambien les servian de vestido. Y en cuanto á los ribereños, hemos visto ya la manera ingeniosa con que levantaron sus albergues para burlar la accion de las aguas.

En esta situacion pacífica siguió por mucho tiempo nuestra colonia, creciendo, multiplicándose y prosperando boyante, y así habria seguido mucho mas todavía estendiéndose por el ameno valle y ocupándole cada dia con nuevas viviendas, si una gran catástrofe no hubiese venido á sembrar la desolacion y el espanto en el campo de su actividad y desarrollo. Tras una larga temporada de continuas lluvias que ocasionaron desbordamientos, los cuales causaron enormes perjuicios, no solo á los pescadores sino tambien á los pastores, tras esa temporada, repetimos, de persistentes lluvias, se sintió un espantoso terremoto que se reprodujo por muchos dias, durante los cuales no dejaron de bajar rodando hasta lo mas hondo del valle enormes peñascos desprendidos del monte inmediato, en cuya cima apareció un volcan que vomitaba sin cesar lava y cenizas ardientes que caian sobre nuestra desventurada colonia. Esta, sin prévio acuerdo y obedeciendo solo á los impulsos de la consternacion y del espanto, huyó instintivamente por la ribera del rio abajo, creyendo, no sin fundamento, que enmedio de la llanura que se descubria hácia donde la cañada terminaba, encontraria mayor seguridad contra el horrible peligro que la rodeaba.

Mas hé aquí que esa gran llanura se encontró casi instantánea, simultánea y completamente ocupada por otra y otras tribus que, como la que venimos siguiendo, habian descendido por las mismas causas desde las cumbres, cañadas y valles que formaban la gran cordillera, desde una de cuyas cimas hemos visto partir el hombre primitivo y desparramarse en diversas direcciones, y llevando siempre consigo como la primera de sus necesidades la del albergue.

Lo notable y digno de atencion es, que como los desastrosos efectos del terremoto se habian estendido á toda la cordillera, sintiéndose todavía mas

en la cresta, donde habian aparecido los volcanes, hubieron de abandonar sus albergues todas las tribus que esa cordillera poblaban, y por consiguiente, en la llanura se encontraron reunidas en confusa mezcolanza en un principio tribus de diversos grados de urbanizacion, desde los troglodítas originarios, y los cíclopes que les sucedieron, hasta los cazadores, pastores y pescadores que componian nuestra colonia, que era entre todas la mas adelantada. Y decimos en un principio, porque la confusion no fué, como no es nunca, permanente, sino que fué desapareciendo bien pronto, porque, ora por los enlaces naturales que unian mas estrechamente á cada tribu, ora por la analogía de lenguas ó dialectos, y ora tambien por la semejanza de costumbres, hábitos, urbanizacion y de todas las demás circunstancias que constituyen la manera de ser de cada sociedad particular, las familias fueron formando diversos grupos que se colocaron en los sitios mas apropósito y mas adecuados á sus inclinaciones y circunstancias.

Y nótese que, al designar esas reuniones parciales, hemos usado la palabra grupo y no tribu; porque aun cuando por lo general, las diversas tribus que habian afluido, volvieron á reunirse y agruparse: no obstante, muchas familias pasaron de unas á otras tribus, ejerciendo mas poderosamente esa fuerza de atraccion los mas adelantados en la urbanizacion, puesto que las comodidades del albergue que proporcionaban las construcciones de la tribu que hemos venido grafiando, comodidades que comparadas con la urbanizacion actual, parecerán mezquinas y hasta miserables, pero que en aquellos remotísimos tiempos hubieron de parecer incomparables, esas comodidades fueron un aliciente irresistible para que muchas familias se agrupasen espontáneamente al rededor de la tribu que habia sabido proporcionárselas.

De esto resultó, que nuestra tribu á la cual no hemos de perder de vista, por mas que se encuentre entre otras, adquiriese á poco una gran preponderancia sobre todas las demás que la rodeaban, circunstancia, orígen y causa de dos resultados igualmente ventajosos para los adelantos en materias de urbanizacion, únicos de que debemos ocuparnos. Fué el primero, que esa tribu, empujada por esa misma importancia que se le habia dado al ponerse en contacto con las demás, procuró con noble emulacion introducir nuevas mejoras en sus albergues; y el segundo, que las otras tribus se esmerasen en seguir su ejemplo.

Así fué, que la urbanizacion adelantó estraordinariamente en esa época, en que todos trabajaban á porfía y con generosa competencia en mejorar su albergue. No se pensó todavía en combinacion alguna de unos edificios con otros: no habia llegado aun el tiempo oportuno para esto. Todos los esfuerzos

se concretaron á facilitar las construcciones y á mejorar la vivienda con la idea exclusiva, por parte de cada jefe de familia, de procurar el bienestar de esta y sobre todo su independencia, que es una aspiracion noble que siente todo hombre que aprecia en algo su dignidad personal. El centro de actividad del individuo, el objeto predilecto de sus miras y de su trabajo, y su ambicion suprema, fué por aquellos tiempos la vivienda de la familia, donde iba á buscar y encontraba el reposo, la seguridad, las comodidades y los goces de que se creia y era realmente digno despues de sus penosas faenas y arriesgadas correrías á que tenia que entregarse durante el dia. La combinacion de unos albergues con otros, el arreglo de su situacion correlativa, la facilitacion de comunicaciones recíprocas entre ellos, suponen una clase de relaciones de individuo á individuo, cierto enlace de intimidad entre familia y familia, que no corresponden al estado de civilizacion que habian alcanzado esa porcion de tribus, á las cuales la fuerza de las circunstancias, no su propia y deliberada voluntad, habian agrupado. Por esto se esplica fácilmente, como enmedio de los adelantos que esperimentaba la urbanizacion en sus elementos constitutivos, en los albergues en sí mismos considerados; nadie se acordase de combinar esos elementos entre sí. La urbanizacion y la civilizacion, segun hemos dicho en otra parte, han marchado constantemente unidas, hermanadas, en la mayor armonía, coadyuvándose recíprocamente en sus comunes esfuerzos para que la humanidad fuese progresando en la senda de su perfeccionamiento. Así es, que como antes de perfeccionarse la sociedad, era natural y lógico que se perfeccionase el individuo y la familia; antes de llegar á la urbanizacion combinada, fué necesario pasar por una época en que la parte elemental de esa misma urbanizacion adquiriese algun desarrollo. La emulacion que se promovió entre las diversas tribus agrupadas, fué un gran medio para que ese acontecimiento se realizara. ¡Lástima que esa misma emulacion hubiese de ser orígen y causa de otros acontecimientos que contuvieron por de pronto el desarrollo completo de la urbanizacion, aun cuando, como regularmente sucede, contribuyeron mas adelante á imprimirle nuevo vigor y nuevo rumbo!

Por lo demás, las construcciones aisladas fueron perfeccionándose en todos conceptos. A las lajas informes que el acaso ofrecia en las orillas de los rios, reemplazaron adobes de forma regular y adecuada para la construccion, perfectamente secados y endurecidos por el sol, lo cual permitio levantar paredes laterales hasta la altura regular del hombre, desde cuya cima arrancaban los troncos que formaban la cubierta protegida además por ramaje y cañas de diversas clases. La aplicacion de los adobes, juntamente con la de

los troncos y otros vegetales, facilitó además el hacer en lo interior de esas cabañas, que ya merecen el nombre de edificios, las divisiones y compartimientos verticales que la independencia de los individuos de la familia y las necesidades del menage requieren, ayudando á esa division vertical otra horizontal sirviendo de base á la cubierta.

En torno de cada albergue se estendia un campo, que estaba á su servicio, considerado como dependencia suya, el cual era mas ó menos dilatado, segun las necesidades de la familia, de sus ganados ó de sus cultivos. Aquí vemos aparecer, si no la propiedad, una idea aunque imperfecta de la misma, de esa institucion que habia de ser, andando el tiempo, la base fundamental de la sociedad humana. Y es digno de notarse que el núcleo y símbolo de esa propiedad naciente es la casa ó albergue de la familia. De suerte que, al paso que la familia se organiza, y adquiere nuevos medros, una situacion mas perfecta, gracias á la urbanizacion; por la misma razon é idénticas causas se presenta el primer embrion de la propiedad. A los que no han sabido conceder á la urbanizacion la importancia que se merece, nosotros, que reconocemos esta importancia, podemos decirles con orgullo: vedla ahí, contemplad á esa urbanizacion que despreciais, como cobija desde su orígen á la familia y á la propiedad, esos grandes y firmes pivotes de las sociedades humanas.

Son dignos de fijar la atencion de los hombres pensadores el celo y afan con que el hombre trabaja para proporcionar á su familia, primero la independencia por medio de un albergue completamente aislado, luego la independencia individual en el seno mismo de la familia, y como finalmente viviendo entre otras familias, procura conservar á todo trance esas dos ventajas que forman, puede decirse, el blanco de sus aspiraciones.

Y no se crea que el organismo que damos á nuestra colonia en una época ante-histórica sea puramente hipotético y arbitrario, no; al sentar estos hechos culminantes en la historia de la urbanizacion, hemos consultado y tenemos muy presentes datos importantísimos que la antropologia ha consignado, y de que nos quedan todavía elocuentes rastros en las estensísimas ruinas de Babilonia y de Nínive, donde el aislamiento de las casas se encuentra comprobado á cada paso. Y esto, que aquellas urbes pertenecen ya á una época muy posterior de la historia de la urbanizacion; época en que la acumulacion escesiva de vecindario pudiera, y casi debiera haber producido la juxtaposicion y acumulacion de los edificios, si semejante juxtaposicion no hubiese encontrado una resistencia invencible en los anteriores y primitivos hábitos y manera de vivir de la familia.

Volviendo á nuestra colonia, diremos que el desarrollo y perfeccionamien-

to de los elementos de urbanizacion siguieron acrecentándose pacíficamente durante mucho tiempo, y así habrian seguido mucho mas aun, si el predominio ejercido por un hombre que llegó á descollar entre todos sus compañeros, y la misma Providencia no hubiesen empujado por otra senda á las tribus que en confusa mescolanza habian llegado á formar una especie de entidad unificada, ya que no uniforme. Entre las tribus cazadoras se presentó un hombre singular por su carácter emprendedor y arrojado, y por esa especie de superioridad de miras con que dota la naturaleza á los héroes que de vez en cuando envia á la humanidad, para que la conduzcan hácia el cumplimiento de los destinos que debe llenar sobre la tierra.

Mientras la colonia originaria, cuya monografía hemos venido haciendo hasta aquí, mientras esa colonia y muchas otras familias y aun tribus que por analogía de inclinaciones y hábitos se le habian apegado, se entregaban tranquilamente al apacentamiento de sus ganados ó al cultivo de plantas alimenticias ó á la pesca en el no lejano rio; nuestro héroe, siguiendo el impulso de sus naturales inclinaciones y de su instinto, acatado espontáneamente como jefe por las tribus cazadoras y aun por las ciclópeas y troglodítas, á las cuales el terremoto habia lanzado de las crestas y empinadas laderas de las montañas, conducia á todas esas masas de gentes forzudas á combatir contra las fieras, que acosadas por el hombre y la sed de sangre, bajaban todavía de vez en cuando á manadas hasta el valle, causando algunos estragos. Esta caza, ó mejor esta guerra esterminadora contra los feroces animales carniceros, hubo de cesar al cabo de algun tiempo por falta de objeto, porque toda la comarca se encontraba libre de tales enemigos que, ó habian sido muertos, ó habian tenido que huir á grandes distancias. Entonces fué cuando esas tribus cazadoras, dirigidas por nuestro héroe, como otro Nemrot, hicieron algunas escursiones hácia la parte baja del valle; y en una de esas correrias hallaron un terreno mucho mas feraz y ameno que aquel en que se encontraba establecida nuestra colonia, como que era una comarca deliciosísima, fecundizada por dos grandes rios que venian á reunirse y confundir sus aguas en aquel punto. Cuando por vez primera descubrieron este sitio, no se resolvieron á penetrar en él, porque estaba ocupado en una grandísima estension por gentes numerosas que tomaron un ademan hostíl al presentarse los nuevos húespedes. El jefe de nuestras tribus cazadoras sintiéndose humillado é irritado por de más con semejante obstáculo, habria deseado acometer desde luego á los que tan mal le recibian; pero escuchando oportunamente los consejos de la prudencia, juzgó mas acertado hacer préviamente algunas exploraciones. Efectivamente así lo hizo, y cuando conoció bien las circuns-

tancias de la localidad, objeto de sus miras, y el número y circunstancias de las tribus que la ocupaban, y se persuadió de que reunidas todas las tribus de la colonia y lanzándose sobre las que ocupaban el codiciado sitio, podria fácilmente vencerlas y subyugarlas; provocó una gran reunion de todos los hombres de aquel agrupamiento, á los cuales supo trasmitir y comunicar su entusiasmo, y en su consecuencia se acordó levantar la colonia é ir á todo trance á establecerse en la localidad cuyas delicias y encantos tanto se habian ponderado.

La reunion de tantas tribus y familias formaba un verdadero ejército. La marcha fué en son de guerra, pero pausada y lenta, cual correspondia á un pueblo entero que al trasladarse de un lugar á otro, llevaba consigo sus mujeres, sus niños, sus ancianos, sus enfermos, sus ganados, sus provisiones, todo cuanto tenia, todo cuanto necesitaba para hacer con buen éxito la espedicion é instalarse convenientemente donde y cuando fuese oportuno. Las etapas por consiguiente fueron escesivamente cortas, y ya desde la primera hubieron de aprender nuestros espedicionarios á improvisar albergues amovibles, de quita y pon, si así puede decirse, para cobijar á las familias, y no tenerlas espuestas á las inclemencias del tiempo. La vegetacion con sus robustos troncos y flexibles ramages, las pieles de las reses y hasta algunas obras testorias que habian formado otro de los progresos de la colonia, facilitaron el establecimiento de esos albergues amovibles ó tiendas en cada uno de los campos donde el *pueblo-ejército* hacia alto y se establecia provisionalmente. En esos campos se arranchaban nuestros espedicionarios por tribus y por familias, á fin de que se encontrase cada cual mas inmediato á su patriarca ó jefe, y poder recibir mas fácilmente sus órdenes y aprestarse al combate en caso necesario. Esta circunstancia produjo dos efectos que mas tarde ejercieron su influencia, aunque en sentidos bien diversos, en el ulterior desarrollo de la urbanizacion. El agrupamiento de las tiendas tuvo que ser de necesidad mas condensado, y al propio tiempo hubieron de colocarse estas en cierto órden correlativo que facilitase mas y mas las comunicaciones de unas con otras. La aproximacion de las tiendas no llegó á producir la juxtaposicion, porque no lo habrian permitido ni el natural deseo de independencia en el hogar doméstico, sentimiento indeleble en el corazon de aquellos hijos altivos de la naturaleza, ni la necesidad de conceder espacio á los rebaños y animales de carga que constituian la propiedad de cada familia. No llegaron, pues, las tiendas á la juxtaposicion; pero hubieron de desaparecer esos dilatados campos que las aislaban en la *urbe-embrion* ó colonia, cuando estaban al parecer definitivamente establecidos.

Por lo que hace á la colocacion correlativa, se empezó por marcar á cada una de las diversas tribus un gran cuadro cuya estension fuese proporcionada al número de familias y ganados que cada una de ellas tenia, y dentro de ese gran cuadro, en cuyo espacio tenia que colocarse y arrancharse la tribu entera, se señalaba á cada familia otro cuadro pequeño y análogo en cuyo centro colocase su tienda, y en el espacio vacío que en torno quedaba disponia cada familia su ganado. Casi todas las tribus, y en especial las que tenian mas ganados, procuraron dejar en el centro del gran cuadro que se les habia designado, un espacio vacío, el mayor posible, donde pudiesen estar y aun pacer esos mismos ganados. De esta manera las tiendas quedaban colocadas en hileras, bien que imperfectas y unas en frente de otras. Es decir, que sin dejar por completo el aislamiento que constituia la independencia de cada tribu y de cada familia, las tribus y las familias estaban lo mas inmediato posible las unas á las otras, y podian fácil é instantáneamente comunicarse y recíprocamente ayudarse y socorrerse en caso necesario.

Rogamos á nuestros lectores que no olviden este organismo, porque produjo resultados trascendentales para la urbanizacion futura, y tendremos que recordarlo mas de una vez en el decurso de esta obra.

De esta manera, con cortas etapas, de campo á campo, y con largas estancias en cada uno de ellos, fué marchando nuestro pueblo-ejército con gran lentitud pero con perseverante constancia, hasta que llegó á encontrarse frente por frente del otro pueblo que ocupaba el sitio apetecillo. Entonces previendo el jefe que la tarea de desalojar á los que estaban establecidos en el dilatado y feracísimo ángulo que formaban y fecundizaban los dos grandes rios afluyentes habia de ser larga y difícil, hizo arranchar su gente en un campo vastísimo, y aun cuando se siguió la costumbre ya sancionada de señalar á cada tribu un cuadro de terreno, fué ese cuadro tan grande que permitió que cada familia tuviese otra vez un espacio análogo al que tenia en la *urbe-embrion* que antes hemos descrito, recobrando por consiguiente cumplida y omnímodamente su primitivo y elemental aislamiento, la subsistencia por sí misma y su independencia. Es decir, que se formó una nueva *urbe-embrion*, aunque algo mas perfeccionada, por razon de las alineaciones que mas ó menos perfectamente se conservaron, con tanta abundancia de pastos y de alimentos de toda clase que no diese lugar á temor alguno la duracion mas ó menos prolongada de la lucha que iba á entablarse, y con tanto espacio y capacidad, que pudiese contener holgadamente al pueblo entero, á quien iba á combatir, con todos sus ganados y mobiliario, cuya absorcion

lenta y perseverante era el pensamiento bélico del caudillo que conducia nuestros colonos.

Siendo, pues, el objeto de ese Nemrot el aniquilar al enemigo por medio de incursiones en el vasto terreno que ocupaba, es natural y evidente que una de las primeras disposiciones que dictó y que hizo ejecutar en seguida por las tribus troglodítas y ciclópeas bajo la direccion de los hombres mas entendidos de nuestra primitiva colonia urbanizadora, hubo de ser la construccion de un gran vallado para precaverse con tiempo de una estratégia análoga á la suya en caso de adoptarla el enemigo.

Establecidas de esta suerte las tribus y las familias, asegurada para tiempo indefinido su subsistencia y suficientemente defendida la seguridad de la colonia, el gran cazador empezó á ejecutar su sistema, y todos los dias con mas ó menos fortuna, por diferentes caminos y medios diversos, conseguia sorprender y arrebatar rebaños mas ó menos numerosos y algunas familias, y con esas presas continuadas, al paso que iba disminuyendo visiblemente el pueblo combatido, nuestra *urbe embrion* iba enriqueciéndose y prosperando de una manera portentosa, hasta que ya por fin lanzándose en masa este pueblo floreciente sobre el otro abatido y aniquilado, consiguió sin resistencia ni lucha sojuzgarlo, instalarse en el sitio codiciado y hacer suyo todo cuanto él encerraba.

Aquí terminaremos este párrafo consagrado á grafiar al natural las diversas urbanizaciones primitivas, porque la fundacion de la *urbe* que siguió á este triunfo, esta fundacion, obra del concurso de todos los elementos constitutivos de las diversas urbanizaciones primitivas, forma una urbanizacion diferente, que ya no es elemental sino secundaria, resultado de una combinacion premeditada, y no puro efecto de la urgente precision de satisfacer las necesidades naturales del hombre. Es la urbanizacion secundaria cuya grafia corresponde á otro capítulo que le reservamos.

Antes, empero, de comprenderlo, habrá que permitírsenos que compendiemos, precisemos y expongamos con claro método todo cuanto llevamos dicho, en el siguiente:

§. II.

RESÚMEN ANALÍTICO Y EPILOGÉTICO DEL PÁRRAFO ANTERIOR.

Insiguiendo el órden natural y lógico que en todo cuanto nos rodea, observamos; al tratar de escribir la historia del desarrollo de la urbanizacion, hemos debido consagrar este primer capítulo al exámen de las diversas urbanizaciones elementales y originarias que despues de la aparicion del hombre sobre la faz de la tierra en las edades ante-históricas, hubieron de desenvolverse sucesivamente en la misma proporcion en que iban desarrollándose sus facultades físicas, morales é intelectuales. Ese desenvolvimiento de la urbanizacion hubo de ser necesariamente elemental, es decir, que hubo de verificarse en el elemento constitutivo de la urbanizacion, individualmente, si así cabe espresarlo, en cada parte, sin relacion fija de estas entre sí, y por consiguiente sin combinacion alguna y mucho mas aun sin plan alguno preconcebido.

Por esto en la época en que la hemos visto tender irresistiblemente á esa combinacion ó correlacion de albergue á albergue, propia de una organizacion algo mas perfeccionada en el órden social; hemos puesto punto á la reseña histórica, dejando para el inmediato capítulo el estudio y grafía de ese desarrollo combinado bajo una especie de sistema preestablecido y con miras de acudir á la satisfaccion de una necesidad social que el agrupamiento de muchas y diversas tribus antes heterogéneas y pobres, despues ricas y poderosas y sujetas todas ellas á un mismo órden y organismo, habia hecho surgir en el seno de aquella nueva sociedad.

Para que el estudio que hemos hecho arrancando desde la misma raiz de la urbanizacion, quede mas impreso en el ánimo de nuestros lectores, vamos á condensarlo ahora, compendiándolo todo lo que nos sea posible, y dándole una forma elemental y didáctica.

La urbanizacion primitiva tuvo tres edades, y cada edad sus épocas distintas. Vamos, pues, á resumir en tres grupos diferentes estas tres edades,

tratando (A) del trogloditismo (2 A) del ciclopismo y por fin (3 A) del tugurismo.

A.

Trogloditismo.

Al encontrarse el hombre sobre la tierra frente á frente con las fieras que le perseguian, y de los elementos que herian vivamente su natural desnudez, buscó su refugio y amparo en las grietas y hendiduras naturales de las rocas de las crestas de los montes mas elevados. Al hombre que vivió en esos albergues, llamamos *troglodita*, aplicándole este nombre que lleva todavia hoy una raza de salvages que en el interior de Africa ocupan semejantes viviendas.

El trogloditismo, edad cuya duracion no es fácil definir, tuvo dos épocas bastante diversas, que deben fijar la atencion del que se consagre al estudio de la ciencia urbanizadora: la primera (B) se refiere al período durante el cual no tuvo el hombre mas alojamiento que los antros naturales que encontraba entre las peñas, y la segunda (2 B) comprende aquel en que, aunque toscamente fabricados, lo fueron por sus propias manos.

B.

Troglodotismo natural.

Durante esta época, la primera de la edad primitiva entre las primitivas, el hombre criado para ser el rey de la tierra, tuvo que contentarse con las madrigueras que los estrechos huecos de las peñas espontánea y abundantemente le ofrecian. Nada ponia de su parte: nada sabia, nada podia hacer todavía para salir de esa situacion miserable en que le retenian su natural rudeza, el miedo á sus enemigos en aquella sazon prepotentes, y su propia de-

bilidad. Mas tan luego como esas circunstancias mejoraron algun tanto, gracias á los auxilios que en el paulatino desarrollo de sus facultades encontraba, procuró y consiguió proporcionarse otro albergue; y aqui empieza el

2 B.

Trogloditismo artificial.

Alejado algunas veces de la hendidura en que tenia su habitual madriguera, por efecto de las correrias que sus naturales necesidades le obligaban á emprender, en la imposibilidad de buscar en aquella el necesario amparo, vióse el hombre precisado á fabricarse por sus propias manos y arañando la tierra debajo de algun peñasco, otra madriguera análoga á la de que antes se sirviera. Esta operacion que proporcionó al hombre el primer albergue debido á sus propios esfuerzos, fué por aquellos tiempos un gran paso, un adelanto inapreciable, pues libertándole de la esclavitud que le ataba forzosamente al sitio ó comarca donde tenia su albergue, y enseñándole la utilidad de apelar á sus propios recursos, le colocaba en situacion de emprender mas largas correrías, seguro de que en todas partes podria abrirse un hoyo ó socavon donde refugiarse.

Al aparecer y generalizarse ese primer asomo de un artificio, aunque muy tosco y grosero, de fabricarse el hombre su vivienda, se preparó desde luego la transicion de esta edad primera á otra en que ya el artificio campea mas decididamente, notable, no seguramente por sus formas, pero sí por su utilidad y conveniencia. Pasemos pues á esa edad.

2 A.

Ciclopismo.

Esta segunda edad de la urbanizacion en que el hombre se levanta, por decirlo así, del suelo, y empieza á marchar con la frente erguida á construirse con sus propias fuerzas y recursos una vivienda enteramente artificial, que como él se levante tambien sobre el suelo, fué muy fecunda para los adelantos de la humanidad. Como, empero, el hombre no marcha y progresa á saltos, sino por pasos lentos y sucesivos; tambien esa edad ciclópea, llamada así, porque las obras urbanizadoras que en su trascurso se ejecutaron, y de que se encuentran todavía repetidos y elocuentes vestigios, suponen un desarrollo estraordinario en las fuerzas físicas del hombre, comparables con las de aquellos héroes que supuso la mitología hijos del cielo y de la tierra que fabricaban en las fraguas de Vulcano los rayos para Júpiter, esa edad tuvo tambien sus dos épocas, de que vamos á ocuparnos por separado.

B.

Construcciones demisubterráneas.

Al principio de esta edad, á que llegó el hombre despues de haber aprendido á abrirse hoyos ó madrigueras que le sirviesen de refugio, hubo de contentarse, y esto no dejaba de constituir un gran adelanto, con abrir, normalmente al paramento de un ribazo de escasa elevacion, una zanja ó trinchera capaz de abrigarle, cubriéndola luego con grandes peñascos que afectando una forma apuntada diesen al hueco abierto mayor elevacion. Los albergues de esta manera construidos, fueron los primeros en que pudo el hombre permanecer enhiesto sin que corriese mayor riesgo su seguridad per-

sonal y la de su familia. Y decimos que obtuvo esa ventaja sin perjuicio de su seguridad, porque se deja comprender desde luego que protegeria con otro ú otros peñascos la entrada ó boca de esa cueva, primera idea de una puerta, no olvidando dejar rendijas que le permitiesen acechar lo que pasaba fuera. Desde este momento, el hombre adquirió gran superioridad sobre sus enemigos, y por esto ya desde entonces le vemos dejar su situacion meramente pasiva y defensiva, para hacerse agresivo y acometedor. Y este carácter se desarrolló en él todavía con mas fuerza por medio de las

2 B.

Construcciones supraterráneas.

Desde que hubo aprendido que podia producir huecos suficientes para albergarse, y mas que robustos para resistir la acometida de las fieras y el furor de los elementos, colocando elevados peñascos á una distancia regular é inclinando sus estremidades superiores hasta tocarse y apoyarse recíprocamente, ó bien colocando otro peñasco en forma de arquitrave encima de dos verticales, para lo cual hubo de desplegar grandísima perseverancia, fuerzas hercúleas y medios ingeniosos que supliesen los auxilios mecánicos que hoy conocemos, cuando se encontró en esa situacion, sintióse fuerte para provocar á sus enemigos y para buscarlos en sus mismas cavernas. Ya no tenian que arrastrarse y culebrear él y su familia para guarecerse: ya podian entrar y permanecer de pié en su albergue; y hasta podian tener en él un repuesto de alimentos, ventajas todas ellas de inapreciable valor en aquellos tiempos de lucha permanente y de incesante peligro.

De esta manera se comprende el gran número de construcciones de esta naturaleza que se apresuraron á levantar los hombres cíclopes, construcciones de que se han encontrado abundantísimos y elocuentes vestigios en todas las regiones y países del globo, y en que no sabe uno que admirar mas, si la fuerza estraordinaria, ó la perseverancia, que fueron indispensables para mover y colocar debidamente tan enormes moles.

Estos numerosos restos de construcciones ciclópeas que por doquier se encuentran, son para nosotros una prueba evidentísima de que la edad cicló-

pea fué de larguísima duracion, y que en la historia de la urbanizacion tienen esas construcciones gran importancia, debiendo ser consideradas como el primer indicio y base fundamental de las fabricaciones tectónicas y arquitectónicas que, andando los tiempos y en urbanizaciones mas adelantadas, se presentaron como obras maestras del arte.

Si un solo monumento encontrado al acaso ha sido suficiente para que los historiadores fijen y califiquen como histórica una época en la vida de una nacion ó de un pueblo, creemos que nadie nos negará á nosotros que escribimos la historia de la humanidad con respecto á la urbanizacion, el derecho de determinar y considerar como verdaderamente histórica esa época que vamos grafiando, cuya existencia y manera de ser están atestiguando de un modo incontrovertible no un monumento ó algunos monumentos que se suponen levantados con un fin concreto, tal vez ignorado, sino un considerable número de restos voluminosos de cuevas artificiales ó viviendas levantadas, no en una sola comarca ó país, sino en todos los del antiguo y nuevo continente, verdaderos monumentos que vienen á confirmar nuestros asertos que en este particular pierden toda la incertidumbre de la hipótesis, para convertirse en verdades innegables.

Lo incomprensible de los medios empleados para mover bloques tan enormes, como los que se ven donde quiera que se han encontrado tales albergues, no puede atenuar en lo mas mínimo la fuerza del raciocinio que nos demuestra la exactitud histórica del hecho. ¿Qué importa averiguar el modo como haya podido verificarse una cosa, si esa cosa es de tal naturaleza que afecta de una manera evidente nuestros sentidos? A los que intentasen objetarnos esa observacion, y quisiesen aparentar acerca del hecho dudas fundadas en la ignorancia de los medios empleados para ejecutarlo, les contestaríamos con el *é pure si muove* de Galileo, y no obstante existen y se tocan y se miden esas habitaciones, con sus informes materiales á que se debe el que hayan permanecido en pié hasta nuestros dias, sobreviviendo á tantísimas otras construcciones jactanciosas que los siglos han reducido á polvo.

Y no solo se han encontrado viviendas ciclópeas aisladas, sino que tambien han aparecido restos indudables de obras de defensa comun, especie de murallones irregulares, pero fuertes é inexpugnables á los enemigos que en su tiempo habian de temerse. De manera que al suponer en el párrafo anterior que nuestra colonia típica, se habia murado y fortificado, no forjamos un cuento hijo de la imaginacion, sino que delineamos con regla y compas un pasage de la historia.

Hemos aprovechado esta coyuntura favorable en corroboracion de cuanto

hemos sentado en el párrafo precedente, porque recelamos que no ha de faltar quien califique de novelesco y de obra de pura invencion, el bosquejo histórico que á grandes rasgos hemos trazado, y queremos que se sepa, que no la imaginacion, sino la fuerza del raciocinio, ha guiado nuestra pluma.

Pasemos ya á la tercera edad de la urbanizacion elemental.

3 A.

Tugurismo.

El ciclopismo con sus pesadas y difíciles construcciones da una idea de inmovilidad, de escesivo apego de los hombres que las levantaron, al suelo en que hincaban. Esa fijeza es contraria al carácter naturalmente movedizo, curioso, investigador y novelero que distingue al hombre; y por lo mismo solo pudo subsistir, mientras duraron las circunstancias que la impusieron á la humanidad en las primeras faces de su desarrollo, y por lo mismo desapareció con ellas. Así es que, tan luego como el hombre se sintió fuerte para buscar á las fieras y destruirlas en sus mismos antros, y tuvo necesidad para ello de emprender largas correrías; hubo de buscar otra clase de albergues de mas fácil construccion, y que pudiesen levantarse en cualquier parte, sin necesidad de sujetarse á las exigencias de las construcciones ciclópeas. Y esto era tanto mas conveniente, tanto mas indispensable, cuanto que á proporcion que iba descendiendo á los valles, encontraba en menor cantidad y menos adecuados los peñascos que dichas construcciones requerian.

Estas nuevas circunstancias dieron orígen á otra nueva edad en que usó el hombre construcciones mas fáciles, al propio tiempo que mas ligeras y sobre todo mas cómodas para su vivienda. A esta edad llamamos del *Tugurismo*, nombre derivado de la palabra latina *tugurium*, *tugario* en castellano, con el cual se designa indistintamente todo género de habitacion reducida, denomínese choza, cabaña ó alquería, ó dése le cualquier otro de los nombres inventados para designar las pequeñas viviendas en que aprovechándose los medios que la naturaleza ofrece á la mano se atiende sola y esclusivamente á la necesidad de abrigo, concediéndose alguna vez poco, muy poco á la comodidad.

El tugurismo se presenta bajo formas variadas, respondiendo con ellas á las necesidades especiales de las diversas épocas en que esa edad se dividió, y de que vamos á ocuparnos por separado.

B.

Choza del cazador.

Esta época, la primera de la edad tugúrica, empezó cuando el hombre, dejando ya de ser acosado por las fieras á las cuales habia castigado duramente y escarmentado en millares de combates, y cansado de la inmovilidad á que le condenaban sus pesadas construcciones ciclopeas, se resolvió á perseguir aquellas en sus mismos escondrijos. El cazador de aquellos tiempos primitivos, y tal cual nosotros lo comprendemos, y hubo de ser necesariamente en la época á que nos referimos, no iba precisamente á buscar un alimento fácil persiguiendo y matando á animales débiles é inofensivos. El hombre que sentia instintivamente la fuerza de su mision, que era de crecer, multiplicarse llenar la tierra, y por consiguiente dominarla; ganoso de estender este su dominio, iba en busca de las fieras á grandísima distancia de su albergue con ánimo de esterminarlas en cuanto le fuese dable. Mientras estas no le temian, tuvo necesidad de guarecerse con grandes bloques que resistiesen sus acometidas; mas cuando empezaba ya su predominio, y descubria en torno suyo una comarca limpia de alimañas, le bastaba un albergue construido con troncos de árboles en forma análoga á la que habia dado á sus construcciones roqueñas.

Las primeras construcciones de este género hubieron de componerse de troncos largos colocados en filas paralelas á una regular distancia é inclinados por la parte superior hasta encontrarse en un punto equidistante, apoyándose recíprocamente. Nuestros carboneros usan todavía en los montes barracas ó chozas análogas á las que describimos.

En ocasiones dos hileras de árboles próximamente paralelas, descopados en que apoyase una cubierta de otros troncos con inclinacion hacia un lado hubieron de surtir el mismo efecto para dar albergue á una familia cazadora. Estas formas y otras parecidas, pero todas análogas á las construcciones cí-

clópeas que en el párrafo anterior hemos descrito, fueron las que usaron los denodados cazadores en sus correrías consagradas mas especialmente á lanzar de los valles que ellos apetecian, á las fieras que los ocupaban.

2 B.

Cabaña del pastor.

Una vez instalada en un valle una tribu cazadora, libre ya del temor de las fieras que habia ahuyentado á grandísima distancia, la abundancia de frutos naturales y sabrosos con que le brindaban espontáneamente una vegetacion vigorosa y un clima templado y suave, hubieron de dulcificar su carácter y sus costumbres, é inclinarla á una vida mas pacífica y agradable. Contribuyeron poderosamente á adoptar semejante vida unas muy numerosas manadas de animales inofensivos y dóciles que lejos de huir de su presencia, le recibieron amistosamente, si así cabe decirlo. Estos animales le ofrecian abundante carne, cuando en el principio de su instalacion conservaba todavía la tribu sus apetitos carnívoros; y mas adelante, cuando fueron suavizándose sus costumbres é instintos y por consiguiente sus gustos, le suministraron abundantísima leche. Encariñáronse, pues, nuestros cazadores con tales animales, se resolvieron á cuidarlos, y se hicieron pastores.

Para la vida, hábitos y necesidades del pastor no era bastante la reducida, tosca y casi ciclópea choza del cazador. La vida tranquila, como que se pasa mas principalmente en el albergue, requiere en este alguna mayor holgura; y como al propio tiempo el pastor tiene necesidad de guarecer sus ganados, es de ahí que la choza del cazador hubo de convertirse bien pronto en cabaña, es decir, en albergue algo mayor en capacidad, con campos á su alrededor y con el apéndice indispensable de un espacio defendido por una empalizada.

En cuanto á las construcciones, no variaron esencialmente en su forma, sino en cuanto lo exigia la mayor magnitud. Se emplearon troncos mas largos que pudieran dejar mayor hueco para el interior de la vivienda, y para dar mayor abrigo contra el sol, la lluvia y los vientos, tendieron encima de los

troncos pieles de reses de sus ganados, cuya utilidad habian ya esperimentado para su abrigo personal.

Estas construcciones fueron ya mucho mas ligeras que las que llevamos descritas en el período anterior; y como su construccion era muchísimo mas fácil, permitió satisfacer otra necesidad mas importante en la vida del pastor, cual es la de trasladarse de un lugar á otro, cuando la escasez de pastos ó el rigor de las estaciones le obligan á trashumar.

3 B.

Alquería del cultivador.

A proporcion que iba desapareciendo, bien que muy paulatinamente, la selvatiquez y rudeza de los hombres primitivos, fueron aficionándose mas y mas á la alimentacion vegetal. Así os, que una parte de algunas tribus pastoras, familias innecesarias y sobrantes para el cuidado de los ganados, se dedicaron á procurar la reproduccion de ciertas plantas gramíneas y leguminosas, cuyos frutos les habian hecho probar un alimento tan nutritivo, como grato. Estas familias se hicieron cultivadoras, y necesitaron por consiguiente albergues mas espaciosos, donde poder guardar el producto de su cultivo en la cantidad necesaria para la alimentacion de la familia durante las estaciones del año, en que solo puede trabajarse para obtener la produccion.

Además, como el hombre que cultiva un campo, siente hácia él un apego invencible, y por lo mismo el cultivador mira con repugnancia la trashumacion que es hasta grata al pastor; las construcciones que para su albergue levantó aquel, hubieron de ser mas estables, mas fijas y mas arraigadas, si así cabe decirlo, en el suelo. Es, pues, indudable en nuestro concepto, que la primera zanja que se abrió en la tierra para asentar los cimientos de una construccion, hubo de ser obra de las familias agricultoras que al construir lo hacian con el propósito firme y decidido de establecerse definitivamente en el centro de los campos que cultivaban.

El cultivo de la tierra hubo de hacerles conocer el barro y su aplicacion útil para las construcciones permanentes, sobre todo al observar á orillas de los rios las lajas que forma el limo, las cuales, secadas por el sol, llegan á adquirir gran consistencia.

Así es, que la alquería que vino despues de la cabaña, á parte de su mayor capacidad, hubo de presentar mayor solidez y al propio tiempo mejores formas y mayor esbelteza. Paredes de adobes hasta una altura regular, coronadas por una cubierta á dos vertientes, compuesta de ramaje y cañas de las plantas gramíneas; tal es el aspecto esterior de una alquería típica; y en el interior, dos compartimientos horizontales, el bajo destinado al ganado y animales que ayudan al cultivador en sus faenas del campo, y el superior, consagrado especialmente al servicio de la familia con varias divisiones, para servir, unas á la conservacion de las producciones agrícolas, y otras para los diversos miembros de la familia.

Tal es, el último cuadro de la última de las tres edades que presenta á los ojos del historiador filósofo la urbanizacion elemental.

Despues de este cuadro, el acrecentamiento de las familias cultivadoras, la influencia civilizadora de la agricultura, los efectos de las luchas á que se lanzaron algunas tribus contra otras despues de terminada la guerra contra las fieras, y la aglomeracion consiguiente de diferentes tribus que se encontraban en diversos grados de civilizacion y urbanizacion, nos ofrecen ya la idea de agrupamientos de construcciones en correlacion y combinacion unas de otras, que es lo que constituye la urbanizacion secundaria y compuesta, muy diferente ya de la elemental, que es la que constituye el objeto peculiar de este capítulo. Démosle pues, fin, y para su mayor inteligencia y al objeto de que se abarque de un solo golpe de vista la marcha ordenada y lógica, que en estas, que podemos llamar sus primeras etapas, siguió la humanidad, ponemos á continuacion este

CUADRO SINÓPTICO DE LA URBANIZACION ELEMENTAL.

Edades que comprende.	Épocas que contiene cada edad.	Clase de albergues que caracterizan las edades y las épocas.	Figuras de la lámina I, que representan los albergues.
Troglodítica..	1.ª	Naturales.	1.
	2.ª	Artificiales.	2 y 3.
Ciclópea.....	1.ª	Demi-subterráneos.	4 y 5.
	2.ª	Supra-terráneos.	6, 7 y 8.
Tugurítica....	1.ª	Choza del Cazador.	9, 10, 11, 12 y 13.
	2.ª	Cabaña del Pastor.	14, 15, 16 y 17.
	3.ª	Alquería del Cultivador.	18, 19 y 20.

CAPITULO II.

URBANIZACION COMBINADA SIMPLE.

OBSERVACIONES PREVIAS.

Para responder al objeto didáctico de esta obra, puesto que el del presente libro es historiar el sucesivo desarrollo de la urbanizacion, será preciso que ante todo nos hagamos cargo de la marcha seguida por ella en sus combinaciones simples, elementales y homogéneas, prescindiendo por un momento de las demás en que tomaron parte diversos y heterogéneos elementos que vinieron á desnaturalizar, si así cabe decirlo, la primitiva sencillez. Comprendemos que, á poco de haberse formado las diversas agrupaciones sociales y urbanas, hubo de ser sumamente difícil, casi diriamos imposible, que una tribu ó pueblo originariamente cazador, por ejemplo, conservarse por mucho tiempo las costumbres típicas, las necesidades y por ende la urbanizacion propias suyas sin que surgieran á la par de nuevas necesidades, nuevas costumbres que hiciesen necesaria la intromision de otros elementos heterogéneos, como los del cultivo, de la ganadería y de la industria, y sin que por consiguiente se modificase hondamente, y se complicase de un modo mas ó menos considerable la sencillez de la primera combinacion urbana. Sin embargo, aun cuando fuese necesario prescindir algun tanto del rigorismo de la verdad histórica, sería siempre muy conducente grafiar esas combinaciones elementales y simples que forman un verdadero tipo de urbanizacion, á fin de que cuando despues mas adelante examinemos las combinaciones mas complexas y complicadas, podamos en medio de tanta confusion discernir

los diferentes tipos elementales que entran en ellas, y los que en épocas sucesivas hayan ido predominando, infundiendo en la urbanizacion un carácter particular. Por otra parte no debe apartarse tanto de la verdad histórica un hecho que aun hoy vemos en cierto modo confirmado por algunas tribus que se conservan aferradas á sus pristinos hábitos, y en cuyo organismo predomina, tal vez esclusivamente, un solo elemento, el elemento cazador por ejemplo. Séanos, pues, permitido consagrar el *primer párrafo* de este capítulo al exámen de las combinaciones elementales homogéneas, antes de tratar, como trataremos en el §. II, de trazar un bosquejo histórico de la marcha y desarrollo de la urbanizacion compuesta de varios elementos heterogéneos, tal cual por lo comun se ha verificado, sin esa simplicidad elemental que acabamos de esponer. Finalmente, consagraremos el §. III á la esposicion del carácter distintivo de esas combinaciones primitivas, y de las ventajas que encierran sobre las complexidades posteriores.

§. I.

DE LAS COMBINACIONES URBANAS SIMPLES Y HOMOGÉNEAS.

Cuando se verificó la dispersion de las gentes, de que nos hablan los libros sagrados, hemos de suponer que se formarian diversos grupos, cada uno de los cuales por una ley de afinidad social que obraba con toda su fuerza y sin obstáculos en aquellos primitivos tiempos, se constituiria de personas y familias que obedeciesen á los mismos instintos, que sintiesen las mismas inclinaciones, que tuviesen las mismas costumbres, y que esperimentasen por consiguiente las mismas necesidades en su funcionamiento social. Asi hubieron de juntarse cazadores con cazadores, ganaderos con ganaderos, cultivadores con cultivadores é industriales con industriales. En aquella sazon solo de esta suerte pudiera conseguirse la armonia, en los tiempos modernos, gracias á la mayor cultura y mas perfeccionada civilizacion, ha podido y sabido encontrarse en las combinaciones mas complexas de los elementos mas heterogéneos. Esto supuesto, claro es que cada uno de esos grupos, al segre-

garse de la conglomeracion comun primitiva, llevaria aquel género de vida social mas conforme con sus hábitos é instintos, y que por ende habia de tener las urbes ó combinaciones urbanas propias y adecuadas á las costumbres y necesidades emanadas de su manera peculiar de vivir. ¿Cuál empero, hubo de ser el carácter distintivo y típico de cada una de esas diferentes combinaciones? Esto es lo que vamos á investigar examinando en primer lugar (A) las combinaciones urbanas propias de una tribu de pastores; en segundo lugar (2 A) las combinaciones conformes con la vida de una tribu consagrada al cultivo de la tierra; en seguida (3 A) las correspondientes á las costumbres y necesidades de un pueblo industrial y mercantil, y finalmente (4 A) las adecuadas á una tribu cazadora ó guerrera.

A.

De las combinaciones urbanas simples y homogéneas, adecuadas á las costumbres y necesidades de una tribu de pastores.

Celoso el pastor de proporcionar á sus ganados abundantes pastos, exige de necesidad que en torno de su cabaña se desarrolle un estenso campo en que aquellos puedan holgadamente apacentarse. Las necesidades de su querido ganado son para el pastor tan atendibles, tan preferentes, tan sagradas, como las suyas propias: tal vez no seria exageracion decir que lo son mas, si se considera que aun hoy, cuando la mayor cultura ha hecho al hombre mas egoista, vemos á los pastores alejarse á grandes distancias de sus cabañas, sin gran consideracion á sus necesidades y conveniencia personal, que sacrifican sin repugnancia al mejor apacentamiento de sus dóciles animales.

De esto se desprende que en los tiempos en que el dominio de la tierra no estaba subordinado todavia al particularismo, en torno de cada cabaña habia de haber una estension de terreno proporcionada, al número de reses que cada familia tenia. De esto se desprende tambien, que una *pastoria*, es decir, un agrupamiento de varias familias pastoras ó de una tribu entera consagrada á esa manera de vivir, necesita y ha de abarcar un territorio muy dilatado, donde haya el sitio correspondiente á cada ganadero que ha de poder apacentar sus ganados y atender á todas sus necesidades con toda

holgura y sin molestar en lo más mínimo á sus convecinos. El instinto de sociabilidad y el deseo y comun interés de protegerse y auxiliarse mútuamente, les llevaria sin duda alguna á agrupar sus respectivas cabañas; más como cada una de estas ha de traer el apéndice indispensable del campo de pastos, todo lo más que podrá suceder será que ese mayor agrupamiento ó aproximacion, se verifique de tres en tres ó de cuatro en cuatro rebaños, pues más allá llevada esa aproximacion redundaria en perjuicio de los ganados que el buen pastor no sacrifica nunca.

La comarca de asentamiento será siempre una region muy dilatada, cuyos límites indiquen, ó las divisorias de los montes vecinos si el asentamiento fuese un valle, ó los talvecks, si para el asentamiento se hubiese preferido un monte. La eleccion de la localidad dependerá principalmente del clima, pues segun sea este y las alternativas de las estaciones, así deberá ser el terreno de tal suerte dispuesto, que en cada una de estas proporcione pastos adecuados.

La urbanizacion será por consiguiente la más desparramada posible la más rurizada entre todas cuantas merezcan esta calificacion. En ella no puede haber muros ni cercas de ninguna clase, que tiendan á establecer límites artificiales, pues esta clase de limitaciones son un verdadero contrasentido esencialmente repugnante á una clase de urbanizacion en que la espansion lo es todo. El natural acrecentamiento, ora de las familias, ora de los ganados mismos, impediria por otra parte toda tentativa de limitacion artificial.

Las vías de comunicacion vecinal habrán de ser escasas y tal vez con poco esmero cuidadas; puesto que cada familia pastora se basta á sí misma en todo lo que principalmente pueda necesitar para su vida doméstica, y en cuanto á las comunicaciones que exijan algunas pequeñas necesidades imprevistas ó auxilios recíprocos, ó los cambios y permutas que en reducida escala y contingentemente pueden surgir, para esas comunicaciones bastan vías de cualquier género y condicion que insensiblemente irá trillando el paso más menos frecuente de los individuos.

Los intervías ó islas, como que corresponden al campo que para los pastos necesita cada cabaña, serán dilatadísimos, mayores que los exigidos por cualquier otra clase de urbanizacion, tanto, que bien cabe decir que uno de esos intervías pudiera servir muy bien para campo de asentamiento de la mayor parte de nuestras modernas urbes.

Los signos de division entre uno y otro de esos espacios, serán representados, ora por los senderos que trillen y marquen los pastores al recorrer con los ganados su terreno, ora por alguna pequeña divisoria ó talveck de al-

gun regato ó torrente, ya que por alguno de los lados no discurra un rio ó riachuelo de pequeña corriente.

Tales son las combinaciones urbanas establecidas por una tribu pastora al fijarse en una region ó comarca. Mas podria decirse, bastan, empero, para nuestro objeto esas someras indicaciones.

2 A.

De las combinaciones urbanas simples y homogéneas, adecuadas á las costumbres y necesidades de una tribu agricultora.

Tambien para el estudio de esas combinaciones se hace preciso partir de las necesidades y conveniencia del individuo y de la familia, pues de otra suerte no seria posible adquirir un cabal conocimiento del conjunto, En efecto, en las agrupaciones ó asociaciones urbanas producidas por el cultivo de la tierra, campea de una manera notable el individualismo, y antes que atender á la conveniencia de la colectividad, cada individuo y cada familia atiende á la suya propia. En el órden social no hay subordinacion preestablecida, y la que se establezca para conservar la debida armonía, ha de ser la espresion genuina de la voluntad espontánea de todos y de cada uno.

De estos principios, que tan someramente dejamos indicados, prescindiendo de otros que pudieran esponerse, y de las graves y profundas consideraciones sociales á que la naturaleza del organismo agrícola dá ancho lugar, se desprende que donde quiera que se estableciere una tribu agricultora, allí se encontrará, aparte de las buenas condiciones que en clima, temperatura y topografia hade otrecer la comarca, una division del terreno que si no es en partes geométricamente iguales, será porque los accidentes topográficos no lo consientan, pero que se aproximará todo lo mas posible á la equidad natural, es decir, á la igualdad no solo en la estension, sino tambien en la calidad y aun en la forma, de suerte que con cualquiera de esas circunstancias se hará la debida compensacion de lo que por otro concepto pueda faltar.

Así pues, el asentamiento de una urbe rural de tales condiciones y con tal objeto fundada, será tan grande y dilatado, como sea menester á fin de que todas y cada una de las familias tengan el campo de operaciones holga-

do y conveniente á la satisfaccion de sus necesidades. No habrá comarca urbana propiamente dicha, es decir un campo de circundacion donde la colectividad pueda ejercer el funcionamiento colectivo: porque como en la asociacion agrícola campea el individualismo, y cada familia se encierra dentro de su alqueria, donde tiene todo cuanto le es menester, el funcionamiento colectivo viene á resultar completamente nulo. Y si alguna vez bajo el punto de vista social fuese necesario ó conveniente que la colectividad se reuna para deliberar ó tomar algun acuerdo de comun interés, no faltará en algun punto del interior del asentamiento un copudo árbol que, como el de Guernica de nuestros Vascos, cobije á la patriarcal asamblea.

A la sombra de este árbol, símbolo de la union y fraternidad que entre los colonos ha de reinar, habrán de tomarse determinaciones urbanizadoras tan importantes, como la de proteger todo el campo de asentamiento contra las inundaciones que de la parte superior temporal ó constantemente le amaguen y perjudiquen. La esperiencia les habrá enseñado bien pronto á los colonos que los esfuerzos individuales no alcanzan á vencer aisladamente semejantes peligros que siendo por otra parte comunes, deben ser combatidos por los trabajos de todos. Resoluciones análogas se habrán de tomar respecto de una laguna por ejemplo que perjudique al conjunto del asentamiento, ó de cualquier otro accidente cuyos malos efectos á todos ó al mayor número alcanzaren. El individualismo no es el egoismo concentrado, raquítico y miserable que se niega á reconocer las ventajas de la solidaridad y de la mancomunidad, ó que á lo mas quiere solo esplotarlas en su provecho, sin contribuir ni poco ni mucho á su logro: el individualismo es esencialmente sociable y social.

Por esta razon misma, en cuanto á las aguas pluviales que cayendo naturalmente sobre el campo de asentamiento y que tan fácilmente en caso de chubascos pueden producir regatos y causar otros desperfectos en los cultivos, aparte de los trabajos que cada individuo practique por medio de surcaños en torno de su suerte para apartar de ella las corrientes torrenciales, es evidente que serán menester y se emplearán los mancomunados esfuerzos de la colectividad para desviar de la manera mas conveniente y menos perjudicial el torrente ó torrentes que con la repetida afluencia de regatos y surcaños vayan formándose, evitando de esta manera las desavenencias y perjuicios y mutuas quejas á que la cuestion de vertencia de aguas pudiera dar lugar entre los vecinos.

Si la situacion de una gran parte de la colonia fuese ribereña de algun rio, uno de los primeros cuidados de la colonia será hacer en comun obras

de defensa contra las avenidas que tantos perjuicios pudieran ocasionar á los terrenos y aun cuando el peligro se limite á los bajos, la verdadera solidaridad de los intereses exige que los cultivadores de los más elevados contribuyan á la construccion de las fortificaciones ribereñas en justa compensacion de la parte que los cultivadores de esos terrenos bajos habrán de tomar en la importacion de aguas útiles que tan fácil les sería á ellos procurarse.

Nada mas conveniente para una colonia agrícola que proporcionarse abundantes aguas de riego para asegurar los frutos, por cuya recoleccion se afana constantemente el agricultor. Por esto nuestros colonos, despues de asegurar su estancia en el campo de asentamiento escogido, por medio de las obras de defensa de que acabamos de ocuparnos, concentrarán todos sus mancomunados esfuertos en procurar á toda la comarca el beneficio del elemento fecundante, ya sea abriendo uno ó mas canales, derivados de algun rio, si las circunstancias topográficas lo consienten, ya apelando á la coleccion y depósito de las aguas pluviales en algun gran receptáculo abierto en las vertientes superiores, con lo cual se gana en dos conceptos, puesto que á la par de reunirse y reservarse las aguas pluviales para el riego, se impide que estas causen destrozos en los terrenos inferiores. Obras de esta ó de análoga naturaleza, que las circunstancias locales aconsejan, son siempre ejecutadas por la colectividad que es la llamada á reportar de ellas todos los beneficios.

En semejantes combinaciones urbanas esencialmente rurizadas, no hay, no puede haber esto que en las urbanizaciones modernas se llama casco urbano. Las edificaciones son aisladas, y se levantan en aquel punto del campo de cultivo, que sea mas apropósito para dominar con la vista toda su estension. El cultivo por otra parte y todas las operaciones concernientes á él y á la recoleccion de frutos, necesitan cierta amplitud y holgura que solo el aislamiento en las edificaciones puede proporcionar y garantir. Así es que los caserios, que asi se llaman mas especialmente las agrupaciones puramente agrícolas que todavía se conservan, como para demostrar que el tipo que vamos describiendo no es utópico ni imaginario, así es que los caseríos son siempre muy desparramados, de manera que las alquerías no se encuentran nunca ni juxtapuestas, pero ni aun muy próximas. La naturaleza de las faenas á que periódicamente constantemente ha de consagrarse, ha enseñado al agricultor la necesidad imprescindible de conservarse á una respetuosa distancia de sus circunvecinos, á fin de no molestarles ni ser por ellos molestado. No existe pues en una combinacion *urbano-rural* lo que llamamos casco ur-

bano. La urbe es todo el campo de asentamiento, y el campo de asentamiento es una misma cosa con la comarca que la colonia ha escogido para esplotarla.

Los límites y cintura de ese campo comunal, ruralmente urbanizado, no hay que buscarlos en ninguna obra de arte: la naturaleza los tenia prévia-mente establecidos por medio de las divisorias de los montes circunvecinos y del lecho de algun rio.

Hemos dicho antes, que el individualismo no significa la miserable concentracion á que el egoismo se condena: el individualismo es social, es espansivo, ama la comunicatividad y busca en ella todas las inapreciables ventajas de la reciprocidad en los auxilios, socorros y ayuda que deben prestarse unos á otros los buenos vecinos. Esa sociabilidad tan propia de una colonia agrícola, hace que su campo de asentamiento se vea cruzado por una red viaria, imperfecta, irregular, tal vez poco cómoda, pero que así y todo responde perfectamente á las necesidades comunales del vecindario. Amante el agricultor de su cultivo y celoso de que ninguna persona estraña lo invada, destina á la vialidad propia y vecinal una cinta de terreno en torno de su campo; la cual, al paso que presta los servicios viarios, constituye un signo permanente de division, tanto mas marcado, cuanto mayor es el trillamiento que en él ejecute el paso de los transeuntes. Así no se pierde terreno, el aislamiento se hace mas efectivo, y el cultivo mas respetado, y esto sin esfuerzo ni trabajo por parte del cultivador. Los antiguos romanos llamaron á esos senderos divisorios *cal-les*, nombre que conservaron cuando la urbanizacion rural se convirtió en condensada por efecto de la conglomeracion de edificios, porque las calles urbanas no fueron en su principio mas que las *cal-les* ó senderos rurales. Lugar tendremos mas oportuno para observar ese fenómeno en su orígen, en sus causas, en sus efectos y resultados que hasta nosotros han trascendido.

Algunas veces el sendero divisorio presta otro servicio además de los indicados, y es el de convertirse en ribazo colector y esportador de las aguas pluviales, cuando cae hácia la parte inferior del mismo campo. En este caso el sendero tomaba entre los romanos el nombre de *rivulus*, equivalente á nuestro surcaño ó arroyo, razon por la cual tambien ha tomado la calle urbana la denominacion de arroyo. Tiene el mismo orígen, presta idénticos servicios, y no es por ende estraño que haya recibido el mismo nombre.

De lo dicho se infiere que la red viária de una combinacion urbano-rural, no es más que el resultado del enlace recíproco de todas esas diversas sendas divisorias, consagradas y entregadas á la vialidad comunal de una manera espontánea y complaciente por cada uno de los cultivadores. La fal-

ta de buenas condiciones viarias, que en algunos puntos podrá tal vez notarse, como efecto de las circunstancias topográficas, no podia acarrear ningun grave inconveniente, mientras la vialidad urbano-rural se limitó al servicio puramente interior del vecindario, en sus sencillas y recíprocas comunicaciones; por esto se conservó intacto hasta tanto que la colonia agrícola adquirió vida y espansion hácia el esterior, en cuyo caso la senda más adecuada para servir á esa clase de comunicaciones, fué convertida por los esfuerzos comunes de la colectividad en vía trascendental, colectora y esportadora del movimiento vecinal dirigido al esterior, así como de distribuidora del movimiento que del esterior afluia hácia el interior de la urbe-rural.

Ya que hemos denominado, siguiendo la general costumbre, red vlaria la combinacion entrelazada de todos los senderos divisorios de los campos individuales, no habrá de llevarse á mal que designemos con el nombre de *mallas* los espacios circunscritos y aislados por ese sistema de vías. Esas mallas que en lenguaje técnico llamamos intervias, son en la urbe rural el campo de operaciones de cada individuo y familia. Su magnitud, su forma y todos sus accidentes son los mismos del lote ó suerte que originariamente le cupo á cada familia, y que cada familia cultiva y esplota á su gusto y sabor con absoluta independencia.

Por encima de la superficie de ese campo descuellan uno ó más edificios destinados á satisfacer las necesidades de la habitabilidad, así como las de los accesorios del cultivo. Por lo general, cuando esas necesidades exigen mayor espacio cubierto, la edificacion va estendiéndose por cuerpos en el sentido horizontal, á medida que dichas necesidades se hacen sentir. A veces, sin embargo, el mayor espacio se busca por medio de la sobreposicion de pisos, á bien que nunca por lo comun sube esta más allá de una ó dos estratificaciones, y aun entonces la última y más elevada que recibe todas las irregularidades de la vertiente ó vertientes de la cubierta, se reserva sola y esclusivamente para el depósito de los frutos recolectados.

Hé aquí lo que es una verdadera combinacion simple y homogénea urbano-rural. Aun cuando en todas las combinaciones elementales que vamos esponiendo, se encuentra siempre y constantemente un fondo de equidad y armonía; esta última no resalta de una manera tan brillante en ninguna de las otras combinaciones. La estabilidad del labrador, el apego que tiene á su terreno, la sencillez de sus costumbres, hija así de la naturaleza de sus tareas, como de la especie de aislamiento en que ellas le retienen, todo esto y otras muchas consideraciones sociales que la alta filosofía nos subministraria, á ser esta ocasion oportuna para desenvolverlas, todo hace que la urbaniza-

cion rural sea, como la asociacion agrícola, un tipo que casi nos atreveríamos á llamar perfecto, así en el primer concepto, como en el último. Si ese tipo se hubiese conservado en toda su pureza, es muy posible que la humanidad no hubiese progresado tanto; pero es al propio tiempo seguro que sus adelantos habrian sido muchísimo más sólidos, permanentes y eficaces.

3A.

De las combinaciones urbanas, simples y homogéneas, adecuadas á las costumbres y necesidades de una tribu mercantil é industrial.

La industria y el comercio, y más particularmente este último, no aparecieron sobre la tierra desde las primeras generaciones que la poblaron. La agricultura tuvo su orígen y comienzo desde el mismo momento en que lanzada la primera familia del paraiso terrenal, fué condenada por el Supremo Haceder á procurarse el sustento con el sudor de su frente; y la ganadería se incoó despues, tan luego como multiplicado un tanto el número de los individuos humanos, se encontraron estos en aptitud de ir domesticando algunos animales, los más dóciles de todas las especies que poblaban los vírgenes montes, y que el Omnipotente habia sujetado á su dominio. El comercio, empero, y la industria tardaron todavía años y siglos en presentarse, al menos como una entidad digna de ser tomada en consideracion, en el gran cuadro de la vida de la humanidad.

Las familias y las tribus pastoras se bastaban á sí mismas, y las familias y las tribus agrícolas trabajaban sola y esclusivamente para sí mismas, para asegurar su subsistencia aun en las estaciones en que la naturaleza dejaba de ofrecer sus frutos. Los cambios ó permutas que entre unas y otras de las familias de esas tribus hubieron de mediar, si bien son un primer síntoma de mercantilismo, no cabe calificarlos de verdadero comercio. El comercio lo constituyen tribus y familias de mediadores oficiosos entre las personas á quienes sobra ó falta algun artículo, y otros á quienes ese mismo artículo falta ó sobra; y la aparicion de tales agentes no pudo tener lugar hasta que ya en tiempos muy posteriores fueron diversas tribus desparra-

mándose é instalándose en regiones diferentes, de climas, de calidades y de productos distintos, y cuando esa misma diversidad de climas y de productos hizo sentir á unos la falta de lo que á otros sobraba. En tal situacion, comprendiendo así el pastor como el agricultor, que era inconveniente y perjudicial á sus tareas, ir personalmente á hacer sus aprovisionamientos á regiones apartadas, aceptaron con gusto los buenos oficios de gentes andariegas y activas que venian á ofrecerles lo que les era menester, á cambio de lo que les sobraba.

Bien pronto esas diligencias que ocupaban en sus principios solo á algunos individuos, constituyeron la ocupacion de numerosas caravanas, de tribus enteras que divagaban de unas á otras regiones, facilitando el cambio de los respectivos productos de cada una de ellas. Las caravanas fueron al fin tomando su asiento, y estableciendo en lugares apropósito lo que hoy llamamos factorías, que constituyeron el núcleo primitivo de un gran número de urbes, marítimas en su mayor parte, y adosadas las demás á rios caudalosos y navegables, al menos para los instrumentos de locomocion acuática de aquellos tiempos.

De todo lo dicho se desprende naturalmente, que esas primitivas combinaciones urbanas, destinadas esclusivamente al servicio del mercantilismo y de las industrias que á su sombra iban desarrollándose, hubieron de tener y realmente tuvieron un carácter típico especial en su esencia y en su forma, diferente de las pastorías y de los caseríos agrícolas. Y esa diversidad de caracteres hubo de provenir de dos causas igualmente poderosas, cuales son la diversidad misma del objeto y de la necesidad, á cuya satisfaccion las factorías estaban consagradas, y además la mayor cultura relativa de las tribus fundadoras que, habiendo visto en sus correrías las costumbres y urbes de varias tribus y regiones, se encontraban en el caso de poder fundar una combinacion urbana más conforme y adecuada á sus peculiares miras. Las factorías son la primera indicacion de una urbe formada de intento y con un propósito dado, ya que las pastorías y caseríos se habian ido formando á impulsos principalmente del interés individual y á proporcion tambien de las necesidades que en el curso natural del acrecentamiento de un vecindario iban surgiendo.

¿Cuál es, empero, ese tipo especial que á las urbes-factorías distingue y caracteriza? Para resolver esa cuestion han de examinarse préviamennte las siguientes : ¿cuál es el carácter distintivo de una tribu mercantil é industrial? ¿qué objeto ha de proponerse al fundar una factoría? ¿qué necesidades puede esperimentar en su vida urbana? Vamos á examinarlo lo más com-

pendiosamente que nos sea dable, á fin de no entrometernos en asuntos esencialmente sociales que nos distraerian demasiado de nuestro propósito final.

El carácter distintivo del mercantilismo es el movimiento. Llevar y traer importar y exportar, constituyen el objeto de su vida, y para llenarlo, se hace indispensable ir y venir, es decir, moverse en diversos sentidos y direcciones; y si suponemos, como á veces suele suceder, que los artículos que desee adquirir, se le traen á su albergue, ó los que desee espender, vienen á buscárselos; entonces, ya que el comerciante no vaya y venga, irán y vendrán los que traten con él. Es decir, que siempre y de todos modos la morada mercantil es el centro atractivo de una porcion de movimientos que en su torno se agitan.

Esa morada por otra parte no la considera el comerciante más que como el punto de descanso de sus fatigas y el lugar de depósito y guarda de los productos y artículos que puede ir acumulando, para darles luego su destino.

El industrial por su parte, que se arrima y adhiere constantemente al comerciante, necesita tambien importar y esportar los materiales y obras, propios de su oficio, importar los primeros en su estado natural ó en bruto, y esportarlos luego convertidos en artefactos elaborados no para su uso, sino para el ajeno. Y esto demuestra que el industrial, aparte de los almacenes en que guarda los materiales en bruto hasta su elaboracion y los elaborados hasta su esportacion, necesita un sitio apropósito para la confeccion de dichos artefactos, ó sea un taller. Y todo esto lo necesita, amen de los medios de comunicacion esterior para las importaciones y esportaciones de que venimos hablando, pues tambien el establecimiento de un industrial es un centro de movimiento, muy parecido, si no idéntico, al que se verifica en derredor de una casa mercantil.

Se ve, pues, que el movimiento, es el carácter distintivo de la vida mercantil y de la industrial, y que por consiguiente al establecerse una factoria, lo primero que han de haber procurado sus avisados colonos, es que la comarca responda en su conjunto y detalles á las necesidades y buen servicio del movimiento. Por esto todas las fundaciones primitivas de esta clase se encuentran constante é invariablemente, ya á la orilla del mar, á las inmediaciones de un puerto ó seno del mismo, ya en la ribera de algun rio para entonces navegable, porque se supondrá sin esfuerzo que en las primitivas épocas á que dichas fundaciones se refieren, no habria medios hábiles para la vialidad terrestre que habia de verificarse con gran pena y gravísimos inconvenientes y estorbos. No es esto decir que, la comarca de cualquier factoría no se vea por

la parte de tierra firme, mas ó menos cruzada por vias de comunicacion con el interior; mas esas vias fueron formadas en sus principios á fuerza de años por el trillamiento y pisadas de los aborígenes ó sea de otras tribus pastoras ó agricultoras, establecidas de antes en el pais, y que atraidas por las ventajas de adquirir articulos y objetos que apetecian y no les daba el suelo, á trueque de los que esto les ofrecia con holgada abundancia, acudian á las factorías con gran contentamiento de sus colonos.

Por lo demas, y con tal que las necesidades viarias, aunque solo fuese por la parte del mar ó del rio, quedasen ámplia y cómodamente satisfechas, todas las otras circunstancias del campo de asentamiento de la nueva urbe les importaban bien poco á las tribus mercantiles é industriales, pues para la instalacion de sus moradas les bastaba un pequeño rincon donde poder parar y estarse y trabajar los ratos que al descanso ó al trabajo destinasen. La casa de una familia industrial ó mercantil necesita solo un pequeñisimo campo donde establecer, además de su estancia, sus talleres y depósitos que constituyen el objeto principal de su manera de vivir.

Las vias urbanas de semejantes combinaciones, son comparativamente muchas, rectas, suaves en sus pendientes y holgadas en su latitud, holgura que ha de medirse comparativamente con las necesidades de aquellas épocas primitivas en que los medios é instrumentos de locomocion eran harto pocos y reducidos, pues seria un error y error grave referir esa holgura á las necesidades del movimiento actual, cuando tantos, tan diversos y tan grandes instrumentos y medios de locomocion poseemos.

La red resultante del enlace recíproco de esas vias habrá de ser incomparablemente mucho mas túpida que la de las urbes pastoriles ó agrícolas, pero en cambio tendrá mucha mayor regularidad y por lo comun obedecerá á un sistema ortogonal que es el que mas puede acercarse á la igualdad entre todas las familias y para todos los servicios.

Las mallas, intersticios ó intervias resultantes de esa red y sistema viario, son esencialmente pequeños, por manera que la superficie habitable no guarda casi nunca proporcion con el número exorbitante de vias. Cada malla representa la habitabilidad de una de las familias de la tribu fundadora para que pudiese vivir con la independencia necesaria y trabajar con la holgura indispensable; y para esto bastábale el albergue con sus departamentos individuales, almacenes de guarda y depósito de artículos destinados, ora á la esportacion, ora á la elaboracion, y para la familia industrial era preciso además un taller. En pudiendo reunir todas esas dependencias en un solo local, dábase cada familia por satisfecha y muy contenta, apeteciendo ya solo vias este-

riores que le permitiesen ejercer libremente los actos de su vida esencialmente expansiva y comunicativa. Ahora bien, como para dichas dependencias no es necesario un terreno muy dilatado, por esto los intervias son siempre en una urbe mercantil ó industrial proporcionalmente pequeños.

La edificacion se reduce á lo preciso para que la habitabilidad, los depósitos y los talleres puedan estar á cubierto y resguardados de los elementos esteriores. La necesidad de reservar el piso firme para depósitos y talleres, hace que aparezcan algunos pisos sobrepuestos, donde las viviendas puedan establecerse con mayores comodidades y mas independencia. Ese fué el carácter de las construcciones interviarias, mientras se conservaron en su sencillez las costumbres primitivas, pues andando el tiempo y cuando el acrecentamiento del vecindario presentó como conveniente el convertir en nuevo artículo de comercio y nuevo objeto industrial los terrenos interviarios primero, y despues hasta los espacios, los que habian esplotado hasta entonces solamente á los demas, acabaron por esplotarse unos á otros y hasta á sí mismos, privándose de la holgura necesaria, ora en la superficie, ora en el espacio, para erijir sobre aquella construcciones juxtapuestas y comprimidas, y para ocupar luego este con estratificaciones sobrepuestas que se remontaron á asombrosas alturas.

Al tratar de las combinaciones urbanas complexas y compuestas de diversos y heterogéneos tipos, tendremos lugar de observar que donde quiera que el mercantilismo y la industria han conseguido introducirse, han acabado por dominar, imprimiendo en las diversas combinaciones ese carácter típico del aprovechamiento del terreno y del espacio, que les distingue.

4A.

De las combinaciones urbanas simples y homogéneas, adecuadas á las costumbres y necesidades de una tribu cazadora ó guerrera.

Hemos dicho en otra parte, que cuando las tribus, por inclinacion y natural instinto cazadoras, terminaron con la destruccion de las fieras en una region, la guerra que contra ellas habian sostenido; convirtieron su indó-

mita actividad contra sí mismas, disputándose el predominio del país. Desde entonces los cazadores de fieras se trasformaron en cazadores de hombres, y el hombre fué enemigo del hombre, y la guerra se convirtió en una profesion como cualquier otra en que la fuerza y la destreza primero, y despues la destreza y la fuerza proporcionaban la victoria y las ventajas del triunfo al mas osado. Tribus numerosas se lanzaron desde muy antiguo á recorrer regiones conocidas y desconocidas, sembrando á su paso la desolacion y el esterminio. Si fuesemos á sacar deducciones y consideraciones histórico-filosóficas de este hecho universalmente reconocido; podriamos tal vez decir que en medio de los perjuicios imponderables que semejantes correrías y depredaciones ocasionaron á la humanidad, no dejaron de ser en el fondo un medio eficaz de dar una espansion mas estensa á la comunicatividad entre diversos pueblos que antes ni siquiera se conocian, y de propagar al propio tiempo la urbanizacion y por consiguiente la civilizacion. Nosotros que solo de urbanizacion debemos ocuparnos, nos limitaremos á consignar aquí el carácter típico de las urbes ó combinaciones urbanas que debieron fundar esas tribus guerreras, para lo cual empezaremos á examinar los efectos que en lo relativo á urbanizacion, el estado de guerra de hombre á hombre produjo en los albergues del individuo y de la familia, para llegar por diversas combinaciones graduales hasta las mas compuestas, construidas al servicio de una gran colectividad.

Cuando establecida la lucha en alguna region, se declaraba esta por el hecho mismo en estado de guerra, cundia la alarma por todos los ámbitos, y cada individuo y cada familia pensaban solo en defenderse contra las estrañas agresiones, de donde quiera que pudiesen venir. Desde este momento el pacífico hogar se convertia en mansion de resistencia, en casa fuerte, en fortaleza. Si un suceso de esta naturaleza tuvo lugar dónde y cuando las vigorosas construcciones ciclópeas estaban todavía en uso; su aplicacion no hizo mas que perfeccionarlas para que pudiesen servir de coraza á la familia, sin por esto quitarla su accion y funcionamiento con el mayor desembarazo posible. Donde empero esas construcciones habian sido ya relegadas al olvido, renacieron con nuevo vigor, y adquirieron al propio tiempo el perfeccionamiento conveniente á fin de que la familia pudiese vivir y obrar con algun desahogo en su interior. La situacion de la casa-fuerte no era ya indiferente, sino que tenia que responder á las nuevas necesidades de atalaya y dominio sobre el terreno circundante. El pico de un monte ó monticul, la divisoria de una loma, una topografía desembarazada, fueron en tal caso las situaciones preferidas para el asentamiento de construcciones destinadas tanto

como al abrigo y albergue de la familia, á su proteccion y defensa.

Semejantes construcciones no podian afectar ya indiferentemente cualesquiera formas, como antes sucedia, cuando el país estaba tranquilo y disfrutaba de completa seguridad. Era preciso buscar formas adecuadas á la realizacion de la mayor vigilancia y de la mas fácil resistencia. La forma cuadrada ó la redonda (LÁMINA II, *figuras* 12 y 13), fueron preferidas como las mas convenientes á aquella idea predominante. Sin esto no sabriamos esplicarnos satisfactoriamente la aparicion y empleo de las construcciones cilíndricas que tan mal responden en su interior á las distribuciones que exige la comodidad de la familia y de los individuos que la componen.

Semejante estado de cosas, no pudo durar por mucho tiempo, porque el aislamiento que constituia su base, contrariaba de una manera violenta los instintos de sociabilidad que distinguen al hombre, y ya tambien porque una terrible esperiencia hubo de venir bien pronto á demostrar que la resistencia y la defensa individuales, por esforzadas y heróicas que sean, son siempre débiles ante acometidas combinadas y dirigidas por un gran número. Los individuos y las familias, hubieron de conocer que la union constituye la fuerza, é hicieron inmediatamente aplicacion de este axioma aliándose, uniéndose y combinándose. La combinacion de varias familias, trae consigo la combinacion de las construcciones, y esta por consiguiente hubo de realizarse. ¿Cómo y en qué forma? No titubeamos en afirmar que la primera manifestacion de esas combinaciones urbanas hechas con el objeto principal de resistir y defenderse, hubieron de consistir en un rectángulo (LÁMINA II, *figura* 14,) cuyos lados estuvieron ocupados por las construcciones juxtapuestas, destinadas al uso de las familias congregadas para la mútua defensa, dejando en lo interior una especie de plaza sobre la cual caian las fachadas, pues la parte esterior y respectivamente posterior de cada casa, no podia tener otras aberturas ó huecos que los que exigiese la defensa del conjunto, segun fuesen las armas ofensivas y defensivas que hubieren de emplearse.

Tales son las combinaciones urbanas puramente guerreras que en nuestro país tomaron mas adelante el nombre de corral, por la semejanza que guardan con el *corro-real*, por eufonía *corral*, que en torno del monarca formaban en los campamentos las tropas escogidas: no hay mas diferencia entre unas otras combinaciones, sino que en los primeros la casa sustituye al individuo en el cerco, y el cerramiento perimetral en vez de ser de pechos humanos es de mamposteria.

Por lo demás, la capacidad del rectángulo podia ser mayor ó menor, se-

gun fuese mayor ó menor el número de familias acorraladas por asociacion. Hay mas, si al establecerse una combinacion de esta naturaleza, el número de familias asociadas fué tan grande, que para alojarse cada una de ellas en casas adosadas al perímetro, este hubiese debido ser de mayor estension de lo que la prudencia aconsejase para la más fácil defensa; en tal caso, con solo dejar el patio interior algo mas holgado, se le ponia en condiciones de poder admitir en su centro dos órdenes de casas juxtapuestas y adosadas además por el embés (LÁMINA II, *figura* 15).

De esta combinacion resultaba mayor condensamiento, mayor compresion en las construcciones y en las viviendas; pero el deseo de la conservacion tan poderoso en el hombre hubo de obligarle á hacer en épocas de inminente peligro estos y aun mayores sacrificios.

Hasta aquí, solo hemos considerado las combinaciones urbanas guerreras en cuanto tienden esclusivamente á la defensa, esas combinaciones que prescindiendo de otros ejemplos mas antiguos, mas dificiles de apreciar, dieron lugar durante las sangrientas y asoladoras guerras de la edad media á la fundacion de un gran número de núcleos de urbanizacion, designados, ora con el nombre teutónico de *Bourg* ó Burgo, ora con el español *Corral*, y que fueron la primera indicacion de municipios libres de la dominacion feudal. Otras combinaciones se formaron desde los mas remotos tiempos con un objeto mas decididamente guerrero, pues no se concretaba á la mera defensa, sino que mas especial y mas directamente iba encaminado al ataque, á la destruccion ó conquista de un país. Los que con tal objeto y en son de guerra invadian una region, no podian prescindir ni de hacer convenientemente sus etapas y descansos, ni de constituirse al verificarlos en una situacion capaz de resistir á cualquier enemigo que tratase de ofenderles. De esto provinieron los *castros*, *campamentos* ó *reales*, que ora servian para estar y defenderse temporal y transitoriamente, y ora tambien para establecer una residencia guerrera, fija y permanente.

En el libro anterior, al despedirnos, si así podemos espresarlo, de la urbanizacion elemental, cuyo desarrollo hemos estudiado, hemos visto ya de qué manera marcha, y por fin se instala un pueblo mal organizado, formado en confusa mescolanza por todos los elementos constitutivos de una sociedad y de una urbe. Ahora debemos estudiar de qué manera se instala una tribu esencial y esclusivamente guerrera, cuya subsistencia no depende de ella misma, sino de la depredacion y saqueo del país que invade y recorre y aspira á dominar. Desaparecen por lo mismo con los motivos que las produjeron, aquella amplitud dilatadísima y aquella espansion casi indefinida que

ocupó en su asentamiento el pueblo dirigido por el gran cazador. Una tribu guerrera no necesita para vivir estensos campos donde cultivar y recoger los frutos que ha de arrebatar á los infelices pueblos que ha escogido como víctimas de su ambicion. No debe, pues, atender ni atiende á otra cosa mas sino á que pueda conservar en el interior una condensacion ordenada de todos los elementos guerreros que la constituyen, protegida por un muro de cerramiento que impida el fácil acceso de fuerzas enemigas que pudieran atacarla. En este concepto, la muralla es una cosa de primera necesidad, así como el que esta afecte una forma la mas adecuada á la defensa y vigilancia esteriores, y que al propio tiempo no abarque mas ámbito que el precisamente necesario para la estancia, no holgada en demasía, de todos los guerreros. En cuanto al interior, la distribucion de casas permanentes ó amovibles, raras veces individuales, se hace de manera que correspondan por séries y alineaciones á las divisiones propias de la organizacion militar.

Una diferencia notabilísima y esencial hemos de consignar aquí entre el corral ó burgo ó séase campamento civil, y el esclusiva y esencialmente guerrero, y es que en aquel la zona perimetral está ocupada por las casas de las familias asociadas, al paso que en este, es decir, en el verdadero campamento, no solo la zona perimetral está ocupada por un muro, sino que ese muro está aislado de los albergues, de suerte que entre estos y aquel media siempre una zona desembarazada que ostensiblemente sirve para recorrer y vigilar lo interior del muro, pero que en el fondo tiene por objeto evitar que los guerreros puedan acercarse á las defensas y escaparse del recinto, cosa no difícil entre gentes por lo regular allegadizas, unidas solo por la codicia del botin, que puede ser vencida por una esperanza de mayor lucro ó por otras afecciones de que no es posible despojar al guerrero que al fin es hombre. Para dar una idea de esas combinaciones urbanas guerreras, hemos escogido el plano de un *Cactrum*, tal cual lo encontramos diseñado en la historia universal de César Cantú. (LÁMINA II, *figura* 16.)

RESUMEN EPILOGÉTICO DE ESTE PARRAFO.

De todo lo que hemos dicho se desprende que las combinaciones elementales homogéneas, pueden provenir:

1.° De la *pastoría* que ha traido á la urbanizacion asentamientos vastísimos, una edificacion muy desparramada, por ser muy vasto el campo que para su funcionamiento y el de sus ganados necesita la familia pastora en torno de su cabaña. Por consiguiente, el número relativo de vías ha de ser muy reducido en justa proporcion de la magnitud de los intervias, en los cuales hay siempre una edificacion relativamente pequeña; pues podemos considerar que se refiere esclusivamente á las necesidades de una pastoria que ocupa sola una gran comarca como la que se indica en la LÁMINA II, *figura* 11.

2.° El caserío agrícola que ha traido á la urbanizacion un asentamiento muy estenso, pero menor que el de la pastoría, porque la familia cultivadora necesita un campo de operaciones que le permita sembrar y recoger los frutos convenientes á su subsistencia. La urbanizacion será desparramada, esencialmente *rurizada*, y no habrá por lo mismo casco urbano propiamente dicho, pues este se confunde con el campo ó comarca de asentamiento. El número de vías representadas por los linderos de cada alquería será proporcionado al número de estas. La edificacion en los intervias, aislada siempre por el campo del cultivo, será mayor que en las pastorías, á tenor de lo que exigen los cuidados del cultivo y sus auxiliares, conforme se indica en el lado *A* de la comarca representada por la misma LÁMINA II, *figura* 11.

3.° La factoría, es decir, la combinacion mercantil é industrial, que ha aportado á la urbanizacion practica asentamientos reducidos y reducidos intervias y en estos una edificacion mas condensada con almacenes, talleres y tiendas. Al principio la familia está aislada en su intervías: despues viene la juxtaposicion de casas y sobreposicion de pisos. El movimiento que es el alma de estas combinaciones, exige calles rectas, anchas en proporcion á los instrumentos de locomocion, suaves en sus inclinaciones y ortogonales en sus enlaces, vias trascendentales de comunicacion con el esterior, ya sea por agua ya sea por tierra. Esta clase de urbanizacion es la que va grafiada en el costado *B* de la ya citada LÁMINA II, *figura* 11.

4.° Y finalmente, el campamento ó combinacion urbana guerrera, á la cual debe la urbanizacion asentamientos mucho mas reducidos, cascos urbanos amurallados, intervias muy reducidos repletos de edificacion juxtapuesta y conglomerada, vias regulares pero estrechas y combinacion de la red viaria subordinada al número de puertas con una via de ronda interior y otra esterior, campo de circundacion (zona militar) raso y escueto.

§. II.

BOSQUEJO HISTÓRICO DE LAS COMBINACIONES URBANAS SENCILLAS, PERO HETEROGÉNEAS.

Despues de haber dado una idea de las combinaciones simples en que solo entra un elemento típico en toda su pureza, cosa que raras veces ha podido verificarse de hecho en el sucesivo desarrollo de la urbanizacion; ha llegado el caso de esponer la historia de otras combinaciones sencillas en sí mismas, porque no tenian, y distaban mucho de tener la complexidad que otras combinaciones posteriores alcanzaron, y que mas adelante ha degenerado en una verdadera confusion, de esas combinaciones en que entran varios de los elementos típicos, tal vez todos los que en el párrafo anterior hemos descrito, pero que conservándose separados á respetable distancia unos de otros, lo cual no era difícil por el carácter espansivo de las primitivas urbanizaciones, no llegan á producir en rigor la gran complexidad, manantial inagotable de recíprocas molestias y perjuicios en los grandes vecindarios. Estas combinaciones de que vamos á ocuparnos, son verdaderamente históricas; son cuadros de la marcha de la urbanizacion, copiados del natural, y si algun defecto en ellos se notare, no provendrá á buen seguro del hecho mismo grafiado, sino de la poca compresion, tino y destreza del copista.

Procedamos con órden, y para conseguir la mayor claridad posible, distingamos los diversos períodos ó fases que este hecho ha tenido en su desarrollo, y véamos ante todo (A), como esas tribus que dejamos en el capítulo anterior marchando en son de guerra en busca de aventuras, se instalaron en los nuevos territorios que conquistaron: luego despues (2A) asistiremos al solemne acto de establecerse el enlace natural de viviendas, efecto de la sociabilidad humana y causa y manantial fecundo de civilizacion: contemplaremos en seguida (3A) la mancomunacion de esfuerzos hechos para la comun defensa y seguridad: á continuacion (4A) observaremos el sorprendente desarrollo de las construcciones, que razonaremos: y finalmente (5A) veremos como el natural crecimiento del vecindario, produciendo la emigracion, nos da por resultado la trascendencia en la vida urbana.

A.

Instalacion de la colonia é idea de su asentamiento.

Ya se deja comprender que en esa nueva instalacion, que tenia para todos el carácter de definitiva, se siguieron las mismas reglas que se habian observado con tan buen éxito y con general contentamiento en la formacion de los campamentos que se habian levantado cada vez que el pueblo-ejército se vió obligado á hacer alto en su lenta y pausada marcha. Por consiguiente, cada tribu tuvo su gran cuadro, tan dilatado y estenso, como sus necesidades, y hasta sus deseos requirieron. El espacio era sobrado, y no cabia soñar siquiera en disputar por unas cuantas hectáreas de terreno mas ó menos. Dentro de este gran cuadro tenia el suyo respectivo cada familia, y en el centro de aquel se levantaba el albergue que á la misma cobijaba con sus rebaños, animales de carga auxiliares y todo cuanto constituia su ajuar y propiedad.

De lo dicho hasta aquí se desprende claramente, que no tenemos mas todavia que otra *urbe-embrion* análoga ó igual á las que ya otras veces hemos descrito; empero, el desarrollo social habia llegado á un punto tal, que ese embrion habia de pasar forzosamente á ser una verdadera *urbe* con todos sus caractéres y circunstancias de tal. ¿Cómo, empero, se verificó el fenómeno de esa transformacion? Esto es lo que vamos á esplicar; mas antes será necesario que nuestros lectores recorran con nosotros el dilatado ámbito de esta urbe en ciernes, tomando nota de todos los elementos en ella comprendidos.

Penetremos, pues, en este recinto, y desde luego haremos observar que llamamos recinto ese anchuroso espacio de terreno que vamos á examinar, porque está rodeado de un robusto valladar que los troglodítas y ciclopes, dirigidos por los mas hábiles de la tribu urbanizadora, se encargaron de construir desde los primeros momentos de la instalacion y simultáneamente con ella. Penetremos por la estrecha abertura que se ha dejado para las escasas entradas y salidas que puede verificar una poblacion que encierra dentro de sí misma todo cuanto puede necesitar y apetecer. Ya estamos dentro; pero

hé aquí que la especie de camino trillado que ha conducido nuestros primeros pasos, desaparece por completo, y nos encontramos sin senda ni vereda por donde andar. Esta circunstancia, muy digna de ser tomada en cuenta por la alta significacion que tiene para la ciencia urbanizadora, no debe ser parte para detenernos; sigamos, pues, adelante por en medio de los campos hasta colocarnos en la cima de un monticulo, desde donde podremos observar mas á nuestro sabor el vasto y sorprendente panorama que se despliega á nuestra vista.

Ya estamos en esta cima. ¿Qué es lo que descubrimos? Una llanura vastísima salpicada de viviendas de diversas formas, de diversos materiales y de diferentes magnitudes, colocadas todas en hileras imperfectas, que mas parecen obra de la casualidad, que de un estudio y plan preconcebido. Cada vivienda de estas tiene á su alrededor un campo frondoso, en muchos de los cuales se observan numerosos rebaños, mientras que en otros se ve á los hombres, ya solos, ya ayudados por animales dóciles y sumisos, remover la tierra para obtener la reproduccion de algunas semillas alimenticias, y en otros tambien se notan individuos colocados sobre otros animales que, sin embargo de parecer muy briosos, obedecen sin resistencia á las menores indicaciones de los hombres que tienen encima, y que se ocupan, al parecer, en adiestrarlos. Tambien se advierten acá y acullá algunos grupos que se dedican á preparar y acumular materiales de construccion, dando al limo formas regulares y esponiéndolo á los ardientes rayos del sol que han de secarlos y endurecerlos, y otros que se entretienen en tender de uno á otro árbol materias flexibles y filamentosas, entretegiéndolas despues con otros hilos transversales. Otros trabajos igualmente industriosos se observan en algunos otros puntos, entre ellos la forja del hierro, tan importante en un pueblo naciente, pero los límites que como historiadores de la urbanizacion nos hemos propuesto, nos impiden entrar acerca de ellos en ulteriores detalles.

Es decir, que en resúmen y con respecto á urbanizacion, solo vemos un número inmenso de tugurios de diversas clases, magnitudes y formas, como antes hemos dicho, aislados todos y sin relaciones de ninguna especie entre sí.

Desde luego se infiere, á la vista de este panorama, que esa inmensidad de familias que el espíritu de sociabilidad coadyuvado por una série de circunstancias favorables ha reunido, han venido á este recinto trayendo cada una consigo sus hábitos, sus costumbres, sus instintos, todo cuanto constituia su individualidad como familia, y sobre todo el espíritu de libertad é independencia individual que, al vivir en los montes y campos que no te-

nian límites ni cercas, habian podido desplegar sin tropiezo ni contradiccion alguna.

Esto no es estraño. Al dar una idea de los orígenes y causas de la urbanizacion, digimos en el libro I que la vivienda era como la concha ó segundo vestido del hombre y el complemento de su ser, si así cabe decirlo. Y siendo así, es evidente que ese tegumento ha de adaptarse á las condiciones individuales del hombre, y espresar en su situacion y formas las necesidades y aspiraciones del mismo. Ahora bien; como al reunirse el hombre en sociedad se ha reservado el uso *omnímodo* de sus facultades, limitado solo por los perjuicios que á sus coasociados pudiera acarrear: se desprende naturalmente que al construirse una choza con ánimo de vivir en sociedad con otros que tambien han de construir las suyas, cada cual de los asociados procurará colocarla en situacion que le permita ese uso omnímodo de sus facultades, lo cual no puede conseguirse de otra manera que colocando esas viviendas á regular distancia unas de otras y en completo aislamiento. La inconveniente juxtaposicion y, mas aun, la repugnante sobreposicion de viviendas no han sido, no pueden ser, producto de la naturaleza, sino efecto fatal de circunstancias especiales que obligaron violentamente á la humanidad á condensarse y amontonarse en estrechos recintos murados, donde acrecentándose el número de familias, ora por el natural crecimiento que llamaremos *intus-suscepcion*, ora por agregaciones sucesivas venidas del esterior que podremos llamar *conglomeracion*, y no siendo posible tomar mayor estension superficial á causa de las compresoras murallas, la edificacion, despues de haberse condensado en el estrecho recinto de que podia disponer, subió hácia arriba, colocando pisos sobre pisos, viviendas sobre viviendas y familias sobre familias. Dejemos, empero, esas reflexiones, que harto lugar tendremos de hacerlas, al tratar de la urbanizacion complexa. Volvamos ya á nuestra *urbe-embrion*, y asistamos á su trasformacion en verdadera *urbe*.

2A.

Enlace natural y espontáneo de viviendas.

El hombre aisló su hogar para conservar su libertad personal y la independencia de su familia; empero sintió bien pronto, inmediatamente, necesidades de otro género, fuertes, exigentes, irresistibles, á que tuvo que atender forzosamente. El instinto de sociabilidad se habia desarrollado con mas fuerza en los campamentos en que hizo sus etapas durante el penoso viage el *pueblo-ejército* desde su antiguo al nuevo asentamiento, porque en semejantes campamentos era mayor la comunicatividad, el contacto, y hasta en ocasiones la mezcla y confusion de tribus y de familias; circunstancias todas que producen constantemente y donde quiera relaciones y afecciones permanentes y una especie de necesidad de cultivarlas con el trato frecuente. Esta necesidad fué la que arrancó al hombre y á la familia del aislamiento en que se habia encastillado; y aun cuando no sacrificó á la satisfaccion de esta necesidad la situacion aislada de su vivienda, se vió en la precision de ponerla en comunicacion con la de otras familias, ora de la misma, ora de diferente tribu, por medio de senderos que fueron trillándose y estableciéndose con la frecuencia de su paso. Estos senderos de comunicacion entre vivienda y vivienda, formaron el primer especimen de la urbanizacion combinada, es decir, de la urbanizacion que sirve á la sociabilidad, porque allana las distancias que separan al hombre del hombre y á la familia de la familia, les pone á todos y á todas en recíproco contacto, y forma el vínculo de union entre las partes elementales de la misma urbanizacion, y hace de todas esas partes un conjunto, un todo armónico, lleno de animacion, de vida y de progreso, conjunto al cual, nosotros llamaremos *urbe*.

Por otra parte, la cerca y la poca necesidad de salir fuera del recinto los moradores, por cuanto encontraban dentro todo lo que les era menester, concentraba mas y mas la vida de la poblacion dentro de ese mismo recinto, y por consiguiente aumentaba los motivos de relaciones recíprocas, la comunicatividad y el contacto de unas familias con otras, á causa de los cambios

á que las necesidades peculiares de cada una de ellas les obligaba á apelar para proveerse de lo que les hacia falta.

Con el concurso de todas esas concausas, se deja fácilmente comprender que el dilatado campo donde la nueva poblacion se habia instalado, se vió cruzado bien pronto por un sin número de senderos que ponian en comunicacion, ora las viviendas circunvecinas de cada tribu, ora las de una tribu con otra. Se comprende tambien fácilmente que en los principios de este desarrollo de la vida urbana, al ir de una á otra vivienda, escogeria cada cual la direccion que mas se le antojase, sin tener la mener consideracion con respecto á los terrenos que habia de pisar, circunstancia que dió lugar á una multiplicacion tan numerosa, como innecesaria de semejantes sendas.

Todo esto no era mas que el uso de la libertad natural de ir y venir por donde á cada cual pluguiese, libertad á que nadie habia remunciado, y de que por consiguiente nadie podia privar á nadie. Sin embargo, como el principio mas esencial de la sociabilidad es que los asociados no se perjudiquen recíprocamente, sino en un caso estremo de necesidad, y como semejante necesidad aquí no existia, por cuanto era muy posible y muy fácil conservar y aun mejorar las comunicaciones vecinales ó comunales, y con mas propiedad aun, urbanas, sujetándose todos á seguir sendas preestablecidas; es de ahí que cuando los cultivadores que fueron los primeros en hacer sentir sus quejas para que se respetasen sus labrantíos, á causa del daño que el paso frecuente les ocasionaba, quejas á que se agregaron luego las de todos los colonos en general, porque á nadie le gusta verse molestado en las tareas á que se dedica, cuando todo esto ocurrió, se reconoció por todos la justicia de semejante queja y la necesidad de armonizar las comunicaciones con el respeto debido á la propiedad de cada uno. En virtud de esto, para salvar cada cual el derecho incontestable de haeer dentro de su propiedad lo que le acomodase sin ser por nadie interrumpido ni molestado, convinieron todos en dejar alrededor de su finca un sendero de uso comunal para que todo el mundo pudiese pasar por él como y cuando le acomodase. Y como las propiedades formaban una série no interrumpida de cuadros, resultó una gran red de vias públicas que facilitaban estraordinariamente las comunicaciones entre todas las viviendas y entre todas las tribus.

De esta manera, con el insignificante sacrificio de una cinta de terreno en torno de su campo que cada colono se avino á hacer, se consiguió que todos viesen respetada su libertad en el interior de sus campos y su independencia en el hogar doméstico, y que al propin tiempo la comunicatividad se viese estraordinariamente mejorada y favorecida.

Lo que mas especialmente ganó de resultas de este establecimiento y regularizacion de las vias públicas, fué el aislamiento de la vivienda, objeto predilecto y constante de las urbanizaciones primitivas, y que tambien lo fué de esta urbanizacion secundaria que vamos grafiando; puesto que esas vias que servian al propio tiempo de linderos, aislaban mas completamente la propiedad, y por consiguiente el albergue levantado en su centro, y al cual ponian fuera del alcance de toda investigacion impertinente. De ahí sin duda provino que toda casa de esta suerte aislada, se haya llamado desde los mas remotos tiempos *isla*, de tal suerte que los romanos designaron con ese mismo nombre (*insula*) todas las casas, lo cual prueba, y permítasenos consignarlo de paso, que entre ellos, al menos en los tiempos en que se formó la lengua del Lacio, se conservaba todavía la natural, originaria y laudable costumbre de hacer las construcciones aisladas. Por esto seguramente en nuestros tiempos en que cada *isla* está ocupada por muchas casas y por un verdadero monton de viviendas, vemos abandonada y casi olvidada la palabra *isla*, reemplazada ya en el uso vulgar por la de *manzana*.

De todas maneras, quede consignado que el orígen verdadero é innegable de lo que en buena urbanizacion llamamos *isla*, arranca del establecimiento de esas vias urbanas con que cada uno de los que formaban las primitivas colonias, procuró *aislar* su propiedad y su vivienda.

Volvamos ya á nuestra historia.

Una *urbe* organizada de la manera y en la forma que acabamos de ver, parecerá á nuestros lectores una entidad puramente ideal, porque acostumbrados á ver nuestras urbes reconcentradas y condensadas en pequeño espacio, no podemos acostumbrarnos á considerarlas en esa dilatacion estraordinariamente grande, que dieron á las suyas los primeros pobladores de la tierra que al salir de la vida puramente natural, individual, y aislada, no quisieron renunciar á la independencia y estraordinarias ventajas que semejante aislamiento les proporcionaba; aun cuando por otra parte buscasen las ventajas de la sociedad á causa de los beneficios que esta, por la suya, les brindaba. Y sin embargo, las investigaciones arqueológicas que ya en el siglo pasado se empezaron, y han seguido con mayor empeño y mejores resultados en el presente, atestiguan de una manera incontrastable, con datos irrecusables, que las ciudades primitivas abarcaban una estension enormísima, comprendiendo en su recinto rios, lagos y montes, mediando entre uno y otro edificio vastos jardines y anchurosos campos. Babilonia formaba un gran cuadrado de 225 millas de superficie. Nínive, segun testimonio del profeta Jonás, tenia un ámbito que para recorrerlo eran necesarias tres jornadas de ca-

mino. Lo mismo serian Edesa, Ctesifonte, Palmira y otras muchas, fundadas por la raza cúsica, es decir, por Nemrot y sus descendientes.

Y así debió ser de necesidad, porque además de la que sentia cada familia, de tener al rededor de su hogar un vasto campo que asegurase su independencia, los recintos de tales urbes eran considerados por sus fundadores, no solo como un medio indispensable para conservar la subsistencia independiente de su pueblo, sino tambien como un gran centro donde pudiesen depositarse y guardarse las frecuentes presas de hombres, rebaños y fieras que habian de traer á la colonia, segun costumbre de aquellos tiempos, para contribuir á su engrandecimiento, riqueza y poderío. De esta manera, contando una *urbe* de tal naturaleza con una superabundancia de hombres reducidos á la esclavitud y condenados al trabajo forzoso, y con multitud de animales de carga y acarreo, y con la constante perseverancia de hombres en cuyos cálculos para nada entraba la apreciacion del tiempo, se comprenden esas maravillosas construcciones cuyos gigantescos restos contempla con éxtasis y entusiasmo el viagero en los estensos desiertos donde se levantó en otros tiempos orgullosa Babilonia. A la vista de tanta grandiosidad, diríase que aquellas generaciones á la raiz, por decirlo así, del precepto divino que habia ordenado al hombre que creciese, se multiplicase y llenase la tierra, se apresuraban á cumplirlo, ocupando con sus combinadas viviendas, con el asentamiento de sus urbes una enormísima estension de terrenos que nos parecen desmensurados á nosotros, que dominados de ideas mezquinas, obramos en nuestros proyectos urbanos, como supeditados por el temor de ocupar demasiado espacio, como si toda la redondez de la tierra estuviese ya repleta ó próxima á rellenarse de viviendas humanas.

No obró ciertamente así nuestra colonia. Su jefe, el heróico cazador de hombres y de animales, fué trayendo á ella todas cuantas tribus de pastores vagaban por aquellos contornos, junto con los ganados que conducian, todo cuanto encerraban en familias, ganados y objetos de valor algunas pequeñas colonias instaladas en aquellas comarcas, y todos cuantos animales encontraba por los valles y montes que recorria, y comprendia que podian ser de alguna utilidad ó prestar algun servicio. Estas correrías, depredaciones y saqueos son á todas luces condenables en nuestros tiempos en que se tienen ideas exactas y justas del derecho de gentes por do quiera respetado; mas, prescindiendo de tales consideraciones de moralidad, y ateniéndonos solo al hecho histórico, no podemos menos de reconocer y consignar que el resultado de semejantes espediciones en la remota época á que

nos referimos, fué altamente ventajoso y favorable al desarrollo de la civilizacion y de la urbanizacion.

3A.

Mancomunacion de esfuerzos para la comun defensa.

Teniendo los primitivos fundadores de nuestra colonia una exuberancia de recursos de toda especie, y no presentándose ocasion de utilizarlos de otra manera por medio de cambios, porque el comercio era completamente desconocido, y porque además nuestra *urbe* típica era la única que existia en el mundo que nuestros espedicionarios conocian, á fin de que esos recursos no se perdiesen en la ociosidad, pensaron en emplearlos en alguna cosa de comun y particular provecho. Y como nada se les ofrecia que pudiese equipararse en las ventajas que habia de acarrearles, con la urbanizacion que era la que habia de mejorar su existencia; de comun y tácito acuerdo resolvieron consagrarlos al mejoramiento urbano.

Depredadores de oficio, naturalmente habian de temer el ser víctimas de otro pueblo que pudiese entregarse como ellos al pillage; y por otra parte debian afanarse para asegurar la comun independencia y libertad los que en tanta estima tenian su libertad é independencia individual. Así es que su primer pensamiento fué perfeccionar y robustecer la dilatada muralla que cercaba la colonia, y la construyeron, en efecto, muy alta y de grande espesor á fin de que pudiese resistir cualquier embate de algun enemigo osado. Al propio tiempo y con el objeto de que la gente destinada á vigilarla pudiese estar resguardada y guarecida, levantaron de trecho en trecho fuertes torres, capaces para contener un buen número de guerreros. De estas torres fueron mucho mas elevadas y robustas y recias, las cuatro que se construyeron en los cuatro ángulos que formaba el cuadrado, cuya forma primitiva conservó el recinto.

4A.

Desarrollo de las construcciones.

Una vez que tuvieron asegurada la comun defensa, el ánimo tranquilo de nuestros colonos fijó su atencion en el interior, y lo primero que en él hicieron fué levantar un gran palacio para el gran cazador, creyendo que la gratitud exigia esa preferencia. Este edificio se construyó en el centro de la colonia, en el mismo sitio en que se habia erigido en un principio la tienda del héroe; y en esta construccion se agotaron todos los recursos del ingenio, á fin de darla todo el aire posible de grandiosidad y suntuosidad; y creyendo que el que á todos dominaba con su fuerza de voluntad y poderío, habia de poder dominar toda la colonia con sus miradas, siempre que se le antojase, dieron al edificio por medio de la sobreposicion de pisos una elevacion estraordinaria, tanta cuanta era menester para responder adecuadamente á aquel objeto. Este fué el primer ejemplar de esas construcciones notables por la sobreposicion depisos á pisos, que llamaremos en adelante *babélicas*, porque el primer rastro que de ellas encontramos en la antropologia, existió en Babilonia, y las atribuyen los historiadores al orgullo de los moradores de aquella ciudad, por mas que nosotros estamos íntimamente convencidos de que en su primitivo orígen no tuvieron aquellas elevadas construcciones otro objeto que el que llevamos espuesto, aun cuando no negaremos que contribuyó posteriormente á generalizarlas la altivez de aquellos ciudadanos, de la propia suerte que en nuestros dias las ha generalizado la codicia de la propiedad urbana. Distínganse las épocas y el espíritu que en cada una de ellas domina, y se comprenderá fácilmente como un hecho mismo puede y aun debe tener diversos fines, segun las circunstancias en que se realiza.

Dícese, y dícese con verdad, que el ejemplo es contagioso, sobre todo cuando viene de arriba. Fuélo en efecto en nuestra colonia, pues á imitacion del palacio del gran cazador, que dominaba toda la colonia, cada uno de los jefes de tribu quiso que el suyo dominase tambien el espacio en que su tribu estaba establecida; y asi fuerou construidos. Esto bien mirado nada tiene de

particular, pues esa especie de predominio de la vista hubo de considerarse en aquellos tiempos como símbolo y representacion del predominio moral y de autoridad que el patriarca ejercia en cada tribu.

Y aquí empieza lo que á primera vista parece raro y fenomenal, es decir, la elevacion de las construcciones particulares, todas las cuales no fueron bien pronto mas que un remedo de los grandes palacios. Y aquí es por lo mismo donde para encontrar una causa natural á ese hecho, se hace indispensable apelar al orgullo que fué apoderándose de nuestros colonos, quienes viéndose rodeados de esclavos obedientes y tímidos, y nadando además en la abundancia, llegaron á creerse de una raza superior, y que por consiguiente podian y debian desplegar en la construccion de sus viviendas toda la magnificencia que la satisfaccion de su orgullo reclamaba. Por otra parte, si el gran cazador dominaba en toda la colonia y cada caudillo en su tribu, cada colono dominaba tambien sobre una numerosa familia, compuesta, además de sus esposas é hijos, de un gran número de esclavos que acataban sumisos su voluntad. Hé aquí, pues, porque fueron generalizándose las elevadas construcciones.

Debemos hacer notar que semejantes construcciones pudieron generalizarse sin obstáculo ni contradiccion alguna en una *urbe* en que, por estar aislados y muy separados unos de otros los edificios, la mayor elevacion de unos no podia perjudicar bajo ningun concepto á los demas. Y este es uno de los beneficios inapreciables de la urbanizacion desparramada que llamaremos en adelante *rurizada*, porque lleva á la *urbe*, sin disminuir los atractivos de la sociabilidad, la independencia y libertad en la vida doméstica junto con las demas ventajas higiénicas y morales de la vida rural. En las ciudades condensadas la elevacion mayor de un edificio no puede realizarse sin daño de tercero, sin perjudicar á los edificios contiguos y aun á los colocados á alguna distancia.

Lo que importa tener muy presente, es que esta elevacion de los edificios y la sobreposicion de pisos no tenian en nuestra urbe típica otro objeto que el de aumentar los compartimientos interiores de la vivienda, establecer la independencia individual en ella por medio de esos mismos compartimientos, y proporcionar á la familia mayor número de comodidades y goces, y á su jefe y á todos y á cada uno de sus individuos esa especie de predominio visual ú óptico, razon por la cual la cubierta se convirtió en ameno jardin, pero nunca sirvió, ni pudo siquiera pensarse en que sirviera esa elevacion para la acumulacion de familias dentro de una misma casa. Era hija del orgullo que es un sentimiento tal vez algo exagerado, proveniente de la estimacion pro-

pia y de la dignidad personal; y bajo este concepto es evidente que no podia tener una aplicacion que tiende visiblemente á rebajar esa dignidad, cual es la de encerrar en una misma casa dos ó mas familias.

Es verdad que esas construcciones babélicas han tenido en la sociedad moderna esa aplicacion que deprime al hombre y á la familia; pero esto ha ocurrido en medio de otra sociedad y de otra civilizacion en que, preciso es confesarlo, los sentimientos de independencia individual y de dignidad personal se han amenguado en la generalidad que se aviene á pasar la vida como pueda, y se manifiesta contenta en medio de las privaciones mas duras que la civilizacion y una urbanizacion abandonada á los caprichos del interés, desde que nace hasta que muere, le impone.

5A.

Emigracion y vida trascendental de la colonia.

Fácilmente se comprenderá que nuestra urbe rurizada, poderosamente coadyuvada por el organismo que por un sentimiento de equidad natural se le habia dado desde un principio, y por la gran red de caminos interiores que facilitaban las comunicaciones de casa á casa y de tribu á tribu en todas direcciones y sin perjuicio de nadie, é impulsada además por el acumulamiento de recursos y riquezas que diariamente le proporcionaban las piráticas correrías de sus hombres de guerra, crecia, se multiplicaba y florecia cada dia mas, marchando á pasos agigantados hácia su engrandecimiento. Y cuando el aumento de las familias presentó una ocasion oportuna para ello, el jefe de la colonia formó con el sobrante de las mismas, con sus cazadores ú hombres de guerra y un número muy considerable de esclavos, un nuevo pueblo-ejército que condujo felizmente á otra region no muy distante donde fundó una nueva colonia ó *urbe*, siguiendo en su instalacion los mismos principios de natural equidad que en la otra habian presidido. Así es que bajo el punto de vista de la urbanizacion propiamente dicha, la nueva colonia nada nos ofrece que sea digno de atencion. Solo diremos que desde el princi-

pio de su establecimiento se abrieron entre ambas colonias relaciones bastante activas, muy parecidas á las que desde la fundacion de la primera se habian establecido entre las diversas tribus que la componian, salvo que como estas últimas relaciones se abrian entre dos colonias cada una de las cuales vivia en un pais diferente y de diferentes producciones por lo mismo, tuvieron por principal objeto verificar los cambios recíprocos de esas producciones. Es decir, que en esa gran época apareció el primer gérmen de comercio entre urbes separadas por una larga distancia.

De ahí provino que las vías interiores de comunicacion de cada urbe, que llamaremos vecinales ó urbanas, buscando su forzada salida por las puertas que en las respectivas murallas se habian dejado, se prolongaron por la campiña hasta enlazar las dos urbes.

Desde este momento se esperimentó el gran perjuicio que la muralla ocasiona á toda poblacion que tiene, además de su vida interior, otra vida esterior y comunicativa con algun otro centro de poblacion. Bien es verdad que la holgura interior de que cada una de las urbes disfrutaba por razon de su organismo rurizador, y principalmente por razon de no ser muy activas las comunicaciones entre ellas, ese perjuicio dejó de tener la importancia que en otras circunstancias habria ádquirido, y que se pasó, además, fácilmente por él en obsequio á la seguridad é independencia de la colonia que las murallas garantian; pero el perjuicio no por esto dejaba de existir, ni se sentia menos por todos aquellos principalmente que se dedicaban al comercio.

Ese perjuicio en urbes escesivamente condensadas, y cuando el comercio con el esterior es muy activo, llega á ser orígen de graves males para la poblacion encerrada en un recinto murado. Por esto es general y constante el clamoreo de toda poblacion que se encuentra en tales condiciones, para que se derriben los muros que coartan su libertad de accion.

Dejemos ya á nuestras dos colonias que, basadas sobre los equitativos principios de buena urbanizacion, marchan prósperamente hacia su cumplido desarrollo; mientras nos disponemos á entrar en el capítulo siguiente en la investigacion de las causas que pudieron contribuir á que con gravísimo daño de la humanidad fuese desapareciendo esa urbanizacion rurizada, tan sencilla, como útil, conveniente y hasta necesaria al mejor y mas completo desarrollo de todas las facultades físicas, intelectuales y morales del hombre, para dar lugar á esa urbanizacion condensada conglomerada por medio de una juxtaposicion, comprimente y de una oprimente sobreposicion, que son las circunstancias que constituyen la urbanizacion complexa, causa y orígen

de la mayor parte de los males que afligen á las sociedades civilizadas, y que por falta de haberse estudiado, se achacan á motivos muy diferentes.

§. II.

CARÁCTER DISTINTIVO DE LA URBANIZACION COMPUESTA Y SUS VENTAJAS.

Si el estudio de la historia se recomienda, no por la satisfaccion de una curiosidad pueril, sino principalmente porque nos enseña á conocer por medio de lo pasado lo que pueda sernos conveniente para lo presente y porvenir; parece natural que tras la grafia que acabamos de trazar de la urbanizacion compuesta, emitamos nuestro juicio acerca del acontecimiento notable que encierra, y saquemos de él la provechosa enseñanza que nos ofrece.

La urbanizacion compuesta, que tambien llamamos secundaria, porque fué la que siguió inmediatamente despues de la elemental y primitiva, forma la obra maestra de las razas que acababan de salir del estado de selvático aislamiento para entrar en el de relaciones recíprocas de individuos y de familias, á impulsos de ese fecundo é innato sentimiento de sociabilidad que bulle incesantemente, fuerte é irresistible, en el corazon del hombre. Dos sentimientos predominaban en aquella generacion que acababa de salir de los bosques, uno era el de la libertad individual que viene á ser uno mismo con el de la independencia de la familia, otro el de la sociabilidad vigorosamente fomentado por los encantos y ventajas del trato comun. Ahora bien, dar satisfaccion cumplida á cada uno de estos dos sentimientos sin exijir al uno sacrificios en obsequio del otro, ó lo que es lo mismo, construir una urbe en que se conservasen íntegros esos sentimientos de manera que pudiesen desenvolver todas sus aspiraciones legítimas sin mengua de uno ni de otro, era el problema, difícil á primera vista, que tenia que resolver aquel, no muy homogéneo, conjunto de troglodítas, de cíclopes, de cazadores, de pas-

tores y de cultivadores. Y sin embargo de los inconvenientes que al parecer ofrece la diversidad de instintos, de hábitos, de costumbres y aspiraciones, y á pesar de que no podia haber quien dirijiese sus tareas, hicieron una obra de admirable perfeccion, y no precisamente por esa grandiosidad que aun hoy despues de tantísimos siglos entusiasma y arrebata á los observadores viajeros, sino por las proporciones del conjunto, por la distribucion del campo que iban á urbanizar, por la colocacion de sus viviendas y por otras mil circunstancias y detalles que concurrian á hacer de aquella obra que hemos calificado y volvemos á calificar de maestra en urbanizacion, la mas adecuada á su objeto, la mas digna, la mas cabal que la sabiduría del hombre haya podido idear jamás. Y todo esto lo hicieron guiados solo por su buen criterio sin mas que dejar á cada tribu, á cada grupo y á cada familia el uso mas ilimitado de su libertad.

Pudiendo disponer de un terreno ilimitado, no hubo de haber cuestiones ni disputas para escojer el campo que creyese necesario, tanto para sus ganados, cultivo y demás tareas, como para conservarse cada familia, respecto de las circunvecinas, á una distancia regular y conveniente que garantizase su libertad de accion y su independencia en el hogar doméstico, sin que por otra parte fuese obstáculo á las recíprocas comunicaciones vecinales en el modo y á las horas que cada uno quisiere usar de ellas. Pues bien, esto, solo esto que tan sencillo se presenta desde un principio, y que es natural que hiciesen, y realmente hicieron nuestros colonos sin esfuerzo alguno, sin premeditacion ni plan preconcebido, sin mas que dejarse llevar por un certero instinto, esto solo bastaba y bastó para dejar cumplida y satisfactoriamente resuelto en la primitiva Babilonia el gran problema que hoy, acostumbrados como estamos á ver otras Babilonias de harto distinto carácter, habria pocos, poquísimos hombres que lograsen resolverlo de una manera tan adecuada y digna.

Dar á cada familia un campo, bastante á sus necesidades, para que en él construyese su vivienda en el punto, en la forma y modo que mejor le plugiese, era darle en la urbe lo que tenia en el *rure* (permítasenos esta espresion que sirve de pasada para hacer comprender la etimología de una palabra nueva que nos vemos precisados á usar), es decir, era crear una urbe *rus* ó una urbe *rurizada* que es como llamaremos nosotros las obras de esta clase de urbanizacion. Por consiguiente, aquellos felices moradores no podian echar de menos, ni la holgura, ni la libertad para sus faenas, ni el vivificador sol ni el puro ambiente de la campiña, ni en una palabra, cosa alguna de las que constituian los goces de su vida selvática; y en cambio disfrutaban de los inefables deleites de la sociedad. ¡Cuánto distan nuestras moder-

nas Babilonias del admirable organismo urbano de la primera que se fundó en la superficie del globo!

Para que se conozcan y comprendan mejor las ventajas de la urbanizacion rurizada, despues de esta rápida reseña del conjunto que harto las evidencia, pasaremos á examinarlas en los detalles donde esas ventajas se presentarán mas palpables. Así trataremos primero (A) de la armonía que reina en la urbanizacion rurizada entre la independencia de la familia y el disfrute de la sociabilidad; luego (2A) haremos notar como esa urbanizacion llega á neutralizar los efectos casi siempre detestables de los amurallamientos; á continuacion (3A) demostraremos que en esa urbanizacion pudo campear la libertad mas absoluta en las construcciones sin perjuicio de tercero; y finalmente (4A) observaremos que nuestra urbe rurizada debió á esa calidad la prosperidad y engrandecimiento que alcanzaron todas las grandes urbes primitivas.

A.

Armonía de la independencia de la familia con la sociabilidad en la urbanizacion rurizada.

No nos detendremos en pintar las ventajas verdaderamente inapreciables de la independencia de la familia garantida por la independencia del hogar doméstico; aun cuando no estaría tal vez de más el hacerlo, ya que el hábito inveterado que todos los moradores de las grandes urbes modernas hemos contraido de pasarnos sin ella en nuestras, sobre mezquinas, comprimidas y oprimidas viviendas, es de temer que nos haya hecho olvidar á los mas lo que es, lo que significa, lo que exije y lo que dá, esa hermosa situacion desembarazada y libre en que el individuo y la familia sienten la inefable satisfaccion de disfrutar de la facultad omnímoda de obrar sin el menor recélo de molestar á nadie, ni de ser por nadie molestados. ¿Quién es, sin embargo, el que, habiéndose encontrado alguna vez en situacion tan plausible, no se haya sentido entusiasmado al poder decirse á sí mismo: nadie me mira, nadie me escucha, á nadie ofendo, y puedo hacer sin estorbo lo que se me antoje?

No es este, empero, nuestro objeto: lo que debemos demostrar es, que en medio de la urbanizacion rurizada, por grande y estensa que ella sea, y por numerosa que sea la poblacion en la misma albergada, esa libertad individual, esa independencia dentro de su casa, en el hogar doméstico, es un hecho incontestable. El campo que media entre una y otra casa, hace imposible esa especie de espionaje de vecindad, tan frecuente y comun en nuestras urbes, en que la facilidad misma de poder satisfacerla, tienta y aviva la curiosidad indiscreta que en último análisis nos hace á todos esclavos unos de otros.

Donde quiera que se coloque la casa en el campo destinado al uso de cada familia, resultará siempre la distancia necesaria para evitar el fisgoneo, ya se quisiese ejercer por medio de la vista, ya del oido; y por consiguiente, la independencia del hogar queda, en tal situacion, bien asegurada.

Hay mas: ese campo de aislamiento que sirve para las esplotaciones ó menesteres á que se dedique la familia, es al propio tiempo un lugar holgado para las manifestaciones espansivas de esa misma independencia que ahora se encuentra por el organismo de nuestras urbes aherrojada y comprimida entre cuatro paredes.

Nada mas diremos acerca de este punto que se presenta como demostrado por si mismo. Lo que hemos de indicar, y no demostrar, porque tampoco lo necesita, es que las distancias que separan las viviendas no perjudican en lo mas mínimo la comunicatividad de unos con otros, el trato social. Y si bien es verdad que para recorrer el espacio que media entre unas casas y otras, se hace preciso un pequeño trabajo; no lo es menos que este no es siempre molesto, sino mas bien agradable algunas veces, y nunca tan pesado que pueda ser obstáculo para hacer una visita que se crea conveniente. Sobre que la urbanizacion rurizada no condena el establecimiento de puntos de reunion, donde puedan acudir y tratarse todos los que lo deseen, y es bien seguro que no faltarian algunos en la urbe primitiva que hemos grafiado.

Lo que no habria en esa urbe, seria el roce contínuo forzado y violento, propio de nuestras urbes actuales; mas esta falta, lejos de ser un desmérito, es una ventaja, ya que por ella se verian libres aquellos afortunados vecinos de los resultados, siempre molestos y á veces altamente perjudiciales, producto del contacto inevitable de muchas personas y familias, á que nos condena la acumulacion de viviendas de nuestras urbes. El trato, cuando se busca, constituye una verdadera delicia; mas cuando no se busca, es casi siempre, y cuando menos, una incomodidad. La buena sociabilidad reclama el primero, y este lo tenian nuestros colonos. La buena sociabilidad rechaza el segundo,

y á este no tenian que temerle aquellos vecinos. Apellidémosles, pues, mil veces afortunados por la situacion ventajosa que les proporcionaba esa urbe rurizada.

2A.

Neutralizacion de los efectos del amurallamiento por efecto de la urbanizacion rurizada.

Son tan benéficos los efectos de esa urbanizacion, que no solo proporciona bienes, sino que tiende además á aminorar, á neutralizar, y tal vez á destruir males de cuantia, que sin ella habria esperimentado el vecindario de nuestra urbe. Es mas: no solo los neutraliza ó destruye, sino que se anticipa á ellos, los previene: vamos á demostrarlo.

Al instalarse nuestro pueblo-ejército en la comarca que habia escogido, no empezó por trazar un recinto donde encerrar una urbe, como hacian con bien poco acierto y menos prevision los fundadores de colonias romanas; sino que asentaron una urbe con toda holgura, á placer, si asi cabe decirlo, para despues recintarla con muros de defensa sin escatimarle ni un metro de terreno. Este comportamiento lógico, dada la necesidad de las murallas para comun defensa por razon de la época, ese comportamiento lógico unido á la espansion concedida á cada vivienda en particular, prevenia los gravísimos inconvenientes que pudiera acarrear, á poco de instalada la colonia, el natural crecimiento de la poblacion; porque cada familia de por sí tenia en su campo de operaciones el espacio conveniente para ir desarrollándose sin estrechar ni comprimir á las circunvecinas, cosa que distaba mucho de suceder en las que nos legaron los romanos, en las cuales, y entre ellas contamos á la misma Roma, el crecimienio de la familia, y por ende el de la poblacion, no podia verificarse mas que en el sentido vertical y por sobreposicion de viviendas, que es lo que ha dado lugar al sistema de conglomeracion urbana que vemos desgraciadamente seguido y continuado hasta nuestros dias.

Por otra parte, siendo el recinto murado de nuestra colonia muy grande en estension, como apoyados en datos históricos hemos visto que lo fueron

los de las primitivas urbes de Babilonia, Nínive, etc.; es evidente que los muros, por elevados que fuesen, no podian causar en el interior los malos efectos higiénicos resultantes de la interceptacion de las corrientes atmosféricas. Y esto es una prueba mas de las inapreciables ventajas de la urbanizacion rurizada que llega á dejar sin resultados perniciosos lo que es verdaderamente temible y á veces hasta funesto en las urbanizaciones condensadas. Para todos cuantos hayan hecho algun estudio en urbanizacion, y que por consiguiente comprendan lo pernicioso de todo amurallamiento urbano, será lo mas notable que podamos decir acerca de las escelencias de la urbanizacion rurizada, el sentar que ni aun ese amurallamiento es en ella perjudicial.

Entiéndase, sin embargo, este aserto limitado á lo relativo á los efectos antihigiénicos de las murallas y á su maléfica influencia en cuanto á las viviendas; mas de ninguna manera por lo que hace referencia á las comunicaciones esteriores, pues estas quedan real y materialmente interceptadas por todos los puntos de la circunferencia, á escepcion de solos los boquetes dejados para entradas y salidas, lo cual es siempre un perjuicio muy grave, si bien no lo era tanto ni con mucho en nuestra colonia que, gracias á su espansion, se bastaba hasta cierto punto á sí misma, y podia llevar una existencia independiente de todo trato mercantil con el exterior. De manera que, aun bajo este punto de vista en que los perjuicios son inevitables, quedan estos estraordinariamente amenguados por la rurizacion, y nuestros colonos pudieron muy bien contentarse con las pocas puertas que dejaron en los muros, pues solo las usaban las tribus guerreras para sus escursiones, y la generalidad del vecindario estaba muy contenta, satisfecha y feliz en sus holgados albergues.

3A.

Libertad absoluta en las construcciones sin perjuicio de tercero en esta urbanizacion rurizada.

El haber adoptado nuestros colonos una urbanizacion rurizada, les evitó un inconveniente que habria sido para ellos gravísimo, acostumbrados como estaban á la libertad omnímoda, propia de la urbanizacion elemental de que

acababan de salir. Aludimos al modo y forma de las construcciones. Hemos hecho notar en la parte histórica, que cuando nuestra urbe se sintió exuberante de fuerzas, se introdujo entre los colonos el lujo en las construcciones, lujo que se hacia consistir principalmente en la altura de los edificios, aparte de la mayor ó menor preciosidad de los materiales de construccion, de que se encuentran sorprendentes vestigios entre las colosales ruinas de las urbes primitivas. Ahora bien, si cuando se desplegó ese lujo que produjo una verdadera competencia, las casas no hubiesen estado en el centro de un campo aislador, si hubiese habido la juxtaposicion comprimente, tan perjudicial en nuestras urbes modernas, nuestros colonos se habrian visto privados de satisfacer ese gusto, ó capricho, si así quiere llamarse; y contrariados en sus intentos, con sus hábitos fieros que todavía no les habian abandonado del todo, es muy posible, probable, casi seguro que habrian promovido contiendas encarnizadas entre sí, destruyéndose recíproca y bárbaramente, hasta que los que hubiesen sobrevivido, se hubiesen encontrado en posicion favorable para levantar á su placer sus moradas, derribando las que les opusiesen obstáculo.

El aislamiento, pues, de las viviendas previno un grave acontecimiento, una verdadera catástrofe que habria venido á retrasar el desarrollo de la urbanizacion para algunos siglos. En efecto, aislados sus edificios primeros, y á regular distancia unos de otros, fuéle fácil á cada gefe de familia levantar en su campo nuevas edificaciones hasta la mayor altura que se le antojase, sin que sus convecinos pudiesen quejarse, ya que ni les interceptaba el sol, ni el aire, ni las vistas, ni les ocasionaba el menor perjuicio.

Para conservar en la urbe la misma libertad absoluta é ilimitada, de que para sus construcciones habian disfrutado en las montañas, no tenian otro medio, que adoptar la urbanizacion rurizada, es decir, el aislamiento de la casa, garantizado por un campo de operaciones en torno suyo; gracias á lo certero de sus instintos, adoptaron ese medio, y se salvaron; y salvándose, salvaron tambien la urbanizacion y la marcha progresiva de la humanidad.

4A.

Prosperidad urbana de nuestra colonia, debida á la urbanizacion rurizada.

Si la prosperidad general es la espresion y suma de las prosperidades individuales; no necesitaremos hacer grandes esfuerzos para demostrar la que hubo de desarrollarse en nuestra colonia poco despues de su instalacion. Compuesto el vecindario de familias activas y avezadas al trabajo y á la fatiga, no se encontraron estas inutilizadas y como maniatadas al encerrarse en la urbe, como habria sucedido, si por desgracia hubiesen adoptado una urbanizacion condensada, sino que por el contrario, tuvo cada una de ellas en torno de su morada, un campo de operaciones bastante á alimentar y á escitar sus hábitos de trabajo y de fatiga. Así fué que cada familia siguió siendo productora, y en tales términos hubo de serlo, que los frutos y resultados de su laboriosidad, coadyuvados por terrenos vírgenes y feraces, no solo alcanzaban á cubrir sus necesidades con toda holgura, sino que proporcionaban un sobrante que hubo de dar lugar á trueques, bajo todos conceptos ventajosos, entre las familias que se dedicaban al cultivo, á la caza, á la ganadería, á la pesca ó á cualquiera otra de las pequeñas industrias que surgen siempre del fondo de toda asociacion humana. El estado bonancible y próspero que tales circunstancias habian de producir en el seno de cada familia, y el incremento que todas habian de esperimentar, puede fácilmente imaginárselo cualquiera mejor que nosotros esplicárselo, tanto mas cuanto que nuestra tarea esencialmente didáctica, no permite que nos entretengamos en escribir un idilio.

La exuberancia de poblacion hubo de ser bien pronto un hecho de todos sentido, y al cual no se puso por fortuna el remedio que se ha puesto en tiempos modernos á semejante enfermedad, cual es la sobreposicion y amontonamiento de viviendas, remedio peor mil veces que la enfermedad, y que aquellas generaciones que conservaban la noble altivez que la naturaleza infundia en sus pechos, habrian rechazado indignadas como antinatural y repugnante. Por esto apelaron instintivamente á una de esas emigraciones de que la tradicion, ya que no la historia, nos presenta repetidísimos ejemplos en los tiempos primitivos.

Este acontecimiento dió á la urbanizacion una vida esterior y trascendental, que favoreció prodigiosamente su desarrollo, constituyéndose sucesivamente muchos centros urbanos, todos empero análogos, todos rurizados, todos prósperos, todos llenos de vigor y de vida.

Largo tiempo, muchos siglos hubieron de transcurrir antes que se le ocurriese á alguien que era necesario aprovechar por piés ó por palmos el terreno, y que por consiguiente importaba encerrar el mayor número posible de familias en el menor espacio posible.

Nuestros urbanizadores primitivos, á pesar de que conocian una muy pequeña parte de la estension de la tierra, no soñaban siquiera que pudiese faltarles para dar toda la holgura conveniente á sus urbes. Y no es estraño que así pensasen, cuando al desprenderse de una de las urbes anteriormente fundadas una gruesa bandada de familias emigrantes, en cada etapa de su marcha descubrian nuevos horizontes, y se desenvolvian ante sus ojos nuevos y dilatadísimos territorios, donde podian escoger á su gusto y en toda la estension que se les antojase, el asentamiento de la nueva colonia. Y lo escogian en efecto tan grande que hoy considerariamos aquellos recintos, si no como los de nuestras provincias, al menos como los de nuestros distritos judiciales. Sabian bien que no alcanzarian aquellas generaciones á cumplir la mision que el Criador habia señalado á su criatura predilecta, de llenar la tierra, y se contentaban con llenar por su parte el mayor espacio posible.

Tambien las generaciones de épocas muy posteriores, mas ilustradas y mas conocedoras de la superficie del globo, debieron comprender que no les tocaba llenar la tierra, y que siempre y de todos modos habian de quedar espacios inmensos que llenar para las que viniesen en pos; y sin embargo á medida que la urbanizacion va marchando con la humanidad y la civilizacion de Oriente á Poniente, vemos, no sin pesar, que los fundadores de nuevas urbes forcejean para reducirlas á la menor capacidad posible, prefijando los límites antes que la poblacion haya podido asentarse; y como si temiesen que esta pudiera traspasarlos, los hacen santos y sagrados para que sean mas respetados. Esto produjo un mal de inmensurable trascendencia: esto produjo las urbanizaciones condensadas, comprimidas y amontonadas que son las mas contrarias á la naturaleza del hombre, y á las prescripciones de su Criador, las que mas impiden su desarrollo, las mas enemigas de su prosperidad y engrandecimiento.

No anticipemos, empero, ideas que tendrán su lugar oportuno en el siguiente capítulo donde trataremos por estenso de esas nuevas urbanizaciones.

CAPITULO III.

DE LAS DIVERSAS COMBINACIONES URBANAS, PRACTICADAS SEGUN EL GÉNIO, COSTUMBRES, Y NECESIDADES DE ALGUNOS PUEBLOS.

OBSERVACIONES PREVIAS.

Vamos á estudiar la marcha de la urbanizacion en una edad en que todo se complica. Hasta aquí la urbanizacion ha sido una, porque no habia, por decirlo así, mas que un pueblo, porque la civilizacion era una, y una era tambien la humanidad. Mas hé aquí que las numerosas derivaciones elementales, que por causas diversas se habian desprendido del gran centro en que la humanidad bullia, esas numerosas derivaciones, marchando agrupadas en diversas y opuestas direcciones, segun los institutos ó caprichos del jefe que á cada una dirigia, fueron tomando asiento en diversos puntos del globo donde, cumpliendo con la eterna ley del Criador, crecieron y se multiplicaron y se estendieron y propagaron cada cual en la comarca en que se habia posado, de manera que el núcleo primitivo que, siéndolo de una poblacion, lo era tambien de una urbe, pequeño, reducido, insignificante en su orígen, habia llegado á adquirir grandísimas proporciones, y á formar en muchos paises verdaderas nacionalidades. Ahora bien, como estas, ora por la topografía peculiar que á cada una habia cabido en suerte, ora por el clima, y ora tambien por el impulso primero que habia recibido su organizacion social y política, habian llegado á adquirir un carácter suyo propio y distintivo; claro es que las urbanizaciones hubieron de ser tambien diferentes y tener su carácter especial y típico.

Esta circunstancia, muy importante para nosotros, no nos permitirá de

aqui en adelante abarcar en un solo conjunto y considerar bajo uno mismo y solo aspecto la urbanizacion general. Al emprender este estudio histórico de la urbanizacion, nos hemos propuesto sacar útiles ejemplos y provechosa enseñanza de todas y de cada una de las diversas formas, maneras y modificaciones con que se ha presentado, con que ha crecido, y desarrolládose el hecho universal de la urbanizacion; y mal podriamos realizar ese propósito, si ahora que encontramos á la humanidad subdividida en diversos pueblos, no siguiesemos á cada uno de estos en su marcha urbanizadora, para sorprender y analizar y definir con la posible exactitud el tipo peculiar de la urbanizacion de cada uno. Hé aquí porqué tendremos que subdividir este capítulo, no ya por edades, sino por pueblos.

Es verdad que andando el tiempo, las diversas manifestaciones de la urbanizacion asi del muudo antiguo, como de los que se llaman tiempos medios, han venido á amalgamarse, á fusionarse y hasta á confundirse, en tales términos que al presente casi cabe decir que, visto un gran centro de urbanizacion de un pais cualquiera, se han visto todos los demás, salvas siempre algunas circunstancias especiales de mayor ó menor grandiosidad, de mayor ó menor riqueza, de mayor ó menor desarrollo y de algunos otros accidentes debidos á influencias propias de la localidad; de la propia suerte que cabe tambien decir que el espíritu de la civilizacion y la civilizacion misma son hoy en el fondo unos mismos en todos los paises donde no impera la barbarie.

Mas esto se refiere ya á una época muy posterior que pudiéramos llamar de actualidad, porque es la nuestra, que se distingue por sus tendencias eminentemente unificadoras. Y esta época muy característica de la urbanizacion uniforme, en medio de sus combinaciones las mas complexas que hayan podido imaginarse jamás, esta época y esta urbanizacion que marcha con ella, envuelven demasiada importancia para la humanidad, tanta que hemos debido consagrarle, no un solo libro aparte, sino dos, porque al analizarla, hemos debido considerarla bajo todos sus aspectos posibles. Así es que, el presente capítulo está solo consagrado al estudio de las diversas urbanizaciones especiales que campearon, ya sucesiva ya simultáneamente, en diferentes paises hasta la época en que vinieron todas á fusionarse.

Este capítulo pues, está destinado, despues de echar (§. I) una mirada retrospectiva á la historia de la urbanizacion combinada simple hasta enlazarla con la complexa, á tratar (§. II) de la urbanizacion griega. Luego (§. III) de la fenicia; en seguida (§. IV) de la romana, á continuacion (§. V) de la feudal, más adelante (§. VI) de la arábigo-española, y finalmente (§. VII) de la hispano-americana.

§. I.

MIRADA RETROSPECTIVA HACIA LA URBANIZACION COMBINADA SIMPLE, CONSIDERADA EN SU TRANSICION A LA COMPLEXA.

La urbanizacion combinada simple, tal cual acabamos de historiarla y describirla en el capítulo anterior, y que es la misma que encontramos diseñada en la historia de la humanidad en la época de que conservamos rastros ó recuerdos, segun mas adelante veremos, esa urbanizacion, grandiosa en sus formas y beneficiosa en sus resultados, subsistió por larguísimo tiempo sin quebranto ni modificacion notable en las regiones orientales donde nació y se desarrolló por vez primera. Mas adelante, á proporcion que la humanidad fué creciendo, desparramándose y difundiéndose por la superficie de la tierra, esa urbanizacion fué modificándose, perdiendo gradual y sucesivamente su primitivo carácter y grandiosidad, hasta que por fin tomó otras formas diametralmente opuestas á las que en su orígen la habian distinguido, y vino á convertirse en una urbanizacion nueva con su carácter propio, con sus condiciones especiales y con sus formas distintivas en cada pueblo; para amoldarse y adaptarse á las exigencias y gustos de las diversas civilizaciones que sucesiva y á veces simultáneamente fueron surgiendo y desarrollándose en los diversos paises á donde fué el hombre á establecerse.

Es digno de notarse que la urbanizacion combinada simple, esa urbanizacion originaria por haber sido la primera que conoció y aplicó el hombre, fué perdiendo su carácter típico y primitivo, y degenerando mas y mas en razon directa de las distancias geográficas que la separaban de su cuna, y de los tiempos que la alejaban de la época de su nacimiento. Esto, sin embargo, nada tiene de raro, es altamente lógico, es simplemente efecto de las modificaciones que en su manera de ser y de funcionar socialmente esperimentaron los hombres á proporcion que se apartaban de aquella especie de eden donde por vez primera habian estado asociados, y á proporcion tambien que las nuevas y sucesivas generaciones que vinieron en pos de los prime-

ros emigrantes, olvidando completamente los hábitos, usos y costumbres tradicionales, adoptaron hábitos, usos y costumbres y hasta instituciones nuevas, propias, ora de las circunstancias topográficas que les rodeaban, y del clima bajo el cual vivian, y ora tambien del estado de civilizacion en que se encontraban, del sesgo que á la asociacion se habia dado y del objeto y los fines que los primeros fundadores ó los hombres de génio descollante se propusieron.

La urbanizacion ha obedecido constantemente á la voluntad y caprichos del hombre, y siempre ha sido lo que este ha querido que fuese para satisfacer sus necesidades y sus inclinaciones. Así es, que cuando el hombre favorecido por un clima benigno, rodeado de un suelo feraz, no viéndose obligado á trabajar, ó teniendo que trabajar muy poco, para proporcionar á su familia y á si mismo una subsistencia cómoda, ha concentrado todas sus miras, sus aspiraciones, sus inclinaciones y sus gustos en el seno de la familia, en el fondo de su hogar doméstico; ha construido su albergue aislado para que garantizase su independencia, y para que nadie viniese á molestarle en sus fruiciones. Mas cuando se ha encontrado frente á frente con un clima inconstante, con una naturaleza dura, con un terreno ingrato y estéril, cuando se ha visto que ni él ni su familia podian subsistir por los recursos naturales y espontáneos del suelo, sino con los que pudiese arrancarle á fuerza de trabajo, de perseverancia y de ingenio; cuando su vida se ha convertido en una lucha constante y sin tregua con los elementos y demas circunstancias que le rodeaban; entonces retrocediendo, por decirlo así, á la edad ciclópea, no ha podido considerar la casa como un objeto de comodidad y de lujo, como un medio de acrecentar el número de sus goces, sino simplemente como un instrumento destinado á satisfacer la primera de sus necesidades, la del abrigo, albergue y defensa.

Y en tal situacion, reconociendo el individuo su propia debilidad é impotencia, ha debido buscar en los otros individuos, es decir, en la colectividad social, el apoyo necesario. De esto provienen originariamente, en política, las instituciones que sacrifican el individuo al Estado, y en urbanizacion la mezquindad de las habitaciones y la juxtaposicion de los edificios y la consiguiente condensacion de las urbes.

Hé aquí el por qué esa urbanizacion, que hemos visto en Asia desparramada, sumamente enrarecida, rurizada, al tender nuestra vista sobre Europa, la encontramos apiñada, conglomerada, condensadísima. Cada una de estas dos urbanizaciones ha tenido su respectiva edad en que ha predominado, y ha prestado al hombre servicios eminentes, siempre adecuados á las necesidades

y aspiraciones de este. No seria justo ensalzar á una para deprimir á la otra: las dos han merecido bien de la sociedad humana, á las dos debe esta agradecimiento: á la una porque con sus alicientes atrajo al hombre montaráz, y le hizo social y á la otra porque fortaleció y robusteció los vínculos sociales, y contribuyó en su principio al mayor desarrollo moral é intelectual del individuo.

Es verdad que la conglomeracion comprimida y condensada de las viviendas, exagerada hasta el último estremo en nuestros dias, está produciendo en las sociedades modernas efectos diametralmente opuestos á los que produjeron los primeros apiñamientos, y se propusieron indudablemente los que los prohijaron con el único y esclusivo objeto de producir por su medio una mayor fuerza colectiva. Mas esto quiere decir únicamente, que de todo puede abusarse y se abusa, y que el abuso es siempre perjudicial y nocivo.

Seria un error, y error muy grave, creer que la condensacion urbana ha sido siempre un abuso digno de censura y reprobacion. Ha habido circunstancias en que esa condensacion ha sido una necesidad de la época, y ha salvado grandes intereses de la humanidad, que en medio de una urbanizacion desparramada hubieran indefectiblemente perecido.

No anticipemos, empero, ideas que no son todavía de este lugar, y entremos ya en el exámen histórico de los diversos hechos y acontecimientos que condujeron á la urbanizacion desde las formas grandiosas y espansivas, con que se presentó por primera vez sobre la faz de la tierra, hasta las muy mezquinas y comprimentes que tiene al presente, y porque esa mezquindad y compresion que hasta ahora, de pocos años á esta parte, habian pasado desapercibidas, se nos ofrecen hoy como una cosa repugnante, detestable, insufrible.

En el capítulo anterior hemos grafiado la urbanizacion rurizada que tuvo indudablemente comienzo en los tiempos antehistóricos, pues hubo de ser la primera manifestacion de combinaciones urbanas simples que hizo el hombre al salir de la urbanizacion elemental para asociarse con otros hombres. Al dar este paso gigantesco no pudo el hombre prescindir de su albergue, pero al construirlo en combinacion con los de sus compañeros, no pudo resolverse, ni le era por otra parte necesario condenarse á sacrificar la libertad é independencia que él y su familia habian disfrutado en la edad de la urbanizacion elemental. De ahí las construcciones aisladas, aunque combinadas entre sí, y de ahí el primer modelo y tipo del sistema que hemos llamado rurizador.

Esto es en compendio lo que con mayor abundancia de razones y argumentos hemos esplanado ámpliamente en el capítulo segundo, y que hemos que-

rido recordar aquí, para que al tomar ya de la historia datos fehacientes y noticias positivas, se comprenda que, en tanto no eran infundados nuestros raciocinios teóricos, si asi cabe decirlo, en tanto estaban basados en la naturaleza misma del hombre, como que ya en los primeros tiempos que registra y alumbra con su antorcha la historia, encontramos establecido en grande escala ese mismo sistema que guiados solo por la razon natural y por el sano criterio, hemos sentado que hubo de establecerse. Desde este momento la incertidumbre que acompaña siempre á todo sistema fundado en una hipótesis, se desvanece por completo, y el hecho y sistema enunciados se convierten en una gran verdad histórica. Vamos á verlo confirmado siguiendo nuestra historia de la urbanizacion.

Prescindiendo de las urbes antediluvianas que pudieron fundar los descendientes de Cain, despues que este se fué á ocultar su vergüenza y su remordimiento en otro país remoto, urbes de que no queda otro recuerdo que la ligera indicacion hecha como de pasada en los libros sagrados, y prescindiendo asimismo de la ciudad de Henoch que tambien antes del diluvio, dice la Escritura, haber sido construida en los llanos de la Asia; ello es que la primera urbe de que nos habla con alguna precision y detenimiento la historia, es la de Babilonia, que llegó á ser asiento del imperio de los Asirios, y cuya fundacion, segun cálculos é inducciones, se remonta á mas de cuatro mil años. Hallábase situada en la vasta y fértil llanura de Shinar, en el delta formado por la confluencia del Eúfrates y el Tigris, ambos navegables. Su recinto era cuadrado, y tenia un perímetro de 90.720 métros, y su superficie abarcaba la estension de 50.000 hectáreas, es decir, igual ó superior á la que comprenden algunas de nuestras provincias. El Eúfrates, cuya anchura era de 100 métros, atravesaba por su centro la ciudad en una estension de 16 kilómetros. El rio y los edificios ocupaban una area de 3.844 hectáreas; de suerte que, el resto hasta las 50.000 eran los campos y jardines destinados á separar y aislar los edificios y á enrarecer la poblacion. Es decir que entre la parte edificada y la no edificada existia la relacion de 7'688 á 92'312. Esta ciudad estaba cercada por una muralla de 10 métros de espesor, separada de las casas por una zona escueta de 38 métros. Las casas de tres, cuatro y mas pisos, estaban cubiertas por terrados ó azoteas en que se encontraban los tan renombrados pensiles. Para poner en comunicacion las dos mitades en que dividia la ciudad el Eúfrates, se habia construido un túnel de doce pies de alto, y además habia un puente que se levantaba por la noche. La construccion de este puente levadizo, supone, en nuestro concepto, que Nemrot, el gran cazador de hombres y de fieras, al venir á fundar la que habia de ser

capital de su imperio en el delta que hemos dicho, permitió á los aborígenes que permaneciesen á la otra parte del rio, incomunicándolos de noche con el resto de la urbe por medio de ese puente. Las calles estaban todas tiradas á cordel, y construidas con ladrillo las casas, de la propia suerte que los andenes del rio.

Se vé, pues, que la primera urbe histórica conserva en todo su rigor el tipo primordial del sistema que hemos llamado rurizador.

Nínive, cuyo fundador fué el mismo Nemrot, y que dilató y mejoró Arjasp ó Nino, dándole su nombre, no fué en rigor mas que una imitacion de Babilonia, á la cual se parece en todos conceptos. Su recinto tenia 150 estádios de largo, 90 de ancho y 480 de circuito; equivalentes á 90 kilómetros. La superficie que ocupaba, escedia, como la de Babilonia, de 50.000 hectáreas. El profeta Jonás dice que eran necesarias tres jornadas para recorrer su periferia. Rodeábala una muralla de 100 pies de elevacion, defendida por 1.500 torres de doble altura.

Es probable que las ciudades de Arach, Achat, Calanne, Edesa, Ctesifonte y algunas otras de que no se encuentra rastro sobre la tierra, y de las cuales solo el nombre nos da la historia, suponiéndolas levantadas por la raza cusita, es decir, por los descendientes de Nemrot, hijo de Cus, es probable, repetimos, que todas esas ciudades menos célebres y menos estensas que las dos grandiosas capitales que acabamos de describir, conservarian en toda su pureza el tipo de la urbanizacion rurizada practicado en Babilonia y Nínive.

Ecbatana, capital del imperio de los medos, construida en torno de una colina circular, estaba dividida en zonas por siete recintos concéntricos fortificados, y su perímetro esterior era de 47 kilómetros. Su superficie podria tener como 20.000 hectáreas.

Persepolis, á la cual los historiadores comparan con Babilonia, y de la cual no tenemos mas noticia que su ponderada grandiosidad, debemos suponer que seria un remedo de su mas antigua rival, y que por consiguiente conservaria el mismo tipo rurizador.

Susa, ciudad renombrada del imperio de los persas, tenia, segun Estrabon, 120 estádios de circunferencia, es decir, 22.600 métros. La superficie que ocupaba era de unas 8.000 hectáreas.

Memfis, esa antiquísima ciudad de Egipto, tenia una circunferencia de 15 kilómetros, y 14 su casi coetanea Tebas.

Hé aquí las principales y mas célebres urbes de los primeros tiempos históricos. Desistimos del propósito que teniamos formado de continuar esta reseña, porque tropezamos con el gravísimo inconveniente de carecer de los

datos indispensables para formar un juicio acertado acerca de la urbanizacion que en ellas predominaba. La historia que tan pródiga se manifiesta en reseñar la estructura de algunos templos, palacios y monumentos, se ha olvidado completamente de consignar las importantes noticias que acerca del organismo urbano, parte tan esencial en la vida de la humanidad, habria debido transmitirnos.

Una observacion importante debemos hacer acerca de las urbes que dejamos someramente descritas, observacion que seguramente habrán hecho la mayor parte de nuestros lectores antes de escribirla nosotros, y es que la estension ocupada por cada urbe es cada vez menor á proporcion que nos separamos cronológica y geográficamente de Babilonia y Nínive, donde la prepotente voz de Nemrot consiguió reunir por vez primera en grandes masas la sociedad humaua, y donde con el talento y la iniciativa de un héroe, supo darla un organismo urbano tan conforme con los gustos é inclinaciones de aquellas tribus salvages y heterogéneas que se adhirieron á sacrificar en aras de aquella sociedad naciente la parte mas precisa de la libertad é independencia que hasta aquella sazon tan ilimitadamente habian disfrutado.

Esto no quiere decir que la raza cusita fuese perdiendo de generacion en generacion esas miras vastas y de grandiosidad sorprendente en que Nemrot la habia educado, y una prueba de que realmente no degeneraba, es que las artes y las ciencias fueron desenvolviéndose, y que la civilizacion iba desarrollándose de una manera imponente. Estos mismos adelantos morales é intelectuales que hizo la humanidad en aquellos remotos siglos, revelan con la mayor evidencia que al empequeñecer las urbes y al aproximar la edificacion en el interior de sus recintos, obedecian las generaciones que de tal manera obraban á la ley de las nuevas necesidades que las circunstancias especiales en que se encontraban les imponian.

En efecto, los muchísimos grupos que á intérvalos mas ó menos distantes fueron destacándose de aquellos centros civilizadores y urbanizadores á la vez, vinieron hácia el Occidente y fundaron en diversas regiones y paises, bajo climas diferentes y circunstancias diversas, colonias que debemos suponer muy reducidas en su orígen, habiéndose desarrollado mas adelante con mas ó menos vigor, segun que la comarca por ellas ocupada favorecia mas ó menos su acrecentamiento.

Antes de pasar á sucesos ulteriores, debemos hacer constar que ese sucesivo desprendimiento de grupos que vinieron á poblar las regiones occidentales, no es una suposicion gratuita ni una hipótesis mas ó menos fundada, sino un hecho histórico, positivo, evidente, tangible. Si investigamos

el origen de la poblacion de un país, de la fundacion de una de las urbes antiguas, siempre encontraremos como primeros autores de este hecho á un puñado de aventureros venidos del Oriente. Bien es verdad, que la tradicion ha rodeado, como de costumbre, ese orígen de circunstancias maravillosas; mas esto lejos de destruir el hecho fundamental, lo corrobora y confirma, y le da hasta el carácter de autenticidad mas incontrovertible, porque se vé en esas tradiciones el carácter típico de exageracion mítica, tan propia de los pueblos orientales. De todos modos, siempre en el fondo de la fábula se descubre claramente el hecho de que ora unas familias náufragas lanzadas contra su voluntad por la fuerza de los vientos y de las tempestades muy lejos de su país, vinieron á aportar en tal ó cual punto donde se establecieron, crecieron, se multiplicaron estendiéndose por la comarca, ó bien que un puñado de aventureros siguiendo al acaso la marcha del sol hicieron alto en un punto determinado donde atraidos por esta ó aquella circunstancia se instalaron y propagaron.

Mas antes de estas colonizaciones de reducido número de familias, hubo de haber una enjambrazon, permítasenos esta palabra, realizada en los paises mas inmediatos al en que se encontraba la colmena matriz; y las urbes que por consecuencia de semejantes derivaciones inmediatas, se fundaron, aun cuando conservasen algo de la grandeza de las primitivas y típicas, fueron ya mucho mas reducidas que las primitivas. Así es, que segun hemos visto, Ecbatana, capital de los medos, tenia mucho menos de la mitad de estension que Babilonia y Nínive: lo mismo á corta diferencia seria Sardis, Persepolis, Memfis. Susa, ya no tenia mas que dos quintas partes de la estension de Echatana. Tebas de Egipto, era aun mas reducida, Jerusalen tenia únicamente la circunferencia de 6.103 metros.

Este restringimiento sucesivo de recintos cada vez mayor, se esplica fácilmente por los grandes acontecimientos que tuvieron lugar en la edad que siguió á la primera en que fueron fundadas Babilonia y Nínive, y de algunas otras que debieron serlo bajo el mismo tipo y sistema en las llanuras fecundadas por el Eúfrates y el Tigris. Esa edad primera de la urbanizacion, queda confundida en la noche de los tiempos, en cuyas densas sombras la fecunda imaginacion de los griegos pudo crear á su sabor cuentos y fábulas llenas de sucesos sobrenaturales y misteriosos, en que representaban su papel en deliciosa mescolanza dioses, semidioses, héroes y mónstruos de mil géneros, creyendo sin duda que el reunir los hombres en sociedad, urbanizarlos y ponerlos en el camino de la civilizacion, era obra tan grande, que no podia ser producto de los esfuerzos del hombre solo.

Nosotros que debemos naturalmente prescindir de esos maravillosos inventos, y que buscamos la historia del hombre en la naturaleza del hombre mismo, nos vemos obligados á suponer que esa edad primera, que podia llamarse la edad de oro de la urbanizacion, hubo de durar una larguísima série de años, en cuyo período disfrutó el hombre tranquilamente las delicias que le proporcionaba su albergue aislado, rodeado de un campo feraz donde encontraba la familia la apetecida espansion y todo cuanto pudiera necesitar.

De esta edad prolongada hasta tanto que, segun indicacion de la Biblia, el orgullo vino á ponerle fin, nada dice la historia, nada absolutamente sabemos, digan lo que quieran los historiadores griegos, como acostumbra á suceder siempre que se trata en la vida de un pueblo, de un período trascurrido en medio de la mayor tranquilidad y felicidad. De tal manera es así, como que creemos firmemente que si Babilonia y Nínive cuya existencia duró muchos siglos aun, despues de haber servido de cuna á la urbanizacion combinada, no hubiesen tenido una parte muy principal en los sangrientos dramas que andando los siglos tuvieron lugar en sus feraces y antes tan tranquilas comarcas, hasta su nombre se hubiera perdido en la memoria de los historiadores; y hoy, cuando la aficion á las investigaciones filosóficas, sus vastas y colosales ruinas han llamado y están llamando todavía la atencion de los investigadores, nos preguntaríamos pasmados, de la propia suerte que nos sucede ante ruinas análogas encontradas en el continente americano: ¿qué raza, qué civilizacion, qué época, pudieron producir esas vastísimas ciudades sembradas de edificaciones, cuyos restos tanta admiracion nos causan? Ahora, empero, la historia que ha consignado el papel que esas urbes, como otras coetáneas representaron en hechos famosos ocurridos muchos siglos despues, ha debido trasmitirnos sus nombres, y con ellos algunas escasísimas noticias que hacen columbrar al observador filosófo su remotísimo orígen, y lo que en aquellos oscuros tiempos pudieron y debieron ser.

Insiguiendo la tradicion bíblica que encontramos fundada, muy fundada, en la naturaleza del hombre, diremos que el esceso de felicidad hubo de infundir la locura del orgullo entre los babilonios, y que entonces produciendo la soberbia divisiones intestinas, llegaron á no poderse entender, de lo cual resultó que salieron de aquel vastísimo recinto ya escesivamente poblado, grandes masas de hombres que capitaneados por algun gefe de genio emprendedor y aventurero, fueron á establecerse en otros paises no muy lejanos, donde fundaron sus urbes, y llegaron con el tiempo á formar naciona-

lidades independientes y autonómicas que luego llegaron á ser tanto ó mas poderosas que su primitiva metrópoli.

El primero de esos pueblos de que nos habla la historia que con mas ó menos exactitud y fundamento nos dá á conocer las guerras que caracterizaron esta segunda edad, es el de los medos, quienes establecieron al principio su asiento en Ecbatana, su primera fundacion. De esta urbe ya hemos consignado mas arriba las escasísimas noticias que la historia escesivamente ocupada en la descripcion de acontecimientos destructores nos trasmite, revueltas y confundidas entre otras muchas que no tienen para nosotros grande importancia.

Esta urbe, reducida á 20.000 hectáreas de superficie, cuando Nínive y Babilonia tenian 50.000, hubo de ser mucho mas condensada que ellas, como se deja fácilmente comprender; no porque la poblacion que la ocupaba principalmente, fuese tan considerable como las de las ciudades primitivas, sino porque á esa poblacion dominante hay que agregar la multitud de esclavos y ganados que en las correrías á la sazon acostumbradas se cogian como presa legal y eran arrastrados á la urbe para el servicio y consumo de la poblacion. Fundada Ecbatana por una masa de familias venidas del Sanaar, se concibe que sus fundadores, aun cuando obrasen á impulsos de la mayor prevision, contando con su crecimiento natural y artificial, se contentasen con mucho menos de la mitad de la superficie que ocupaba su urbe matriz; y aun se concibe que hubo de parecer á la generalidad muy escesiva, como hoy mismo sucede cuando se proyecta el ensanche de un antiguo núcleo urbano, que por reducido que en realidad sea, parece siempre grande en demasía, y esto que el ejemplo de lo pasado y la esperiencia misma de lo presente, y el inmenso desarrollo que la urbanizacion está esperimentando, debieran hacernos mas previsores.

De la propia suerte que una de las grandes masas desprendidas de Babilonia y de Nínive, que por haber ocupado el país de la Media, se la designó con el nombre de medos, fundaron á Ecbatana, y otras urbes de que la historia apenas nos dá el nombre, otra de esas mismas masas que ocupó la Lidia, fundó á Sardis, capital de los lidios, con otras urbes subalternas por el mismo estilo de los medos.

Otra masa fué á establecerse en la Persia, tomando la colectividad el nombre de persas, y allí fundaron á Persépolis, de cuyas circunstancias en cuanto á la urbanizacion, ninguna noticia tenemos, y Susa, que á pesar de su considerable magnitud, comparada por algunos historiadores con Babilonia, consta que solo tenia 8.000 hectáreas de superficie, y además otras ur-

bes de menos importancia, de las cuales solo el nombre encontramos en las historias.

Otra de esas grandes masas desgajadas de las grandes poblaciones del Sanaar, vino á posarse en el Egipto, donde fundó á Menfis y Tebas, cuyas superficies eran ya tan reducidas, que la de Tebas no pasaba de 1.386 hectáreas, ni puede ser mucho mayor la de Menfis, cuya circunferencia solo aventajaba en un kilómetro la de Tebas.

Del seno del pueblo egipcio, salió el pueblo hebreo que sacudiendo á la voz de Moisés la esclavitud en que yacia, fué á ocupar la Judea donde fundó á Jerusalen, urbe comparativamente muy reducida, pues segun Flavio Josefo, hebreo de nacion, tenia el circuito de 6.103 metros, siendo asi que en tiempos ordinarios contenia 120.000 habitantes. A esta condensacion escesiva hubo de contribuir una causa especial que no queremos omitir, ya que la ocasion brinda á esplanarla. El pueblo hebreo no fué aficionado á llamar la atencion del mundo, y obedeciendo á sus leyes y á sus costumbres, vivia concentrado dentro de si mismo. Esta circunstancia esplica lo reducido de circuito de Jerusalen, y el porqué el rey David alababa á esta urbe por tener las casas contiguas, unas á otras contra la costumbre general del Oriente en aquella época.

Al paso que la urbanizacion iba estendiéndose hasta el Occidente, se dilató tambien hácia el Oriente; pero de esa marcha y desarrollo no nos ocuparemos, ora por la falta absoluta de noticias de aquellas regiones, con que tropezamos en la historia, y ora tambien porque la urbanizacion ha debido seguir allí completamente estacionaria, por cuanto, cuando los europeos han ido á visitar aquellos paises casi completamente aislados del resto del mundo, se ha encontrado la urbanizacion bajo el mismo pié, si no de la primera edad de Babilonia y Nínive, al menos en la segunda á que se refiere la fundacion de Ecbatana y Persépolis. Nuestra mision es estudiar los progresos de la urbanizacion y allí no los ha habido, porque tampoco los ha tenido la civilizacion: por esto no hemos podido estudiarlos ni podemos ahora consignar sus resultados.

Volviendo, pues, al Occidente, donde en una rapidísima reseña hemos seguido la marcha de la urbanizacion, en esta que llamaremos su segunda edad, hasta el momento en que va á penetrar ya en Europa por medio de los pueblos de Grecia que habian de difundirla por todo el continente europeo; antes de pasar al estudio de esta tercera edad, examinemos las causas que contribuyeron á darla alguna mayor condensacion en las urbes que durante dicha segunda edad se levantaron.

La primera de estas causas, la dejamos ya indicada. Las masas que en el curso de los siglos fueron desprendiéndose del núcleo urbanizador fundado en las llanuras de Sanaar por Nemrot, aunque muy numerosas, nunca lo eran tanto como la colonia matriz de que salian; y por consiguiente nada tiene de particular que las urbes que para su servicio establecian, fuesen mas reducidas. Ecbatana, por ejemplo, con sus 20.000 hectáreas de superficie, no era mas pequeña relativamente, que Babilonia y Ninive, con sus 50.000, sí tomamos, como debemos, en consideracion, que el pueblo-ejército que saliendo de las orillas del Tigris ó del Eúfrates para fundarla, no pudo ser en el principio de su instalacion ni como una quinta parte de la inmensa poblacion que cualquiera de las dos urbes típicas encerraba. En este concepto, teniendo Ecbatana dos quintas partes de la estension de Babilonia, resulta que su poblacion originariamente hubo de estar todavía mas enrarecida. Como, empero, esa poblacion fué creciendo, no solo por su aumento natural que llamaremos *intus-sucepcion*, sino tambien por las tribus errantes que se le agregarian espontáneamente, y por las que, reducidas á la esclavitud con sus ganados, eran introducidas al interior de su recinto; es de ahí que, no aumentándose la cerca ó muralla, cosa imposible por razon de las circunstancias de aquellos tiempos, como luego veremos, esa poblacion tuvo necesidad de irse condensando, es decir, de ir rellenando con nuevas construcciones los grandes vacios, para que, obedeciendo al sistema de urbanizacion simplemente combinada, al estilo del de Babilonia y Ninive, las familias pudiesen vivir con toda holgura é independencia.

Lo que decimos respecto de Ecbatana, debe aplicarse en su debida proporcion á todas las otras urbes que se construyeron durante esa segunda edad de la urbanizacion. Las murallas han producido siempre y producirán constantemente los mismos efectos condensadores en toda urbe que por su desgracia deba tenerlas. Impidiendo que la poblacion dentro de ellas encerrada, que ha de crecer por ley de la naturaleza, y que se aumenta además por contínuas inmigraciones, atraidas forzosamente por cualquier núcleo de poblacion que se establezca con buenas condiciones, impidiendo las murallas que esa poblacion se dilate, estienda y difunda mas allá del ámbito que comprenden, esa poblacion natural y forzosamente tendrá que ir rellenando todos los claros que tenga, escatimando al hogar doméstico su espansion y al movimiento urbano sus necesarias vias; y cuando haya llenado ya hasta el último intersticio, se estenderá en sentido vertical dando á los edificios toda la elevacion posible.

Estamos íntimamente convencidos, tan seguros como si hubiésemos asis-

tido al grandioso espectáculo de la formacion, crecimiento y desarrollo de todas esas urbes que hemos enumerado, estamos seguros, respetimos, de que esas poblaciones, antes que renunciar á la holgura é independencia con que sus familias estaban acostumbradas á vivir, ó habrian salvado las murallas estendiéndose fuera de ellas, ó las habrian derribado considerándolas como un motivo de opresion. Las circunstancias, empero, no permitian ninguno de esos recursos. La urbanizacion para marchar libre y desembarazadamente, segun sus propias y naturales condiciones, tropezó en esa segunda edad de que vamos hablando, con las sangrientas guerras que por distintos motivos y bajo diferente carácter se desarrollaban en aquellos tiempos en el seno de la humanidad. Por una parte el orgullo de los babilonios resueltos á conservar su primacía, encendió la guerra contra los medos, contra los lidios, y los persas, quienes alternativa y sucesivamente representaron el papel, ya de dominadores, ya de víctimas. Por otra parte, las tribus escitas que todavía conservaban la fiereza y el carácter y costumbres de los primitivos cazadores, bajaban á intérvalos á devastar y saquear las fértiles llanuras del Oriente. Y por fin, los árabes nómadas que sin embargo de ser pastores, conservaban el amor mas ardiente á su independencia y libertad, y no podian sufrir con resignacion los inmotivados ataques que les dirigian incesantemente los pueblos ya urbanizados para acrecentar los recursos y riqueza de sus urbes, tomaron algunas veces la ofensiva, haciendo destructoras correrías por los territorios de sus enemigos. En medio de tantas guerras y de tan diverso carácter, pero todas igualmente devastadoras, todas igualmente terribles, porque el fin que amenazaba al vencido, era siempre la esclavitud ó el esterminio; las murallas habian de ser consideradas como un medio de conservacion individual y colectiva, y nada tiene de estraño que á su propia subsistencia sacrifique el hombre todas sus comodidades, y se reduzca á lo puramente necesario. Hé aquí porque fueron respetadas constantemente por todos aquellos pueblos las murallas, prefiriendo el vivir apiñados á esponerse á ser degollados ó reducidos á la esclavitud por sus enemigos.

Tales fueron las causas que en la segunda edad produjeron el primer apiñamiento de la urbanizacion, apiñamiento que en otras edades posteriores hemos de ver llevado hasta mas allá de los límites moralmente posibles. Y en aquellas urbes, si no llegó mas allá la condensacion, no fué porque faltasen las causas que habian empezado á producirla, y que habrian seguido produciendo idénticos resultados que cada dia se habrian sentido con mayor fuerza, sino porque las urbes mismas dejaron de existir. Todas, una tras de

otra, fueron destruidas, de suerte que de algunas de ellas ni siquiera rastro queda sobre la faz de la tierra. Y en medio de desolacion tan espantosa, y de tantas guerras de esterminio, la urbanizacion como la civilizacion, abandonaron aquellos sitios, y vinieron á refugiarse á Grecia que habia de cumplir la alta mision de enseñarlas, propagarlas y difundirlas mas adelante por todo el resto del mundo á la sazon descubierto.

Entramos ya en la tercera edad de esa urbanizacion que compañera inseparable del hombre y complemento, por decirlo así, de su ser, en todas las ocasiones y cualesquiera que fuesen su estado y civilizacion, habia de amoldarse á sus aspiraciones, á sus inclinaciones y necesidades, pues de otra suerte no habria podido prestarle los útiles servicios á que estaba destinada.

§. II.

URBANIZACION GRIEGA.

La corriente natural y espontánea de los sucesos, nos ha traido, como sin sentirlo, á Grecia, á ese gran centro de civilizacion y de cultura, en que las artes y las ciencias cogieron un vuelo prodigioso, donde las instituciones políticas tomaron un sesgo antes desconocido, donde la manera de ser del individuo y hasta de la familia sufrió modificaciones radicales y profundas, y donde por consiguiente la urbanizacion, amiga dócil del hombre, hubo de presentar una nueva faz á fin de responder á su mision.

Es cosa indudable, reconocida por todos los historiadores filósofos, y por todo el mundo confesada, que la sociedad griega, que la civilizacion griega, que la manera de ser del individuo y de la familia en los pueblos de Grecia, en esos pueblos donde los adelantos en todos los ramos se manifestaron de un modo rápido y prodigioso, en esos pueblos que á pesar de sus intestinas disensiones y discordias y guerras, formaron el carácter griego típico, tal cual la historia lo consigna y todos lo comprendemos, es indudable, repetimos, que en esos pueblos, la sociedad, la civilizacion, y el individuo como la familia, fueron diametralmente opuestos á lo que el individuo, la familia, la civilizacion y la sociedad habian sido en los pueblos del Asia. Como se ve-

rificó ese cambio tan notable, tanto mas, cuanto que, digan lo que quieran los griegos acerca de sus tiempos ante-históricos ó heróicos, es necesario reconocer que la poblacion griega era originaria del Asia por medio de alguno ó algunos destacamentos diversos que en tiempos muy remotos vendrian á establecerse en aquel confin de Europa, como se verificó este cambio, repetimos, incumbe esplicarlo á los historiadores filósofos. A nosotros que nos hemos impuesto la tarea de grafiar la urbanizacion, solo nos toca consignar el hecho de que el cambio se verificó, y que fué muy radical, y que la nueva manera de ser del individuo, de la familia y de la sociedad, con las nuevas exigencias y necesidades de aquella civilizacion tan diferente, reclamaban é imponian una urbanizacion nueva del todo conforme y adecuada á la nueva situacion. Hemos dicho mal: la verdad histórica exije que invirtamos el órden de este aserto, y que sentemos, como un hecho evidente, natural y lógico, que una nueva urbanizacion creada por circunstancias especiales, fué la que dió á la sociedad griega un nuevo ser, y á su civilizacion un rumbo mas desembarazado, y al individuo y á la familia condiciones sociales hasta allí completamente desconocidas. Para demostrar los fundamentos de ese aserto, tendremos que entrar en consideraciones históricas, y entraremos en ellas, pero solo en tanto cuanto sea preciso para que nuestros estadistas contemporáneos aprendan en esa historia la influencia, el poder irresistible que la urbanizacion egerce en las sociedades. Sí, lo decimos sin titubear, ese nuevo mundo que en civilizacion y cultura creó la Grecia, sus instituciones, su superioridad en aquellas circunstancias, todo fué debido, en cuanto al orígen y primer impulso, á la urbanizacion.

La poblacion y colonizacion de la Grecia fueron debidas, sin ningun género de duda, á grupos de familias, destacados voluntaria ó forzosamente del seno de la sociedad oriental en tiempos antiquísimos, aun cuando de este suceso, muy anterior á las épocas históricas, no nos quede tradicion alguna, ni recuerdo, ni rastro, como sucede casi siempre que se trata de inquirir el orígen de un pueblo, institucion y de todas las cosas mas útiles á la humanidad. Mas esos grupos no fueron numerosos, no se parecieron á esas masas enormes de poblacion, á esos pueblos-ejércitos que en la segunda edad de la urbanizacion y aun en la primera, hemos visto desprenderse de las llanuras del Sanaar para ir á fundar nuevos Estados que á poco, hablamos relativamente á la gran vida de la humanidad, hemos encontrado robustos y poderosos, capaces de sostener encarnizadas luchas con aquellos otros pueblos á quienes debian el ser. Los grupos que vinieron á Grecia, se compondrian de escasísimo número de familias que, ora por tierra, ora por mar, fueron á po-

sarse en diversas comarcas de la Grecia. Este pais no es ni de mucho tan feraz como el de Asia, y por consiguiente su suelo no ofrecia á los advenedizos los frutos y recursos naturales que tan espontáneamente y con tanta abundancia producia el Asia. Por otra parte, la Grecia, vírgen de toda planta humana, debió estar poblada de las indómitas fieras que en la edad primera de la humanidad hemos visto disputarla el dominio de la tierra. Así que, la esterilidad del suelo por un lado, y por otro los peligros inminentes de ser devorados por las fieras, imponian á los nuevos pobladores una vida llena de trabajos duros y de luchas incesantes, de que solo podian salir airosos á fuerza de actividad, de perseverancia y de ingenio. Algunas tradiciones griegas envueltas, como siempre, entre misteriosas fábulas, revelan á su manera la exactitud de ese hecho.

Si los colonos no hubiesen venido de una sociedad ya un tanto civilizada, y aun con esto, si se hubiesen encontrado en un clima mas apacible y benigno que, como el de las regiones orientales, convidára á la molicie y al abandono, es seguro que no habrian podido luchar ventajosamente con esos mónstruos, así llamados por la tradicion griega, que les disputaban con desesperada furia el dominio de aquel territorio, y habrian tenido que abandonarlo ó sucumbir. Tratábase, empero, de hombres avezados á la lucha, no solo con las irracionales fieras, sino tambien con los hombres que en los sangrientos combates, además de sus fuerzas naturales, saben apelar á las tretas que les sugiere su talento: y tratábase al propio tiempo de un clima que con sus alternativas atmosféricas aviva mas y mas la actividad, y hace menos sensible el trabajo. Por esto, aparecieron dioses, semidioses, héroes, como dice la fábula griega, ú hombres de arrojo y empuje, estraordinarios en su tiempo, que acometieron y llevaron á cabo la árdua empresa de purgar de mónstruos al país.

Ahora bien, durante ese período de trabajos, de lucha y de peligros, ¿cómo pudieron, cómo debieron establecer sus albergues las familias inmigrantes? Volviendo en cierta manera y hasta cierto punto á la urbanizacion primitiva, construyendo albergues reducidos, pero robustos, independientes, pero pegados unos á otros, y rodeados además y protegidos en su conjunto por un muro. Hé aquí grafiado, copiado del natural, el primer espécimen de urbanizacion que hubo de establecerse en Grecia en los tiempos heróicos.

Despues del esterminio de las fieras, la urbanizacion pudo dilatarse y estenderse algo mas, pero aun cuando así sucediese, quedaron siempre en pié los primitivos núcleos de las urbes, y á tenor del sistema condensado seguido en la construccion de esos núcleos, se hicieron los agrandamientos. Es

decir, que la urbanizacion conservó ya siempre mas ese sistema de apiñamiento de las casas.

Es probable, y aun la historia consigna indicios positivos de que así fué, es probable, decimos, y aun seguro, que se hicieran tentativas de mayor enrarecimiento y espansion, fundando en la parte esterior de los muros barrios ó arrabales donde la poblacion tuviera mayor holgura. Mas semejantes hechos, lejos de favorecer definitivamente el enrarecimiento de las urbes griegas, vinieron á ser con el tiempo un nuevo motivo de mayor condensacion. Como habia sucedido en la gran sociedad oriental, esas guerras que estallaron entre los diversos estados ó pueblos formados de derivaciones del gran pueblo matriz, se reprodujeron tambien en Grecia, y no por verificarse estos acontecimientos en campo mucho menos vasto y en menos considerables proporciones, dejaban de ser igualmente temibles para los que tomaban en ellos parte. Los descendientes verdaderos ó presuntos de los primitivos héroes, aspiraron á dominar cada uno en su comarca que comprendia algunas de esas urbes originarias, y, ora por ambicion, y ora tambien para tener entretenida á gente de suyo movediza y activa, provocaron guerras sangrientas entre unas y otras comarcas. El efecto forzoso é inmediato de tales guerras fué el levantamiento de murallas donde no las hubiese, y el robustecimiento y fortificacion de las antiguas, y como consecuencia precisa de esta providencia, el agruparse, apiñarse y guarecerse dentro de esas cercas la poblacion desparramada en los suburbios. Hé aquí como esta vino por razon de las circunstancias á ser causa poderosa de mayor condensacion.

Mientras tanto esa condensacion, ya sobradamente escesiva, iba produciendo con perseverante lentitud sus efectos naturales: la conglomeracion de tantas familias en espacio muy reducido ocasionaba un contacto incesante, un roce forzado entre todas ellas, y esto, unido á la comunicatividad tan propia del hombre, iba creando una identidad de sentimientos, una mancomunidad de miras y aspiraciones que bien pronto establecieron lo que se llama opinion, espíritu público, y la conviccion de la fuerza de la colectividad. Todo esto que se esperimentaba por vez primera en el seno de la sociedad humana, todo esto que no habia sido conocido por las sociedades orientales á causa de la rurizacion y aislamiento de las viviendas y de las familias, esa opinion ó espíritu público que unido al convencimiento de la fuerza colectiva forma un poder irresistible que domina al mundo, como la Europa moderna sabe ya por esperiencia propia, todo esto que cambió la faz de la sociedad y de la civilizacion, fué un efecto natural, lógico y necesario de esa urbanizacion condensada que se estableció por vez primera en Grecia.

Es verdad que con ese roce contínuo y obligado de todas las familias que componen una urbe, se aflojan los vínculos que nos unen á la familia, que la vida íntima del hogar doméstico pierde todos ó gran parte de sus atractivos, y que el individuo, en vez de consagrar á esta sus ratos de vagar, los pasa en la calle y en la plaza discutiendo con sus conciudadanos; pero en cambio se forma y robustece el espíritu público, se ventilan las cuestiones de interés general, y se toman acuerdos que apoyados por la masa de la poblacion, pueden conducir, y realmente conducen, cuando son acertados, á la prosperidad y bienestar general.

A esta causa, producto genuino de la condensacion urbana, se debe la fuerza irresistible de la opinion pública en las grandes urbes de Grecia, y el que fuese abolido el poder monárquico y reemplazado por instituciones populares, y que durante algunos siglos, entre las vicisitudes inherentes á todo Estado en que predomina con esclusiva fuerza el espíritu público de suyo movedizo y variable, surgiesen en el seno de la sociedad griega sucesos admirables, sentimientos heróicos, rasgos de desprendimiento sin límites, á vueltas con hechos y acontecimientos menos laudables.

Mas en medio de esa agitacion contínua y de los incesantes vaivenes producidos por la opinion pública, no pocas veces veleidosa en demasía, el ingenio se aguzaba, la inteligencia se remontaba hasta las regiones mas sublimes, y se fomentaba, y crecia y se desarrollaba un espíritu de gloria que así se ejercitaba en el bello campo de las artes y de la industria, como en el de las especulaciones mas abstractas de la filosofía, que iba á buscar los aplausos de la muchedumbre en las academias, en los gimnasios, en los teatros, en los circos y en la plaza pública.

No se puede negar que la opinion pública sufrió muy frecuentes estravíos en los grandes centros de poblacion donde dominaba, y que fué ingrata é injusta, y que perjudicó no pocas veces la cosa pública; pero en cambio tampoco puede negársele la gloria de haber enaltecido la primera la civilizacion y la cultura que luego fueron trasmitidas hasta á los pueblos mas occidentales de Europa. Pues bien, todos esos maravillosos efectos, como quiera que se consideren y se juzguen, no son mas que el producto de la condensacion urbana que apareció, antes que en otra parte alguna, en la Grecia, y que despues se generalizó en todo el Occidente junto con la civilizacion de los griegos. ¡Tantos y tan eminentes servicios ha prestado á la humanidad ese sistema de urbanizacion! ¡Tanto le deben la civilizacion y cultura de los pueblos!

Pero ¡ay! que por no haber estudiado bien las circunstancias, por haber

faltado la prevision indispensable, cuando se trata de los destinos de los pueblos, por no haber considerado que la urbanizacion debe atemperarse al estado social de los pueblos y al de su civilizacion, y que el sistema que en una época dada es beneficioso y vivificador, pasa á ser en otra perjudicial y funesto, ese mismo sistema de condensacion vino á ser una de las causas mas poderosas de la decadencia y ruina de aquella misma Grecia á la cual en otros tiempos y en otras circunstancias á tan alto grado de poder y de supremacia habia levantado.

Los reducidos ejércitos de Filipo y de Alejandro consiguieron sobre Grecia un predominio que en vano habian pretendido adquirir los muy numerosos de Dario, de Xerxes y de Artaxerges. ¿Y porqué esa diferencia? Sin negar á los caudillos macedonios alguna superioridad sobre los asiáticos en el arte de la guerra que aquellos habian aprendido de los mismos griegos; es bien seguro que á pesar de esa superioridad no habrian conseguido los triunfos que consiguieron sobre estos, si los griegos hubiesen sido en su época los mismos que eran en los tiempos de Temistocles. La raza griega habia degenerado de una manera muy notable; el espíritu público habia perdido sus brios; la opinion se encontraba estraviada; las costumbres públicas corrompidas, y si todavia en medio de tanta degeneracion, Demóstenes con su elocuencia consiguió detener por algun tiempo los triunfos de Alejandro; ¿qué no habria sucedido á no haberse generalizado en tan alto grado la perversion de costumbres y la molicie de los ánimos?

Pues bien, y esto es lo que á nosotros interesa dilucidar, ¿qué es lo que habia producido ese cambio en la raza griega? No vacilaremos en afirmar de la manera mas rotunda y absoluta, que fué debido á la urbanizacion escesivamente condensada que despues de haber creado en un principio ese espíritu público vigoroso, enérgico, heróico, manantial fecundo de acciones generosas y de sacrificios individuales sin cuento, acabó al fin por gastarlo, pervertirlo y destruirlo.

¿Cómo? se nos dirá. ¿Es acaso posible que una misma causa produzca dos efectos tan diametralmente opuestos, como son el heroismo y el envilecimiento? En un mismo pueblo, en igual época y en idénticas circunstancias es indudable que un mismo sistema de urbanizacion producirá siempre los mismisimos resultados. Mas si algo de esto varia, si algo falta; entonces los efectos podrán ser y serán tan diferentes, como diferentes sean los pueblos, las circunstancias y los tiempos á que un sistema dado de urbanizacion se aplique. En el capítulo anterior hemos visto ya la diversidad de resultados que ofreció, por el cambio de circunstancias y de épocas, la urbanizacion rurizada que ha-

biendo sido poderosa en su origen para atraer á un centro social lleno de goces y de delicias, de independencia y de libertad individual, las tribus errantes y salvages, y habiendo prestado bajo este concepto un eminente servicio á la humanidad y á la civilizacion, vino á ser en tiempos posteriores causa de una molicie escesiva, de un abandono funesto y de un estacionamiento contrario á los destinos que la humanidad está llamada á cumplir sobre la tierra. ¿Qué tiene, pues, de estraño que la urbanizacion condensada á quien tanto deben la civilizacion y la cultura, el pueblo griego y toda la humanidad, llegase á producir la degradacion de ese mismo pueblo, en la cual tanto perdieron la cultura y la civilizacion, y tanto tuvo que lamentar la humanidad?

La causa y razon de esto está en que la presion violenta y el roce forzado que son inseparables de la urbanizacion condensada, ocasionan en un principio un mayor desarrollo en el movimiento social, politico, intelectual y moral; pero siguiendo esa presion y ese roce por un largo período de tiempo, producen un desgaste, insensible al principio, mas en alto grado notable al cabo de muchos años ó de algunos siglos. Y ese desgaste es origen de la relajacion de los vínculos sociales que anteriormente se habian estrechado mas y mas, del desden con que se mira la cosa pública, y que mata el espíritu público, y finalmente de la degeneracion física y de la perversion de las costumbres.

Y todos estos resultados debian ser tanto mayores en las ciudades de Grecia, cuanto que en ellas, no solo no disminuyó la condensacion, sino que por el contrario, hubo de aumentar y realmente aumentó de un modo considerable. El pueblo griego, siguiendo la ley natural, creció y se multiplicó; de suerte que no puede ponerse en duda que la poblacion griega esperimentó ese acrecentamiento que hemos llamado de intus-sucepcion. Además tuvo otro aumento, y muy considerable, que le vino de fuera; ora por la inmigracion voluntaria de familias estranjeras que encontraban allí segura hospitalidad, y ora tambien por la introduccion frecuente de numerosos esclavos, á cuya condicion eran reducidos entonces todos los prisioneros de guerra. Pues bien: de este aumento por agregacion tenemos noticias auténticas en la historia, y el otro por intus-sucepcion, además de la historia, nos lo confirma la razon natural; mas ni en la historia ni en parte alguna encontramos que las urbes griegas se ensanchasen ni dilatasen. Y de esto se infiere que la condensacion urbana y la conglomeracion y amontonamiento del vecindario hubieron de seguir una progresion hasta espantosa. Tanto es así, como que en uno de los discursos del orador Lisias encontramos que una casa valorada en tres talentos y medio, equivalentes á 71.820 rs., producia un alquiler anual de un ta-

lento, equivalente á 20.520 rs., es decir á razon del 29 por 100 de su valor. Dos cosas hay en este hecho que comprueban la escesiva conglomeracion de vecindario en la primera urbe de Grecia. Es la primera, que una casa mezquina de dos solos pisos, con una sola sala en cada uno de ellos, como eran, segun el mismo Lisias, hasta las de las familias notables de Atenas, tuviese el valor crecidísimo de 71.820 rs.: y es la segunda, que ese valor tan subido produjese la renta todavía mas subida de 29 por 100. Si no tuviésemos otras pruebas de la incomparable condensacion de las poblaciones griegas, esta sola nos bastaria para demostrarla: pues si con ser tan grande esa misma condensacion entre nosotros, ni el valor de los edificios ha sido nunca proporcionalmente tan subido, ni el precio de los alquileres tan exorbitante, es evidente que esa condensacion hubo de ser incomparablemente mayor en Grecia.

Permítasenos hacer de pasada una reflexion que, aun cuando parezca algo fuera de su lugar, es, sin embargo, muy conducente al mayor esclarecimiento del asunto que nos ocupa. Son de todos conocidos y lamentados los gravísimos disgustos, el profundo malestar que en el fondo de las sociedades modernas produce la cuestion de alquileres. Júzguese, pues, cual habia de ser ese malestar íntimo en la sociedad griega, cuando lo que nos costaria á nosotros el alquiler de unos 3 ó 4.000 rs., les costaba á los griegos mas de 20.000 rs. A la vista de este hecho no es de estrañar que toda la elocuencia de Demóstenes no fuese bastante á arrastrar á los atenienses á defender una urbe donde tan caro costaba satisfacer la primera de todas las necesidades.

Se nos dirá: ¿cómo, por qué causas y por qué medios puede llegar la condensacion urbana á producir esos resultados tan funestos que alcancen á ocasionar la ruina de un pueblo? Aun cuando creemos haber indicado ya de qué manera, en qué forma y hasta dónde la urbanizacion escesivamente condensada ejerce su maligna influencia sobre la sociedad, y aun cuando en otro lugar mas despacio y con mayor holgura y mas concretamente, habremos de tratar esta cuestion vital; como que creemos que hay verdades trascendentales que nunca son bastantemente repetidas para que las aprendan y aprecien los gobiernos y los pueblos, vamos á indicarlas aquí de la manera mas compendiosa y lacónica que nos sea dable.

Uno de los efectos de esa condensacion acabamos ya de verlo: acrecienta de una manera fabulosa el valor de los terrenos y de los edificios, y por consecuencia los alquileres, y esto, sobre disminuir el número de propietarios, sólido sosten de las sociedades, aumenta incomparablemente el número de los

individuos y familias que los miran con aversion por considerarles, aunque muy injustamente, como obstáculo invencible que se opone á que cada familia pueda tener un albergue adecuado á sus circunstancias.

En una urbanizacion condensada, las habitaciones no pueden estar nunca suficientemente bañadas por el sol, ni el aire que incesantemente se consume y se corrompe, puede convenientemente renovarse y purificarse. De ahí un buen número de enfermedades que acortan y amargan la existencia, y que produciendo una degeneracion progresiva del individuo, llegan á causar la social.

La carestia de los alquileres obliga á las familias á vivir amontonadas en pequeño espacio, donde confundiéndose en repugnante mescolanza los sexos y edades, se ocasiona una inmoralidad precoz que trasciende y afecta á toda la sociedad.

Ese amontonamiento de muchas personas en reducido espacio produce ese roce violento de que hemos hablado, y que despues de haber corrompido el corazon, pervierte la inteligencia, é infunde en el hombre las inclinaciones mas aviesas y el deseo inmoderado de satisfacerlas, aunque sea á costa de crímenes los mas antisociales.

En una sociedad así constituida, el espíritu público sufre contínuos desvios, no puede existir el apego al pais y el verdadero amor á la patria, el organismo político, cualquiera que él sea, aun el mas espansivo, como se ve en las urbes griegas, se mira siempre como á un instrumento de opresion, y se apetecen y buscan cambios y mudanzas, en las cuales se cree encontrar un remedio al malestar general que se esperimenta.

Examínese bajo el punto de vista filosófico-social la historia de Grecia, sobre todo la referente á los tiempos de su decadencia y ruina; é inquiriendo en la naturaleza y circunstancias de los acontecimientos, búsquense las causas que debieron prepararlos y producirlos; examínese la manera de ser de aquellas poblaciones que apenas disfrutaban de alguna de las condiciones que hacen apreciable la vida; y se verán y se tocarán todos esos efectos que atribuimos á la urbanizacion escesivamente condensada, y por medio de esa clave que rogamos encarecidamente á todos los hombres pensadores y humanitarios no menosprecien, y por medio de esa clave verán descifrados muchos enigmas históricos, y la hilacion lógica y genuina de muchos sucesos, antes incomprensibles. ¡Ojalá que ese estudio que aconsejamos de lo pasado, bajo el punto de vista de la urbanizacion, sirva de advertencia y enseñanza para lo presente y lo porvenir!

Despues de las consideraciones generales que acerca de la urbanizacion

griega acabamos de emitir, á fin de que nuestros argumentos, casi siempre inconcretos, no se crean basados sobre exageraciones gratuitas, hijas de una preocupacion sistemática, juzgamos oportuno esplanar aqui los datos concretos, harto escasos por desgracia, que nos suministra la historia.

Argos, la mas antigua de las ciudades de Grecia, y que dió nombre á los griegos, que por muchos siglos no desdeñaron llamarse *argivos*, sin embargo de su importancia, no tenia mas que 8 kilómetros de circunferencia.

Tebas tenia solo 7.955 metros.

Corinto, con ser la poblacion mas mercantil y rica de toda la Grecia, y á pesar del movimiento que esa circunstancia habia de producir en su interior, no era seguramente mayor que las mencionadas; pues aun cuando media su circunferencia 15.725 metros, era esto comprendiendo su acrópolis ó ciudadela, que ocuparia una mitad de su superficie, como sucedia en Tebas.

Esparta, la que mereció á Homero la calificacion de *vasta*, sin embargo de no tener muros que la defendiesen, porque su legislador se lo habia prohibido, ocupaba una posicion fuerte á orillas del rio Eurotas, y estaba situada sobre una meseta formada de alturas desiguales que la dividian en cuatro barriadas, y á pesar de contener 300.000 habitantes, su circuito no pasaba de 9.264 metros, segun nos dice Polibio. No tenia, como hemos dicho, murallas, y esta circunstancia que en tiempos pacíficos y normales habria permitido á la poblacion ensancharse y estenderse, en los tiempos de turbulencias y de guerras que con escasos intérvalos reinaban constantemente en Grecia, fué motivo de mayor agrupamiento, en el que encontraron sus moradores un medio seguro de facilitar su defensa. No se faltó á la ley de Licurgo, pero tampoco se aprovechó ni pudo aprovecharse la ventaja de libre espansion que la falta de murallas ofrecia.

Atenas, por fin, la ciudad griega por escelencia, cuna de las bellas artes, centro de las ciencias, la mas vasta y célebre de todas las urbes griegas, distaba sin embargo mucho, muchísimo, de tener la estension que su poblacion numerosa requeria. Tenia dos recintos, el del centro era el ocupado por la urbe propiamente dicha, y media 11.100 metros de circunferencia, siendo su superficie de 1.200 hectáreas distribuida en calles y manzanas muy cuajadas de edificios, segun dicen los historiadores. El segundo recinto donde se habian establecido en los buenos tiempos de su esplendor y prosperidad una multitud de bellísimos templos y grandiosos monumentos, que no habia sido posible construir en el harto condensado recinto primero, tenia tambien alguna que otra casa, y estaba circunscrito por los muros de la urbe y otro muro adicional de 7.400 metros de desarrollo por medio del cual

se enlazaba la ciudad con los puertos de Falero, Munichio y el Pireo. Con este aditamento venia á comprender la urbe 8.000 hectáreas de superficie, de las cuales, como hemos dicho, solo 1.200 pertenecian á la urbe, en la cual, por consiguiente, tenian que concentrarse los 500.000 habitantes que formaban su poblacion en tiempos normales.

Tal era, en resumido compendio, la urbanizacion griega, cuya humilde mezquindad formaba un singular contraste con el brillo deslumbrador de su civilizacion, con el refinamiento de su cultura. De ese contraste no es fácil que atinemos hoy á darnos una esplicacion satisfactoria, á causa de la gran distancia que media entre la civilizacion griega y la nuestra. Entre nosotros, aun en los paises donde domina un régimen absoluto, el individuo es algo, goza de sus derechos y es en todas partes equitativamente considerado. En las repúblicas griegas sucedia todo lo contrario: el conjunto, la colectividad, el Estado era todo: el individuo no tenia mas que el derecho de la abnegacion, del sacrificio para con el Estado. Solo comparando esas dos opuestas situaciones del individuo, acerca de lo cual la filosofía social y la política nos inspirarian gravísimas consideraciones que emitir, si tal fuese nuestra mision, solo comparando, decimos, esas dos situaciones con absoluta abstraccion de todo cuanto hoy nos rodea, se puede llegar á concebir y comprender como en la Europa moderna, apenas un ciudadano ó una familia ha adquirido los recursos necesarios que por desgracia han de ser muy cuantiosos, los emplea en proporcionarse una habitacion espléndida, grandiosa, holgada y cómoda; mientras en Grecia se contentaban los ciudadanos pudientes con una habitacion pequeña, reducida, sin compartimientos, sin comodidades y hasta sin luz; sin que la suntuosidad, el buen gusto artístico, las bellezas y la magnificencia de los edificios públicos que tenia en frente ó encontraba á cada paso, le inspirasen el deseo de procurarse con su caudal una habitacion siquiera mas holgada y cómoda que la que tenia. El ciudadano griego sufria con resignacion todo género de privaciones individuales y domésticas, porque creia que debia sufrirlas, porque la opinion habria juzgado que el ciudadano que hubiese osado levantar un magnífico palacio para su uso, insultaba la dignidad colectiva de la república, única entidad á la cual todos debian contribuir á enaltecer á costa de los mayores sacrificios personales; al paso que un europeo moderno, y aun el mas rígido republicano de los Estados-Unidos, creen contribuir á la prosperidad y engrandecimiento de su patria y de la cosa pública, construyendo grandiosos palacios en que vivir.

De esta diferencia se desprende una reflexion comparativa que no deja de tener su importancia en materias de urbanizacion, y que por lo mismo no

queremos omitir. La condensacion de las ciudades griegas afectaba por igual á todas las clases de la sociedad, lo mismo á los ricos que á los pobres, porque provenia del espíritu de sus arraigadas instituciones; y entre nosotros, solo afecta á las clases medias y á las menos acomodadas, pues las familias pudientes tienen cada una su habitacion independiente donde pueden disfrutar y disfrutan las inapreciables ventajas de esa independencia individual y doméstica, tan grata al hombre, tan necesaria para el verdadero bienestar. En esta diferencia, que no disminuye ni atenua en un solo ápice los malos efectos que despues de haber llegado á cierto punto, produce siempre, y en todas partes, constante y necesariamente la urbanizacion condensada, en esta diferencia, repetimos, no creemos que esté la ventaja por parte de las sociedades modernas, donde el contraste estremo en las condiciones de la habitabilidad, fomenta ciertas aversiones de clase á clase, que plegue al cielo no lleguen nunca á generalizarse,

§. III.

URBANIZACION FENICIA.

Hemos dicho ya lo bastante acerca de la urbanizacion griega, y á decir verdad, no podriamos tampoco decir mucho mas, como no fuese en el terreno de la teoría y de la ciencia, pues en el de la práctica y de los hechos relativos á la urbanizacion, los datos y noticias que nos suministra la historia, son escasísimos y harto menguados, sin duda porque ningun historiador ha atinado á dar importancia á las viviendas humanas, que son, sin embargo, la primera necesidad del hombre y ejercen sobre él constante y muy poderosa influencia.

Sin embargo, antes de pasar adelante, antes de empezar la grafia de la urbanizacion en el período romano, daremos como por vía de apéndice algunas noticias acerca de las varias urbes fenicias que tuvieron, aunque por razones diferentes, una urbanizacion análoga á la de Grecia.

Los fenicios formaban desde tiempo antiguo una especie de confederacion

tan poderosa por su marina, como rica por su comercio. Las urbes principales que constituian esta confederacion, conservando cada cual su autonomía, fueron Arado, Tiro y Sidon, y estas urbes fueron tambien condensadas, tal vez mas que las de Grecia, aunque por efecto de causas muy diversas. Lo que en ellas produjo la condensacion, fué el desarrollo de la industria que tiende constantemente á amontonar en reducido espacio los hombres que han de servirla en sus tareas; y lo fué tambien el comercio, que avaro del tiempo como del dinero, procura acortar y estrechar las distancias. De Arado y Sidon solo nos ha trasmitido la historia los nombres y la fama de sus sederías y otros tejidos, que llenaba el mundo entonces conocido: nada sabemos de sus circunstancias especiales en cuanto á la urbanizacion, aunque estamos seguros que hubo de ser esta altamente condensada, como lo fué Tiro, de la cual sabemos al fin, que estaba fundada en una península que no tenia mas que 4.200 metros de circunferencia. En tan estrecho recinto, gracias al fomento de la industria, del comercio y de la marina, se agrupó y aglomeró una poblacion sumamente numerosa, que materialmente no cabía en su ámbito. Así fué, que despues de haber duplicado, triplicado y hasta cuadruplicado artificialmente su estension por medio de la sobreposicion de estratos habitables ó pisos, no siendo ya esto suficiente, una parte considerable de su poblacion, se vió precisada á vivir en los buques: primer ejemplo que nos ofrece la historia de una condensacion urbana llevada hasta la última exageracion, la cual no produjo allí todos los perniciosos efectos que eran de temer, por la espansion indefinida que ofrecian sus naves y el mar á la exuberancia de poblacion que de otra manera se habria comprimido á sí misma, y habria muerto víctima de esa plétora de moradores. Con este antecedente, unido al carácter aventurero y emprendedor de los fenicios, tan propio de los marinos, se comprende y esplica fácilmente cómo vinieron á poblar por medio de colonias y factorías las costas del Mediterráneo, así del continente africano como del europeo.

De esos establecimientos, muchos, que solo tenian un carácter temporal y transitorio, desaparecieron prontamente, otros, empero, fueron el origen y base de Estados poderosos, y algunos subsistieron por largo tiempo formando núcleos de poblaciones que, humildes en sus principios, andando el tiempo y con el favor de circunstancias especiales, se desarrollaron y crecieron hasta adquirir en la Europa moderna una celebridad bien merecida.

La colonia, que mas rápida y pasmosamente se desarrolló, y que á poco de su fundacion consiguió infundir respeto á otros estados antiguos y poderosos, fué la de Cartago, que se estableció á las inmediaciones de su her-

mana Útica. Bien es verdad, que el origen de Cartago no fué debido, segun refiere la tradicion trasmitida por la historia, á un puñado de aventureros ó de comerciantes emprendedores. sino á un gran partido político que, habiendo sido vencido en el interior del estrecho recinto de la ciudad de Tiro, se vió precisado á refugiarse en las naves, y no pudiendo ya volver á su madre pátria, vino á posarse y establecerse en un punto favorable de la costa africana del Mediterráneo. De esta manera esplicamos nosotros la tan renombrada espedicion de Dido, hermana del rey de Tiro Pigmalion, que de otra suerte se presenta como un suceso fabuloso. De todos modos, contando Cartago desde los primeros momentos de su fundacion, con un gran número de familias y de hombres, para aquellos tiempos, asaz ilustrados, no es estraño que consiguiese crecer con prontitud. La civilizacion fenicia y el talento de los nuevos pobladores, hubieron de atraer algunas de las tribus salvajes de la Libia y las espediciones marítimas que inmediatamente pudieron emprender los cartagineses con el auxilio de la flota que habian traido de Tiro, acumularon en el recinto de la nueva urbe muchas riquezas.

Cartago fué fundada indudablemente con miras de ulterior engrandecimiento, pues tenia 34 kilómetros de circuito, y su superficie debió ser aproximadamente de 7.200 hectáreas. Se conoce que los tirios amaestrados por la esperiencia de lo que les habia sucedido en su patria nativa, trataron en la nueva y adoptiva de evitar los graves inconvenientes de una urbanizacion condensada, y positivamente, para el número á que pudieron ascender los primitivos fundadores, es preciso confesar que estarian muy holgados en un campo tan vasto, de manera que pudieron adoptar y probablemente adoptarian, al menos las principales familias, el sistema rurizador. Mas por grande que hubiese sido su prevision, el tiempo vino á enseñar á sus descendientes, que lo habian sido harto poco; pues como aquella urbe se convirtió luego en metrópoli de un estado rico, floreciente y poderoso, que llegó á considerar como suyo propio el Mediterráneo, cuyas costas y aun comarcas interiores consiguió dominar y hacer tributarias, habiendo sostenido con este motivo guerras sangrientas con Roma, cuya digna rival fué, aunque menos afortunada; tomó tanto incremento su poblacion, que en tiempos normales era de 700.000 habitantes, para los cuales eran ya reducido espacio sus 7.000 hectáreas de superficie.

La condensacion, sin embargo, como se vé por esas cifras, no habria sido an grande como llegó á ser para la generalidad de los moradores, si la clase aristocrática, en medio de la propotencia y predominio que ejercia sobre la república, no hubiese conservado para si, para sus palacios y jardines una

parte muy considerable de la superficie urbana, con lo cual quedaba muy reducida la destinada al uso comun y público. De todos modos no pudo llegar á sentir los efectos de esa condensacion, porque Roma, mas afortunada, cortó en mitad de su marcha urbanizadora el hilo de su existencia; y al vencerla, destruirla y aniquilarla Scipion, recogió y puso en las manos de Roma el cetro del mundo entonces conocido.

Pasemos, pues, á estudiar el carácter urbanizador de esa nueva reina de la civilizacion.

§. IV.

URBANIZACION ROMANA.

Arbitra de los destinos del mundo, despues de la destruccion de su temible rival, ejerció Roma desde entonces una influencia irresistible, una dominacion omnímoda que se hizo sentir hasta en los últimos confines de las regiones á la sazon conocidas. Así es que su urbanizacion hubo de llegar á ser y fué realmente la predominante, no solo por aquellos tiempos, sino tambien en otros muy posteriores, aun despues que aquella orgullosa república y hasta el imperio que sobre sus ruinas se levantó, hubieron desaparecido de la faz de la tierra. Por lo mismo esta época en cuyo estudio vamos á entrar, encierra grandísima importancia, y conviene en gran manera estudiar su urbanizacion que por esas circunstancias habia de tener tamaña trascendencia. Así, pues, la consideraremos (A) en su origen etrusco; (2A) en su carácter primitivo rurizador; (3A) en las causas y efectos de su condensacion posterior; y finalmente (4A) en su influencia universal.

A.

Urbanizacion romana, considerada en su orígen etrusco.

Para conocer á fondo una cosa, es necesario investigar su orígen, inquirir cómo se ha ido formando, cuáles han sido los elementos de su constitucion orgánica, bajo qué formas ha ido desarrollándose y creciendo hasta alcanzar el estado en que se encuentra en el momento en que se intenta hacer su estudio y análisis. Y este método tan útil siempre y tan ventajoso en todas las cosas, es necesario de todo punto para fijar la naturaleza especial, el tipo peculiar que, ya que no en su fondo, en las formas nos presenta la urbanizacion romana.

Esta urbanizacion no fué el resultado ni la espresion de un solo sistema, y ni siquiera una combinacion simple; sino que fué el producto y la combinacion complexa de los dos sistemas opuestos que por distintos caminos, en diversos grados de desarrollo y dotados de muy diversas circunstancias vinieron á encontrarse de frente en la Península itálica, y aun á chocar con violencia en aquel suelo clásico, hasta que llegaron á fundirse y confundirse en una especie de amalgama que parecia destinada á ponerlos en armonía, y que sin embargo no fué mas que el orígen de nuevas luchas que por desgracia del pueblo romano y del mundo todo, de la urbanizacion como de la civilizacion, terminaron con el predominio absoluto y omnímodo del sistema condensador, origen y causa de la ruina del Estado mas grande y prepotente que ha visto la humanidad.

Al investigar el orígen de la urbanizacion romana, nos vemos en la necesidad de remontarnos á una época muy anterior á la existencia de Roma, puesto que la fundacion de esta urbe fué muy posterior á la poblacion originaria y primitiva de la Italia. Ahora bien, como esta poblacion anterior á Roma prestó á esta urbe los primeros elementos de su organismo; vamos á ver cuál fué aquella poblacion, á fin de comprender más fácilmente cuáles fueron estos elementos.

Los primeros pobladores no fueron todos de la misma raza, ni vinieron de una misma region, ni traian consigo una urbanizacion igual, sino que al

paso que algunas colonias greco-asiáticas llegaban á sus puertos más meridionales, ya la raza indo-caucásica, siguiendo las grandes cordilleras que arrancando de la China vienen á terminar en el Oceano atlántico, esa raza que conservaba algun tanto los instintos y las costumbres de los primitivos ciclopes, habia mandado algunas tribus que, descendiendo de los Alpes se habian establecido por la parte del Norte, y atraidos por lo apacible del clima y feracidad del suelo, fijaron allí su residencia. Estas tribus de cuyo establecimiento seria tan infructuoso como inútil buscar la época, formaron los que más adelante se llamaron *aborígenes*, porque los encontraron allí los pelasgos, pueblos feroces todavía, que vinieron por la parte de Grecia, y que fueron, á no dudarlo, una ó varias tribus derivadas de las primitivas colonias que se establecieron en esa region.

En Italia se encuentran con frecuencia restos considerables de construcciones ciclópeas que se atribuyen á los pelasgos. Mas como quiera que todo cuanto acerca de este particular puedan decir los historiadores y arqueólogos, se funda simplemente en conjeturas; nosotros nos permitiremos dudar de la exactitud de este hecho, fundados en otras conjeturas, en nuestro concepto más racionales y más lógicas que nos conducen hasta á asegurar que semejantes restos ciclópeos hubieron de ser obra de la raza salvaje que descendiendo de los Alpes, fué la primera en establecerse en la península itálica. Esta raza que venia del Oriente trepando montes, luchando con fieras, combatiéndose á cada paso unas tribus con otras, y llevando una vida errante y vagabunda, llena de azares y peligros de todo género, esta raza, ó las tribus que de ella emanadas, se apoderaron del territorio itálico, conservaban todavía, al principio en todo su vigor originario, la costumbre de encerrarse en sus etapas dentro de fuertísimos muros ciclópeos. Los pelasgos, por el contrario, aun cuando les supongamos muy poco adelantados en urbanizacion, hemos de confesar, que habiéndose desprendido de una gran masa de pueblos acostumbrados á fundar urbes, habian de haber olvidado ya por completo las construcciones ciclópeas. Lo único que pudo suceder, y es muy probable que sucediese, es que despues de haber sujetado á los aborígenes, para defenderse de las otras tribus que sucesivamente entraban en su territorio, ya por los Alpes, ya por los puertos, se aprovechasen los pelasgos de las construcciones ciclópeas de sus nuevos esclavos, y que hasta obligasen á estos á construir algunos recintos de esta naturaleza en los puntos que creyesen más conveniente.

De todos modos, siempre resulta que los primeros pobladores de Italia

emplearon las construcciones ciclópeas que el pueblo romano más adelante no olvidó del todo.

Los etruscos, otro pueblo que predominó por largo tiempo en Italia, fueron tambien tribus de orígen greco-asiático, que habiéndose desprendido de su pueblo matriz en época posterior, cuando la urbanizacion y la civilizacion habian alcanzado ya algun progreso, contaron con mejores elementos y mayores medios para establecerse en el pais conquistado. Siendo este el pueblo que más contribuyó á los progresos de Italia, vale la pena de estudiar su organismo social y político, espresion genuina del sistema especial de urbanizacion que adoptaron é introdujeron en aquel país, y que durante mucho tiempo fué la predominante.

Los etruscos vinieron tambien de Grecia, donde probablemente estuvieron poco, y de allí se trasladaron á Italia antes que la urbanizacion griega tomase su carácter típico especial. Esta circunstancia esplica satisfactoriamente la mescolanza greco-asiática que se nota en la urbanizacion, en las instituciones, en las costumbres y en la lengua etruscas, que por un lado ofrecen una marcada afinidad con las griegas, y por otro con las asiáticas.

Este pueblo raro estaba dividido en tribus, como los asiáticos, y tenia sus grandes reuniones democráticas como los griegos; pero mediaba una circunstancia especial, cual era la de que al frente de cada tribu, que no era de raza, sino de localidad, habia un gefe llamado *lucumon*, que era al mismo tiempo el encargado de los auspicios y demas ritos religiosos. No entra en nuestro propósito el profundizar en estas investigaciones que dejamos á los arqueólogos é historiadores, tanto mas, cuanto que lo dicho basta para esplicar perfectamente el carácter típico de la urbanizacion etrusca.

Cada tribu formaba un núcleo urbano, por lo comun en torno de algun monticulo, en cuya cumbre se levantaba la ciudadela ocupada por el *lucumon* y sus guerreros, sirviendo de atalaya y defensa á las familias plebeyas, por lo regular agricultoras, que vivian en las chozas desparramadas aisladamente por la falda y llanura circunvecinas. Como semejantes núcleos se establecian en puntos no muy distantes entre sí; conservaban unos con otros frecuentes y fraternales relaciones, de tal suerte que no podian considerarse en rigor como *urbes* independientes, unidas solo por lazos federales, sino que mas bien todo el territorio comprendido entre todas esas tribus, partes integrantes de un mismo pueblo, venia á formar una sola y verdadera *urbe*, á la cual alguna vez daba el nombre la colina donde estaba la poblacion mas numerosa y predominante, predominio que emanaba, al menos en sus principios, de la reunion de un mayor número de elementos aristocráticos, porque

en la sociedad etrusca los *lucumones* y sus familias y sus parientes y allegados componian una clase privilegiada, aunque no una raza especial, como sucedia en Oriente, y esta clase, formada seguramente de las familias de los primeros conquistadores, ejercia gran predominio sobre la plebe compuesta de los pueblos conquistados, á los cuales los etruscos algo mas civilizados y con miras de conquistas ulteriores y para su provecho personal, no redujeron á esclavitud, sino que mas bien les otorgaron algunos derechos, y concedieron algunas tierras bajo condiciones análogas á las que mas adelante, en la edad media, adoptó y perfeccionó el feudalismo, con el doble fin de tenerlos sujetos, y de que le ayudasen en la defensa del territorio adquirido y en otras empresas ulteriores.

Este prudente sistema y la organizacion civil y urbana á que naturalmente dió lugar, produjeron los mejores resultados y contribuyeron muy eficazmente al predominio que ejercieron los etruscos durante una larga época en toda la Italia, y cimentaron la trascendental influencia que, aun despues de vencidos, ejercieron sus instituciones y sus costumbres y su relativamente adelantada civilizacion sobre el sinnúmero de pueblos que durante algunos siglos se disputaron en cruentas guerras la ocupacion de algunos pedazos del hermoso suelo itálico.

Este predominio del pueblo etrusco fué tan grande, tan dilatado y estenso, que apenas hay una urbe antigua de Italia que no tenga su orígen etrusco, revelado elocuentemente por monumentos construidos todos con esa solidez y miras de perpetuidad que en siglos posteriores se hicieron admirar en las obras romanas, circunstancia que prueba con toda evidencia que los romanos no fueron los inventores de semejante género de construcciones, sino que en ellas como en tantas otras cosas fueron serviles imitadores de aquel gran pueblo que les habia precedido, y al cual, sin embargo de debérselo todo, sojuzgaron.

Que las urbes etruscas se formaban de grupos de caseríos muy aproximados unos á otros, los cuales constituian lo que los historiadores llaman federaciones, y que nosotros hemos llamado entidades urbanas por razon de la comunidad de intereses, identidad de derechos y por la comunicatividad viva y activa de los grupos entre sí, lo comprueba el gran número de esos grupos que con el nombre de urbes encontramos en la historia de la Italia primitiva. Sensible es que se haya perdido la obra de Caton, donde el severo Censor habia compilado el fruto de sus investigaciones acerca de los orígenes de todas las urbes de Italia. A falta de esta obra que en las circunstancias presentes no habria dejado de suministrarnos abundantísimos datos so-

bre la urbanizacion primitiva de la peninsula itálica, tenemos que contentarnos con el testimonio de Eliano, segun el cual, habia antiguamente en aquel territorio nada menos que 1.197 urbes, número que no parece escesivo, cuando al revolver la historia de aquellos tiempos, vemos á cada paso los muchísimos grupos de construcciones designados con el nombre de urbes, que forman cada uno de los casi innumerables pueblos que en los tiempos anteriores á Roma habitaron la Italia, y algunos de los cuales disputaron durante algunos siglos á aquella arrogante república el dominio esclusivo de tan bella region. Entre estos pueblos se cuentan los tirrenos, umbrios, ligurios, adrios, cascos, latinos, volscos, campanios, picenos, oscos ó etruscos, orobios, hernicos, euganeos, brescianos, veroneses, vicentinos, petrucios, hastatos, auruncos, abruzos, vestinos, marucinos, pelignos, marsos, samnitas, hirpinos, lucanios, frentanos, enotros, brucios, ecuos, rutulos, laurentios, mamertinos, y todos estos á parte del gran número de colonias griegas que fueron á establecerse en Sicilia, y á poblarla y urbanizarla, segun el sistema predominante en Grecia.

En cuanto á los pueblos itálicos, en medio de las urbes ó grupos de urbanizacion en que cada uno de ellos estaba establecido, descollaba un núcleo ó centro de su administracion y gobierno, y era el verdadero vínculo de unidad entre todas las urbes. Los oscos, toscos ó etruscos tenian ademas su centro religioso, de manera que siendo Tarquinia el centro civil, era Ceres el religioso.

De esta organizacion provino el que la Italia se viese surcada de vias públicas que servian para facilitar las comunicaciones vivas y activas que, se concibe naturalmente, deben existir entre grupos de poblacion enlazados bajo un símbolo de unidad por la identidad de su vida religiosa, social y política, cada uno de los cuales no venia á formar mas que una gran barriada de la estensísima *urbe* que abarcaba á todo el pueblo. Todavia como comprobante irrecusable de nuestro aserto, encontramos entre Veyos y Ceres los restos de un camino empedrado que aseguraba las comunicaciones entre aquellos dos grupos urbanos, y que seguramente es el mas antiguo de los monumentos de vialidad permanente que se habrá construido sobre el globo.

Cuanto acabamos de decir, que es cabalmente lo que constituye el carácter típico de la urbanizacion etrusca, y vino á formar mas adelante el de la italiana, y por fin el de la romana, de aquel pueblo que con el brillo de sus victorias hizo olvidar á todos los demás anteriores, á los cuales subyugó, apropiándose sus glorias tradicionales y sus inventos y adelantos, al mismo tiempo que les quitaba sus riquezas y sus dioses, este carácter típico que he-

mos descrito, revela desde luego la diferencia esencial que existe entre esta urbanizacion y la griega. Las *urbes* griegas, encerradas materialmente dentro de sus muros, tenian una vida concentrada y egoista, y celosas hasta el fanatismo mas estremado de conservar su autonomia que era su bello ideal, cerraban sus puertas á la entrada de los estranjeros, á los cuales no admitian sino con la degradante condicion de esclavos. Por el contrario, las *urbes* etruscas, fundadas bajo un sistema de espansiva dilatacion, consideraban como miembros suyos todos los grupos de urbanizacion que en su territorio se levantaban, á los cuales daban con complacencia los honrosos títulos de ciudadania, á fin de que esos nuevos barrios, bajo el concepto de nuevas tribus de un mismo pueblo, les prestasen su espontáneo y eficaz apoyo, ora en sus tareas agrícolas, industriales y mercantiles, en las cuales consiguieron por lo mismo muy notables adelantos, ora en sus empresas guerreras que tanto contribuyeron á generalizar la civilizacion en Italia, y mas adelante en todo el orbe conocido. Lástima fué y muy grande que habiendo caido en poder de los romanos la civilizacion y la urbanizacion etruscas, olvidasen aquellos sus trascendentales tendencias, y á impulsos del espíritu municipal y limitativo de los patricios se achicasen sus aspiraciones universalizadoras. El efecto que la urbanizacion y la civilizacion etruscas produjeron respecto de Roma desde su mismo orígen, es una prueba convincentísima de los grandes, inmensos resultados que habrían podido esperarse en favor de la marcha progresiva de la humanidad, si los romanos hubiesen aplicado este sistema al que debian su existencia y primitiva grandeza, en la dilatadísima escala, en que habrían podido aplicarlo, cuando dueños del mundo, eran árbitros únicos de sus destinos.

Roma, en efecto, prescindiendo del orígen fabuloso que le atribuyeron los aduladores suyos y de Augusto, Roma, repetimos, no fué mas que una pequeña *urbe* etrusca, en cuyo territorio encontraron favorable acogida todos cuantos individuos y tribus fueron agrupándosele del esterior, á los cuales el Senado, compuesto de los que por derecho de conquista ó de la fuerza se habian hecho dueños de ese mismo territorio, les concedia un par de yugadas de tierra por individuo ó por familia, con la obligacion de pagar un tributo ó cánon, reservándose el propietario el dominio ó derecho quiritario. De esta manera los primitivos conquistadores, al paso que se reservaban los medios mas eficaces para conservar su predominio, adquirian la seguridad de encontrar en esa plebe allegadiza y aventurera esforzados y acérrimos defensores del territorio conquistado é implícitamente de sus derechos y preeminencias. Es posible que en sus principios tuviese el Senado y la municipalidad su presidente, lucumon ó rey que aumentase el prestigio del Senado en-

tre aquella plebe heterogénea, harto difícil de mantenerse reunida por el vínculo de un comun sentimiento; mas, como quiera que fuese, ello es que los orgullosos patricios seguros de predominar por sí mismos y sin necesidad de la majestad prestada por una forma monárquica, hubieron de deshacerse bien pronto del estorbo que á su ambicion oponia un monarca.

Por lo demás, la poblacion de Roma estaba dividida en tres tribus, cada una de las cuales ocupaba un cuartel ó barriada distinta, y era gobernada por sus tribunos, y además por los curiones encargados de los auspicios ó de la parte religiosa en cada curia, pues las curias constituian la subdivision de la tribu, y haciendo una comparacion con las sociedades modernas, podrian considerarse como parroquias. Está por demas consignar qué tribunos y decuriones pertenecian al órden senatorial, y formaban parte del senado que era el concejo municipal ó ayuntamiento, único que tenia todas las atribuciones del gobierno del municipio.

Esta organizacion esencialmente etrusca, ora con respecto á la urbanizacion, ora á la parte civil y política, permitia el más libre desarrollo y engrandecimiento, sin tocar á la esencia de las instituciones ni á la division del terreno. Así es que cuando más adelante la poblacion fué en aumento por la agregacion espontánea ó forzada de los pueblos circunvecinos, bastó aumentar el número de tribus ó de cuarteles, y por consiguiente el de parroquias ó curias, dar á cada tribu nueva su contingente de tierras, donde cada familia establecia en su pequeño campo su barraca, y agrandar por consecuencia de todo esto el recinto. De esta manera, la *urbe* romana fué ensanchándose, creciendo en poder y en importancia, sin perder ni un ápice de su primitiva organizacion.

2A.

Carácter rurizador de la urbanizacion romana primitiva.

Segun se desprende de lo dicho, la urbanizacion romana, de la propia suerte que la etrusca de quien aquella deriva, no eran más que una reminiscencia y un remedo de la urbanizacion que hemos llamado babilónica ó

rurizada. Recuérdese lo que hemos dicho respecto de esta, y se verá la exactitud de nuestro aserto. Y no se diga que el estrecho recinto de la primitiva Roma, reducido en su orígen á uno solo de los montículos que formaban los accidentes del territorio en que se fundó, recinto que andando el tiempo llegó á comprender todas las siete colinas, no se diga, repetimos, que ese recinto estrecho siempre, aun en la época en que fué mayor, no era bastante para abarcar una grande *urbe* construida segun el sistema espansivo; porque ese recinto que en sus principios fué sagrado y esclusivamente destinado para los aristócratas, por más que despues en su mayor estension comprendiese un gran número de barracas plebeyas, no fué nunca lo que constituia la *urbe* romana, el municipio romano; esa Roma que habia sido fundada con un destino providencial, para enseñar el camino que habia de conducir la humanidad á la gran fraternidad universal, esa Roma no estuvo jamás encerrada en tan mezquino recinto, y lo llamaremos mezquino aun en la época en que fué mayor su perímetro murado. Roma que conquistaba pueblos enteros para conducirlos á su territorio y acrecentar con ellos su poblacion, sus guerreros y sus cultivadores, no pudo contentarse, ni se contentó con límites tan estrechos. Cuando en la época que en la historia clásica se designa con el nombre de reinado de Tulio, de quien se supone que de esclavo llegó á ser rey, y que tal vez no es más que una especie de mito que significa la conquista de nuevos derechos por la plebe, ántes poco menos que esclava, cuando en esa época se hizo una nueva division del territorio romano en diez y nueve porciones para otras tantas tribus, solo cuatro de estas quedaron dentro del recinto, ocupando los cuatro cuarteles urbanos que desde entonces comprendieron todas las siete colinas, pues á la sazon se añadieron al recinto los montes Esquilino y Viminal, y las quince tribus restantes quedaron desparramadas por el campo (*rus*) que por esto se llamaron rurales. Es decir, que la parte más principal ó por lo menos la más numerosa de la poblacion de Roma, quedó fuera de sus murallas, habitando humildes chozas en el esterior. Y no se crea que estas quince tribus rurales fuesen consideradas como de inferior categoría y de menor estima que las cuatro urbanas, y que por esto se las dejó fuera como relegadas; pues sucedió todo lo contrario, como que, segun refiere la historia verdadera, conocida y auténtica, las familias propietarias más ricas y más distinguidas entre la plebe, buscaban con preferencia el estar inscritas en las tribus rurales que eran las primeras en dar sus sufragios, y evitaban el serlo en las urbanas que eran las últimas en votar, siendo por lo mismo inútiles sus votos muchas veces, y que quedaron reducidas en alguna época á las familias haraganas, más pobres é improduc-

tivas, que cuando empezó á cudir la corrupcion, pasaron de clientes á ser las *sombras* y parásitos de los poderosos. Y tal fué el atractivo que, por la pureza de sus costumbres y la mayor holgura y libertad doméstica de que disfrutaban, y de que eran tan celosos los orgullosos padres de familia romanos, ejercieron más adelante las tribus rurales, que hasta las familias senatorias se hacian inscribir en ellas; de suerte que en los tiempos de mayor esplendor y poderío de la república, hubo de tener el Senado un gran número de dependientes con el nombre de *viatores*, muy parecidos, si no idénticos, á nuestros antiguos verederos, que iban recorriendo la campiña, llevando de casa en casa las cédulas de convocacion. Tambien los tribunos tenian sus *viatores* con un objeto análogo, á pesar de que no era tan necesario su empleo, por cuanto la plebe acostumbraba á reunirse en los dias de feria ó mercado, que se llamaban *nundinæ* por celebrarse cada nueve dias, donde los tribunos y toda la gente de movimiento acudian, y ya que no se provocase una reunion inmediata en el foro, se fijaba el dia y hora en que habia de celebrarse.

Se vé, pues, que la *urbe* romana lejos de ser un conjunto de poblacion encerrada dentro de un recinto, era, como hemos dicho antes, un magnífico remedo, una imitacion perfeccionada y considerablemente mejorada de la urbanizacion asiática, cuya tradicion conservaban muy reciente los etruscos que la trasmitieron á toda la Italia donde se aclimató, siendo Roma su mas grandioso y admirable resultado.

Y esa urbanizacion espansiva, liberal, rurizada, que permitia á un Cincinato y á todos los mas distinguidos ciudadanos atender personalmente á las faenas agrícolas de su propiedad, sin descuidar por esto los graves negocios que el sosten y engrandecimiento de la cosa pública les imponia, esa urbanizacion fué tan favorable á la libertad pública y al acrecentamiento del Estado, que al paso que aquella plebe, tan vilipendiada por los antiguos aristócratas, fué conquistando palmo á palmo y con perseverante constancia la ampliacion de sus derechos civiles y políticos y la mejora de su condicion hasta á equipararse con sus antiguos señores, conquistaba tambien, primero los pueblos vecinos, despues á todo el resto de Italia, y finalmente todo el mundo conocido. Este elocuente resultado debido esclusivamente á la urbanizacion rurizada que acostumbró á los ciudadanos romanos á vivir independientes, como otros tantos reyes en el seno de su familia, y que les comunicó ese vigor altanero, si se quiere, pero indomable, que les hizo invencibles, es una prueba incontrovertible de que para conservar el espíritu público, para fomentar el amor á la pátria, para promover el noble sentimiento de dignidad personal y de justa y razonada libertad, no es indispensable producir ese roce violento

que ocasiona necesariamente la urbanizacion escesivamente condensada, amontonada y comprimida, á que apelaron los pueblos griegos encerrándose en estrechos recintos, mas allá de los cuales no habia ni pátria ni humanidad, sino que basta el contacto vivificador y comunicativo que producen las grandes reuniones públicas, ora en los mercados, ora en el foro y en el campo de Marte, donde el espíritu de los ciudadanos vigorizado con la vida laboriosa y libre de la campiña, sabe tomar resoluciones atinadas y llevarlas á cabo con invencible firmeza. El roce continuo, forzado y violento que impone la urbanizacion conglomerada, empieza por despojar al hombre de su dignidad personal y de la independencia á la familia, y obligandole á vivir en moradas reducidas que desgastan sus fuerzas físicas, acaba por enervar su energía moral, y le hace incapaz de grandes y heróicas resoluciones.

3A.

Causas y efectos de la condensacion posterior.

Se nos dirá que Roma á pesar de los buenos efectos de esa urbanizacion rurizada que tanto ponderamos, tambien se corrompió, tambien, degeneró, y vino por fin á ser víctima de la tirania y escarnio de las naciones que habia conquistado, y que por consiguiente no deben ser tan saludables y sobre todo tan permanentes los buenos resultados de semejante urbanizacion. A esto diremos que si la organizacion de Roma hubiese sido por completo rurizada, si el espiritu de espansion que durante los primeros siglos predominó en ella, hubiese subsistido y durado, y se hubiese observado y seguido en el sucesivo y estraordinario desarrollo que esperimentó; es muy probable, seguro que aun cuando como Estado ó nacion hubiese sufrido reveses de fortuna, pérdidas y desmembracion de paises conquistados; habria podido conservar siempre su independencia, su dignidad, sus derechos, realizando al propio tiempo ya desde muy antiguo y sobre bases muy sólidas la constitucion de la unidad Italiana á la cual en nuestros dias, despues de dos mil años, vemos consagrar heróicos esfuerzos que hasta ahora no han podido conseguir el fin apetecido.

Los principios sobre que descansaba el sistema urbanizador de los etruscos y luego despues de los romanos, eran muy buenos y muy sólidos y con tendencias altamente trascendentales á favor de la humanidad, pero desgraciadamente sufrieron algunas modificaciones en su aplicacion posterior, cuando los aventureros de Alba fueron á instalarse en el Capitolio. Como quiera que necesitasen aquellos aventureros del auxilio de gente advenediza que les coadyuvase en la realizacion de sus proyectos, y aun cuando admitieron y dispensaron buena acogida á todo el mundo que se presentaba, sin preguntarle de dónde venia, qué habia sido antes, ni á qué iba, pues seguros de que la intencion de los recienvenidos no era otra que la de participar del botin que en sus frecuentes correrias se procuraban, les importaba muy poco si eran esclavos fugitivos ó criminales, proscritos ó vagabundos de mala ralea, ya que solo anhelaban su cooperacion. A pesar de esto y tal vez por esto mismo, reservaron en la colina que dominaba el territorio ocupado, un recinto sagrado destinado esclusivamente para ellos donde se concentraron con sus familias, clientes y esclavos, convencidos tal vez de la poca confianza que debia inspirarles una tropa heterogénea por su orígen, su condicion y sus costumbres ó instintos. Ensachado mas y mas aquel sagrado recinto en épocas sucesivas, apenas encerró nunca otras familias que aquellas que por su abyeccion se avenian buenamente á ser los esclavos de la clase patricia aunque sin el nombre de tales. Todos aquellos, empero, que sentian en su pecho aspiraciones algo levantadas, preferian vivir en medio de su campo de dos yugadas de tierra, sujetándose, aunque no sin repugnancia, á pagar el *vectigal* ó cánon que les imponian los patricios. Es decir, que desde un principio vivieron en el interior del recinto murado la clase mas elevada y la clase mas abyecta de la sociedad, quedando en el campo la que casi nos atreveriamos á llamar clase media, si es que podia haberla en un pueblo esencialmente guerrero que miraba con horror y dejaba para los esclavos y libertos el ejercicio de las artes y oficios útiles y hasta el comercio, dispensando solo alguna consideracion á la agricultura.

Esta separacion que contribuia muy poderosamente á fomentar los odios entre patricios y plebeyos, producia una disconformidad muy notable en el sistema de urbanizacion, y por consiguiente una disparidad insigne de costumbres, instintos y aspiraciones. Semejante estado de cosas, perjudicial siempre, torció la natural tendencia del sistema etrusco. Los ciudadanos que vivian en el campo una vida independiente y espansiva, tendian naturalmente á que la *urbe* romana fuese estendiéndose y dilatándose á medida que se iban adquiriendo por anexion ó conquista los territorios que ocupaban los

pueblos sus comarcanos, á todos los cuales debiera haberse dividido en nuevas tribus y cuarteles concediéndoles los derechos de ciudadanía. Mas estas concesiones que tanto habrian contribuido al engrandecimiento material y político de Roma, y que por de pronto habrian evitado cruentas y prolongadas guerras entre pueblos que debian considerarse como hermanos, y cuyo orgullo y amor propio se ofendía y ajaba de continuo con mil vejaciones, estas concesiones tan conformes con el pensamiento que habia presidido en la fundacion de aquella urbe que abrazaba cariñosamente á cuantos venian á ofrecerle sus servicios, encontraron sin embargo una oposicion constante, tenaz, invencible en los patricios que miraban con fundado recelo el aumento de la clase plebeya, temerosos de perder su preponderancia el dia en que contando esta su número, adquiriese la conciencia de su poder. Y tal es el espíritu de clase ó corporacion, que aun despues, cuando ya los plebeyos podian pasar á la clase senatorial y patricia, y realmente un gran número de ellos entraron á formar parte de la misma confundiéndose con la ya asaz mermada nobleza de sangre, aun entonces la clase privilegiada siguió oponiéndose, de la propia suerte que antes, á la completa y omnímoda anexion de los pueblos itálicos á la urbe romana. Solo Julio César aspiró con perseverancia á la realizacion de esta idea, y probablemente la habria conseguido en época muy oportuna para evitar la decadencia y ruina de aquella prepotente urbe, si el puñal de Bruto no hubiese puesto término prematuro á su existencia.

De resultas de este acontecimiento, que retrasó la marcha civilizadora por muchos siglos, ocurrieron dos cosas que, siendo funestas á la urbanizacion, lo fueron tambien, y en muy alto grado, á la república romana. En primer lugar todas las familias de Italia, todos los hombres de algun valer y de alguna aspiracion se trasladaron en tropel á Roma para disfrutar y ejercer allí toda la plenitud de los derechos de ciudadanía y huir al propio tiempo de las depredaciones y humillante tiranía de los que ejercian en las provincias la autoridad suprema en nombre del senado y del pueblo romano. En segundo lugar, durante muchisímos años, no se habia verificado la fundacion de colonia alguna, medio á que habian apelado constantemente los antiguos romanos, ora para dar mayor ensanche al poder de su urbe, de que se consideraban parte integrante las colonias, y ora tambien para disminuir los estorbos que á la buena marcha de la cosa pública oponian los pobres y los descontentos que eran los buscados para colonos. Es decir, que al propio tiempo que existia una causa permanente, poderosa, para producir un esceso y plétora de poblacion, se habia descuidado el remedio que constantemente en tiempos normales se habia empleado con gran prevision y sabiduría para pre-

venir los males consiguientes á la inmoderada condensacion de habitantes.

De esto provino principal y mas inmediatamente la ruina de Roma. Fué tan grande la condensacion de los habitantes en ella, que en los últimos tiempos de César se contaron dentro de su recinto 450.000 ciudadanos aptos para el servicio de las armas, al paso que el territorio de Italia que entre la primera y segunda guerra púnica contaba tres millones y medio de habitantes libres, solo tenia entonces poco mas de un millon y medio. Ahora bien, ese número inmenso de habitantes entre los cuales, segun Marcio Filipo, no llegaban á 2.000 los que tenian patrimonio, se hallaban reducidos á la dura necesidad de vivir hacinados en el asqueroso cuartel de Subula en mezquinos tugurios levantados á orillas del Tiber, donde eran víctimas de las frecuentes inundaciones del rio, y en casas de siete y ocho pisos; y en todas esas raquíticas y hediondas habitaciones venia á confundirse la hez y la escoria de la sociedad, convirtiéndose en foco de la mas depravada y asquerosa corrupcion, tanto física como moral.

Ahora bien, este pueblo condenado á vivir en semejantes habitaciones, sin aire y sin sol, no tenia mas recurso para sostener su miserable subsistencia, que vender su voto, su puñal, sus gestiones indecorosas, su dignidad, su cuerpo, al primero que queria comprárselo por unos cuantos ases. De esta manera se esplica como los ambiciosos de todas condiciones y ralcas encontraron siempre numerosas pandillas dispuestas á todo, con tal que pudiesen prometerse una gratificacion, el pillage ú otro premio análogo, digno de la calumnia, de la delacion, del asesinato.

No fué seguramente tan funesto á Roma el lujo que trajeron consigo las legiones conquistadoras del Asia, como esa perversion moral y física ocasionada por el imponderable hacinamiento de habitantes. Así es que los disturbios, los alborotos, los combates sangrientos con que el pueblo-rey destrozaba sus entrañas, traian constantemente su origen, y partian no de los cuarteles de la ciudad rurizada, donde buscaban refugio y descanso y su salvacion las familias honradas que veian con horror esos escandalosos tumultos, sino del núcleo de la poblacion encerrada dentro de las murallas, donde habia masas numerosísimas desmoralizadas y corrompidas anhelantes á todas horas de entregarse á todo linage de escesos, en que encontraban una compensacion de las privaciones á que en su vida ordinaria se veian condenados.

Hé aquí como una urbanizacion viciosa llegó á arruinar á la nacion mas poderosa que haya existido jamás sobre la faz de la tierra. Si esa urbanizacion hubiese seguido siempre y secundado las tendencias de la etrusca que en su comienzo le sirvió de modelo, Roma habria llegado á absorber por de pronto

toda la Italia que se habria convertido en cuarteles y barrios suyos, y mas adelante habria podido cobijar bajo su manto al mundo entero entonces conocido, que civilizado y urbanizado al estilo romano que ejercia sobre todos los pueblos una fuerza asimiladora irresistible, se habria encontrado unido por estrechos y fraternales lazos, pudiendo entregarse libre y desembarazadamente al progreso, mejoramiento y prosperidad de la gran familia humana.

4A.

Urbanizacion romana en las provincias romanas.

A la caida del imperio romano no desapareció del mundo que habia civilizado, la urbanizacion que habia adoptado y difundido. Recordamos haber dicho en otra ocasion, que la urbanizacion tiene caracteres y fundamentos materiales y estables que la hacen permanente y duradera al través de las vicisitudes que sufren otras instituciones, hijas de la cultura y de la civilizacion de un pueblo. Estas, fundadas en ideas mas ó menos abstractas, pueden llegar hasta á borrarse á impulsos de otras instituciones y de otras ideas, al paso que la urbanizacion, siendo el efecto genuino de una necesidad material, y moral además en el hombre civilizado, representada por construcciones de carácter por lo comun sólido y permanente, subsiste siempre conservando por mucho tiempo su carácter originario. Bien es verdad, y este es un hecho que la historia de la humanidad consagra, que las formas elementales, de la propia suerte que las combinaciones secundarias, se modifican y cambian á veces, y toman otro rumbo, y presentan una faz diferente y una espresion nueva, para secundar las tendencias de una nueva civilizacion y servir ámpliamente á sus necesidades; pero estos cambios no han sido nunca repentinos ni bruscos, sino obra mas bien de los siglos y de esa especie de calmosa lentitud con que hasta este nuestro siglo ha procedido constantemente la humanidad, esperando la desaparicion natural y espontánea de la edificacion existente, servilmente respetada, para fundar sobre sus ruinas otra conforme á las necesidades y aspiraciones de actualidad. Porque hoy sentimos una febril impaciencia para crear una urbanizacion nueva que esté á la altura de

los nuevos adelantos, de esa nueva civilizacion que han creado las aplicaciones maravillosas del vapor y de la electricidad, y porque hoy esperamos con una especie de seguridad que esa nueva urbanizacion ha de obtener un triunfo pronto y completo; no por esto debemos inferir que en épocas anteriores se haya obrado con tanta celeridad. La civilizacion del vapor y de la electricidad tiene mayor fuerza, mas vigor, un empuje mas irresistible y mas eficaz, y medios mas poderosos, que todas cuantas civilizaciones nos han precedido. Así es que la transformacion que al presente esperamos en materias de urbanizacion, transformacion que preocupa á todos los gobiernos del viejo mundo, que ha empezado ya á verificarse, que marcha poderosa y rápidamente á su objeto, y á que asistimos como sin sentirlo, esa trasformacion no ha podido realizarse en las épocas pasadas, tanto mas cuanto que la institucion de la propiedad antes intransigente, se ha visto ya en la precision de ceder algo de su rigidez ante las consideraciones de utilidad pública que ha llegado á ser una razon de Estado de los pueblos modernos.

De todos modos, y volviendo á nuestro propósito, repetiremos que la urbanizacion romana no cayó con el pueblo que la habia dado el ser, ó que por lo menos lo habia generalizado. Esta urbanizacion se habia propagado por toda Europa, de la propia suerte y con más fuerza aun, que las costumbres, la legislacion y la lengua del Lacio, por medio del sin número de colonias que durante la república y despues en el imperio se habian esparcido por todas partes, ora en el centro de los paises conquistados para conseguir su asimilacion, y ora tambien en los últimos confines del imperio, para defender el territorio. Estas colonias en nada parecidas á las de los griegos, que fundadas por particulares no conservaban ninguu vínculo de subordinacion con la matriz de que habian salido, sino que obraban á su antojo, y capricho con absoluta independencia, esas colonias romanas eran fundadas de una manera oficial y solemne por acuerdo del Senado y pueblo romano y despues de consultada la voluntad de los dioses, y al salir la masa emigrante del recinto de Roma, llevaba consigo las instituciones civiles, religiosas y políticas de su metrópoli, de la cual habia de seguir formando parte la nueva *urbe*, que bajo este concepto venia á constituir un nuevo cuartel rural de Roma. Y de tal suerte se materializaba, no diremos esa dependencia, sino esa mancomunidad, y mejor aun unidad de instituciones y de derechos, que para espresarla mejor, para darla una forma tangible, para poder decir que el terreno en que la colonia iba á fundarse, era la misma *tierra* de Roma, los colonos se llevaban algunas espuertas de tierra sacada del recinto de Roma, y esa tierra se esparcia solemnemente sobre el nuevo re-

cinto señalado, con todas las formalidades religiosas, por el par de bueyes sagrados.

Ahora bien : colonias de tal manera formadas, compuestas de ciudadanos romanos que conservaban el pleno goce de sus derechos de tales, derechos que podian ir á ejercer cuando quisiesen en el Campo de Marte ó Foro romano, dicho se está con cuanto vigor habian de sostener y hasta propagar el espíritu urbanizador, de la propia suerte que el civilizador de la ciudad que les habia dado el ser, y cuya *tierra* materialmente pisaban, por grande que fuese la distancia que de ella les separaba.

Se comprende fácilmente que las *urbes*, á cuya fundacion presidian legionarios veteranos con sus familias, habian de afectar, al menos dentro del recinto sagrado, la forma de un *Castrum* ó campamento, y que hasta se levantarian tiendas ó chozas, mientras iban reemplazándolas con más sólidas edificaciones.

No faltaban, sin embargo, sus plazas, remedo del Campo de Marte y Foro de Roma, y esta es otra de las causas de la existencia de esos espacios vacíos que en nuestra urbanizacion actual no tendrian razon lógica de ser, puesto que en rigor no son de ningun provecho ni para la espansion de los habitantes, ni para facilitar mayor holgura al movimiento urbano, y que ni siquiera se emplean en algunos puntos para mercado.

No es, empero, en el interior del recinto de cada colonia, donde debemos buscar la trascendental influencia de la urbanizacion romana. Esta influencia era mucho más poderosa y benéfica en el esterior, y se hacia sentir en toda la comarca circunvecina á algunas millas de distancia. Al rededor de la colonia, y como buscando el amparo de la poderosa sombra de Roma reflejada en aquel recinto, se formaban grupos de poblacion, á los cuales se concedian ciertos derechos llamados de municipio, análogos á los de la ciudadanía romana. Estos municipios que no perdian sus costumbres tradicionales ni sus fueros particulares, sino para ir adquiriendo paulatinamente su asimilacion con Roma, estos municipios en algunos puntos donde la situacion y las circunstancias topográficas eran favorables, fueron creciendo hasta aventajar en poblacion é importancia al núcleo primitivo, formado por el recinto sagrado de la colonia, con la cual venia al fin á fusionarse. Hé aquí el origen de un gran número de urbes importantísimas, que figuraron despues representando un gran papel en la historia, y muchas de las cuales subsisten todavía ocupando un elevado rango, habiendo decaido otras por efecto de los grandes trastornos y destructoras guerras de que fué víctima la Europa en la invasion de los bárbaros del Norte.

No se crea que la influencia de la urbanizacion romana se ejerciese única y esclusivamente por medio de las colonias. Los conquistadores del mundo se apoderaron de un gran número de urbes antiguas, que no siempre destruyeron, como á Cártago, sino que las respetaron estableciendo en algunas de ellas el asiento de su dominio. La historia nos dice únicamente que en esas urbes en casi todas ellas levantaron los romanos grandes monumentos, edificios públicos, aqueductos, vías y puentes; más al examinar el hombre observador el confuso laberinto que hoy presentan sus calles, sus plazas y encrucijadas, nota la influencia urbanizadora de Roma, y aun á veces, á pesar del larguísimo período de años transcurrido, podria señalar el punto en que empezó la obra de dicha urbanizacion, y esplicar de qué manera y en qué forma sucesiva fué agrandándose el antiguo recinto que encontraron los romanos, por medio de la anexion y abarcamiento de los suburbios que, de la misma manera que en torno de Roma, se iban formando al rededor de cualquier urbe ó punto donde permanentemente se establecian los conquistadores; pues es indudable que los suburbios desconocidos en la urbanizacion griega y asiática primitiva, y que son como una compensacion de la rurizacion de esta última, estos suburbios que hoy conocemos con el nombre de arrabales, se deben á la urbanizacion etrusco-romana.

Esto que acabamos de decir prueba hasta la última evidencia el influjo poderoso, estraordinario, trascendental que ejerció desde su principio, que ha ejercido despues, y sigue todavía ejerciendo el espíritu universalizador de la urbanizacion etrusca seguida y propagada por los romanos. Y prueba tambien además, que cuando un hecho ó una institucion está conforme con los instintos y con las aspiraciones de la humanidad, no perece con sus autores, ni se aniquila con el tiempo, ni se destruye con la fuerza de los mas graves acontecimientos, de las perturbaciones mas profundas, de los cambios mas radicales; sino que sobrevive siempre y triunfa, y predomina, y las tempestades que al parecer habrian de anonadarla, sirven solo para darle mayor fuerza, mayor poderío, mayor desarrollo. Asi sucedió á la urbanizacion etrusco-romana, si bien que sufrió grandes modificaciones, como vamos á ver en el siguiente

§. V.

URBANIZACION FEUDAL.

Es positivo que la urbanizacion romana salvó al mundo en el gran cataclismo producido por el derrumbamiento del imperio romano. A muchos parecerá atrevido en demasía ese aserto; pero no por esto deja de ser una gran verdad. La anarquía era universal, el desenfreno espantoso, el individualismo, sin cortapisas de ningun género, en estremo bárbaro por añadidura. La sociedad quedó hecha pedazos; pero no desapareció ni murió por eso, porque cada uno de esos pedazos, á la manera de los de ciertos insectos, adquirió una vida propia. ¿Dónde, empero, se verificó esa metamórfosis vital, dónde se ocultó y salvó esa nueva vida en medio de la universal catástrofe ocurrida? Se concentró en las urbes, donde no alcanzaron á aniquilarla los bárbaros invasores. Sin esta urbanizacion, con el mundo romano habria desaparecido la sociedad, y la barbárie habria obligado á la humanidad á recomenzar su carrera de conquistas. Ante los muros de aquellas urbes se estrelló la fuerza bruta de los salvajes conquistadores; y aun cuando muchas de esas urbes se vieron arrasadas; las que quedaron en pié, fueron muchas, las bastantes para amansar la fiereza de los conquistadores, y enseñarles no fuese mas que un destello de civilizacion, cual podian ellos recibirlo. Despues preponderó, es verdad, el elemento bárbaro, pero fué cuando estaba ya algun tanto domeñado por sus propias víctimas: así es que estuvo en situacion de emprender una marcha algun tanto regular y no tan destructora como en sus principios.

Tras la destruccion vino la fundacion. Los que tanto habian destruido, fundaron algo, y esto que fundaron, sobre todo en urbanizacion que es á lo que nos concretamos, tuvo su carácter peculiar que vamos á examinar en el presente párrafo. Para el debido órden consideraremos la urbanizacion feudal en sus dos diferentes épocas, en la de transicion, de que hablaremos antes (A), y en la de funcionamiento, de que hablaremos luego (2A).

A.

Epoca de transicion.

Despues de haber llegado Roma al apogeo de su poder y grandeza, cayeron sobre el imperio millones de bárbaros del Norte que lo arruinaron y destrozaron haciendo añicos su dominio y compartiéndose su vastísimo territorio. En medio de ese como diluvio de la fuerza bruta, todo pereció, todo, menos la urbanizacion, que como el arca santa salvó los municipios, base de la nueva civilizacion que sobre las ruinas del antiguo mundo habia de alzarse y florecer y levantar á la humanidad de su abatimiento, y abrirla nuevos horizontes y mostrarla la senda del progreso que habia de conducirla á nuevas é importantísimas conquistas de las cuales arrancaria andando el tiempo una nueva época, una nueva civilizacion que le permitiria acercarse mas y mas á la realizacion de su destino que es el de convertirse en una sola familia.

Arrambiado el vencido imperio romano con sus destrozadas legiones á los confines del Asia, donde mas tarde le alcanzó tambien la comun destruccion, dueños los bárbaros del vastísimo territorio que el imperio habia ocupado, no hay que decir si se apoderarian de todas las urbes en él existentes. Unas fueron completamente arrasadas, porque se resistieron, otras, rendidas con prévias condiciones, fueron algun tanto respetadas, aunque por esto todas sufrieron mas ó menos los rigores del vencedor.

Este gran cataclismo contrarió por el momento la marcha que habia emprendido la urbanizacion bajo el amparo de Roma. Los suburbios fueron abandonados, y sus moradores, huyendo de los atropellamientos y vejaciones de la desenfrenada soldadesca, tuvieron que refugiarse en lo interior de los recintos murados, donde por esta causa se verificó una mayor conglomeracion de edificios y mayor condensacion de moradores. Entonces fueron ocupados por las construcciones todos ó la mayor parte de los espacios vacios que, al verificarse en épocas anteriores nuevos ensanches, habian quedado entre los suburbios en ellos comprendidos, siempre mas enrarecidos y rurizados que el núcleo primitivo de todas las urbes.

Esta nueva condensacion, á pesar de haber sido forzada y violenta, fué

en aquellas circunstancias muy favorable á los pueblos, pues el mayor roce entre los vencidos, que no podian impedir por ningun estilo los vencedores, dió lugar á que dentro de cada urbe se crease ó por lo menos se robusteciese en sumo grado el espíritu público, y este enseñó á aquellos buenos ciudadanos de la clase media los recursos de habilidad ó de fuerza, segun la oportunidad, para hacer prevalecer sus fueros municipales contra la tiranía de los bárbaros.

Este espíritu municipal tuvo que luchar con el feudalismo, institucion avasalladora que las hordas bárbaras habian traido consigo. Algunas urbes débiles sucumbieron, y prestaron vasallage al que se habia hecho dueño de su territorio, y se titulaba su señor: pero las mas resistieron con brio tamaña humillacion, y conservaron su autonomía, que protegida muy luego por un poder central y centralizador, que luego á su vez la habia de avasallar tambien, se desarrolló y creció en estension é importancia.

Durante la lucha, los municipales hubieron de comprender el objeto y utilidad que tenia la plaza pública, obra de la urbanizacion romana, pues en ella y al toque de la campana se reunian los ciudadanos para deliberar acerca de los intereses del comun.

En medio de las contiendas de aquella época de transicion, se verificó, respecto de la urbanizacion, un fenómeno que no es para omitido, atendida la influencia que egerció. Rechazado el feudalismo por los municipios existentes, los jefes de los bárbaros, los duques, condes y barones que no sabian prescindir de tener vasallos, y que por otra parte acostumbrados á las correrias y aventuras de la guerra, era imposible que se aviniesen á una vida tranquila y pacífica, se proclamaron señores de una comarca, y seguidos de algunos de sus soldados y auxiliados tal vez por gentes aventureras del pais que nunca faltan y menos en tiempo de grandes perturbaciones, fueron á establecer una fortaleza ó castillo feudal en medio del territorio de que se habian proclamado dueños, y allí al pié de ese castillo que simbolizaba la fuerza, y alrededor de una iglesia que significaba la proteccion al débil, se fundó una urbe cuyos moradores eran á la vez vasallos y soldados de su señor y cultivadores y defensores de sus tierras. Estas urbes se multiplicaron en todas las naciones, y á pesar de la poco grata condicion de los pobladores y de los escesos de que fueron víctimas, no dejaron de producir muy buenos efectos difundiendo la poblacion que se habia conglomerado escesivamente en las grandes urbes, y conquistando además para el cultivo territorios antes agrestes y montaraces. De estos pueblos, algunos arrastraron una vida raquítica y débil, y quedan hoy reducidos á miserables villorrios, otros, empero, favorecidos por

las circunstancias de la localidad, ó por la ilustracion de algunos de sus señores, adquirieron estraordinario desarrollo, llegando unos á imponer condiciones á su señor mejorando su estado, y otros a sacudir completamente su yugo, convirtiéndose en municipios independientes, de behetria ó de realengo, que es como se llamaban entre nosotros las poblaciones que podian gobernarse á sí mismas, ó escoger el señor, patrono ó bienhechor que mas les acomodase, ó estaban puestas bajo la proteccion de la monarquía.

2A.

Urbanizacion feudal en pleno funcionamiento.

A la fundacion de esos pueblos que fué, por decirlo asi, como una moda, que subsistió durante los siglos medios, y que no pocas veces siguieron los monarcas mismos para contrariar las aspiraciones de preponderancia que tenian los señores, á esta fundacion, repetimos, precedia constantemente, sobre todo en España, la publicacion de lo que se llaman cartas-pueblas que no son mas que unos fueros municipales, ó mejor dicho, las condiciones en que habian de basarse las relaciones de los colonos con el fundador y entre sí. Esta especie de constituciones urbanizadoras que tenian algo de políticas y de sociales, prueban en favor de nuestra España donde estuvieron mas en uso, que el feudalismo puro del Norte, tal cual lo tenian organizado los pueblos guerreros que bajo diferentes nombres inundaron la Europa, nunca llegó á arraigarse aquí, y que cuando era una especie de necesidad social, tomó entre nosotros un carácter mas espansivo, mas transigente y liberal.

Hé aquí como la poblacion, que por efecto de las guerras de los bárbaros se habia concentrado y condensado de una manera escesiva en las grandes urbes, se desparramó por todo el territorio, conquistando á la urbanizacion y á la cultura grandes comarcas desiertas antes y abandonadas á las fieras. Y esto quiere decir, que en medio de los grandes trastornos y sangrientas luchas de que fueron víctimas los pueblos durante lo que se llama edad media, la civilizacion marchaba sin embargo, y la humanidad, auxiliada poderosamente por el nuevo sistema de urbanizacion desparramada que establecian y le consagraban aquellos mismos que parecian sus mas encarnizados

enemigos, hacia nuevos é importantes progresos en la penosa, pero trascendental tarea que la Providencia le habia impuesto, de sojuzgar y llenar la tierra.

Este desparramiento de villas, lugares y aldeas, fué, á no dudarlo, escesivo, como que dificultaba el contacto y las comunicaciones y la recíproca inteligencia entre pueblos de un mismo orígen, de idénticos intereses, de uniformes costumbres y tendencias, y que debian por ende mancomunar y encaminar sus esfuerzos á un mismo fin; empero, dejemos que transcurran algunos siglos, y el genio del hombre buscará y encontrará y aplicará un medio que ponga término á ese inconveniente de un desparramamiento desmesurado, facilitando y acelerando las comunicaciones y haciendo desaparecer las distancias. Y ese medio, poderoso, eficaz, irresistible que la humanidad recibirá con aplausos, como el mas importante de sus triunfos, no solo pondrá en contacto á los pueblos de un mismo orígen, sino que además establecerá la fraternidad evangélica entre todas las naciones y todos los Estados del mundo. Y entonces ese desparramamiento que en sus principios pudo parecer nocivo, será el mas poderoso auxiliar para que vaya enrareciéndose la poblacion violentamente condensada en los grandes centros, y para que pueda establecerse mas fácilmente la unidad de la gran familia humana.

No anticipemos, empero, sucesos que han de venir natural y espontáneamente por ese admirable órden de desarrollo sucesivo con que procede la naturaleza en todas sus grandes obras; y volvamos á nuestras investigaciones históricas.

§. VI.

URBANIZACION ARÁBIGO-ESPAÑOLA.

En nuestra nacion, mientras en otras partes se desarrollaba y crecia el feudalismo, un gravísimo acontecimiento que tuvo comienzo en el siglo VIII, habia venido á interrumpir por el momento la marcha regular y ordinaria de la urbanizacion. Los árabes que habian estendido sus conquistas

desde el Oriente hasta el último confin occidental del Africa, aquellas hordas, nómadas en sus principios, convertidas luego en guerreras y asaz terribles por una religion que debia propagarse por medio del alfange, esos pueblos indómitos invadieron casi toda la península ibérica que talaron y asolaron, destruyendo muchas urbes, y lanzando una gran parte de la poblacion hasta las montañas del Norte, y quedando por consiguiente dueños absolutos del pais.

Era de temer en tales momentos el completo esterminio de las razas godo-béricas que habian llegado á refundirse en una sola á consecuencia de haber vivido en pacífica armonía durante algunos siglos. Sin embargo, á pesar de la indómita fiereza de los nuevos conquistadores, á pesar de su intolerancia religiosa, y á pesar de que bien pronto vieron á los españoles comenzar la obra de la reconquista, en cuya conclusion habian de invertir siete siglos, ora fuese que la apacibilidad del clima templase sus instintos feroces, ora que por calculada prudencia evitasen exasperar las iras de un pueblo que habian conquistado por haberle encontrado desarmado y desapercibido, mas bien que por faltarle valor; ello es, que no solo no esterminaron á ese pueblo, sino que le dejaron en pacífica posesion de sus hogares y hasta de sus templos. Así es, que la mayor parte de las urbes, aun aquellas en que habian encontrado mas resistencia, subsistieron en pié, y la poblacion cristiana andaba en ellas confusa y revuelta con los soldados y las familias árabes que, al estilo de los ejércitos orientales, vinieron en pos de aquellos.

Hemos dicho que la mayor parte de las urbes, casi todas, quedaron en pié, y esto es una verdad histórica que no cabe negarse; pero no es menos exacto por esto que con el dominio de los moros, egercido durante algunos siglos, esas mismas urbes sufrieron grandes y trascendentales modificaciones. En aquella época encontráronse en España frente á frente dos urbanizaciones harto opuestas en su orígen y tendencias, para que pudiesen fácilmente fusionarse, al menos por el pronto. La urbanizacion romana que era la dominante en la Península, aceptada por los godos que no traian consigo otra que pudiese reemplazarla, esa urbanizacion esencialmente espansiva, comunicativa con visibles tendencias universalizadoras, no podia estar en armonía con la urbanizacion árabe, que como hija de su carácter concentrado y receloso, encerraba á la familia dentro de espesas paredes, impenetrables, no solo á las miradas esteriores, sino hasta á la luz de la calle que era espiada por medio de rendijas y celosías, razon por la cual la calle, esa parte tan esencial de las antiguas urbes de origen romano, y mas aun en los tiempos modernos, pierde su significacion y su representacion en las urbes árabes,

convertida en simple paso, y casi diríamos pasillo, destinado á facilitar la entrada y salida de las pequeñas puertas de las casas, constantemente cerradas.

De ahí es que, aun cuando es de presumir que en los primeros tiempos de su conquista respetaron los moros las construcciones existentes, á falta de otras mejores y mas adecuadas á sus costumbres; andando el tiempo y á medida que iban arraigándose en el país, y á proporcion que iban permitiéndoselo las naturales ruinas de lo existente, y la riqueza y poder que iban adquiriendo facilitaban la realizacion de sus proyectos, levantaron muchos nuevos edificios á su gusto, edificios que mas adelante llegaron á constituir la verdadera urbe. De esta manera fueron estrechándose las calles que en todas las urbes donde el arabismo predominó, quedaron reducidas á la mas mínima espresion; y procediendo así, ganaban en dos conceptos los nuevos urbanizadores, pues á la par que reducian las vías urbanas á simples veredas que era lo que cuadraba á su intento, conseguian dar mayor profundidad, por medio de la agregacion del terreno robado á la calle, á los antiguos solares que por lo comun no tenian mucha.

Sin embargo, esta mayor profundidad no era ni con mucho bastante para la vida interior de una familia árabe, condenada á pasar la constante y casi diríamos herméticamente encerrada. De esto provinieron dos cosas igualmente notables. Es la primera que las familias acomodadas buscasen en los estremos de las urbes espacios que les permitiesen la construccion de grandes patios y jardines; y es la segunda que la generalidad, privada de recursos, se limitase á abrir en el centro ó fondo de su casa un patio tan grande como la superficie del solar permitia, supliendo por medio de un decorado, el mas decente posible, la falta de mayor holgura.

Por tales medios fué estableciéndose en todas las urbes importantes de España ocupadas por los sarracenos, ese tipo especial de urbanizacion, así general como particular, que todavía observamos en la mayor parte de nuestras urbes meridionales, y que tan visiblemente revela el orígen que ha tenido.

Este tipo que con mucha razon hemos llamado especial, no es puramente árabe ú oriental, porque la urbanizacion existente no permitió á los moros el planteamiento de ese tipo en toda su pureza, sino que obligándoles á luchar con las dificultades materiales que les rodeaban, y no consintiendo la guerra sin tregua que con sus contínuas y asoladoras correrías les hacian los cristianos, ensanchar el ámbito de las urbes, lo cual habria aumentado las dificultades de la defensa, se vieron en la dura necesidad de acomodar sus

construcciones á las imperiosas circunstancias que les rodeaban. Por esto adoptaron una especie de término medio, contentándose con dar á sus casas las formas, ya que no la estension, de las orientales. Hicieron, no lo que quisieron, sino todo lo que pudieron hacer.

Otro fenómeno de urbanizacion se verificó durante la dominacion árabe y la guerra de los siete siglos, tal fué el de que surgiesen de la nada, por decirlo asi, y llegasen á adquirir nombre é importancia algunas urbes que, ó bien de todo punto no habian existido, ó habian sido solo insignificantes lugares. Tales fueron por ejemplo Magerit, despues Madrid, Guadalfajara y muchos otros, cuyos nombres puramente árabes nos están revelando su orígen.

Esto quiere decir que la urbanizacion general nada perdió en España con la dominacion sarracena, sino que por el contrario hizo nuevas conquistas; pues además del crecimiento de las urbes antiguas y de la fundacion de esas nuevas de que acabamos de hablar, encontramos en las vastísimas comarcas donde aquella dominacion se arraigó por mas tiempo, una poblacion numerosísima desparramada por un sin número de aldeas, caseríos y alquerías, consagrada al cultivo de los campos fecundizados por medio de acequias hábilmente establecidas por los conquistadores, que con esas obras de imponderable utilidad pública supieron rechazar el dictado de bárbaros con que habian sido recibidos.

Lo que dió realmente un golpe funesto á la urbanizacion fué el decreto de espulsion de los moriscos, que si bien arrancando de cuajo el pueblo moro de la península, pudo producir algun bien político, no creemos que ese bien compensase los grandes males que en el órden económico, urbanizador y hasta social, hubo de producir, dejando incultas y desiertas vastas comarcas antes fértiles y pobladas.

Por fortuna una parte de los elementos de urbanizacion rural que debemos á los árabes, quedaron subsistentes, y existen todavía, y es de esperar que en la nueva faz que va presentando la civilizacion en nuestros tiempos, el gran vacío que dejaron en nuestra urbanizacion campestre los moriscos lanzados al Africa, vacío que tres siglos no han bastado á rellenar, podrá rellenarse ahora de una manera completa.

Antes de terminar la tarea que nos hemos impuesto, de esponer imparcial y francamente la influencia que en la urbanizacion española ejerció la árabe que importaron los sectarios de Mahoma, debemos hacer constar que esa influencia, bajo el punto de vista general, no puede dejar de calificarse de benéfica y favorable, aun cuando considerando sus efectos en el interior de

las urbes antes existentes, la reduccion y casi diriamos la supresion de las calles, convertidas, como hemos dicho antes, en simples senderos, privando á las poblaciones de luz y de ventilacion, es altamente perjudicial y hasta funesta á la humanidad condenada á vivir condensada y hacinada en esos amontonamientos casi sólidos de edificacion. Mas esa influencia maligna no es debida, si bien se considera, al sistema mismo oriental que basado sobre el aislamiento de la familia, tiende natural y forzosamente al enrarecimiento; sino que proviene de dos causas diferentes, pero igualmente dignas de ser tomadas en consideracion, porque todavía hoy tenemos que deplorar sus efectos.

La primera de estas causas consiste en la manera irregular, inconveniente y hasta violenta con que los árabes, acostumbrados á disponer de vastos terrenos para el establecimiento de sus urbes portátiles en sus principios y permanentes despues, se vieron precisados á acomodarse en el interior de los recintos murados que encontraron existentes, y que tuvieron que conservar para facilitar su defensa. Este fué un mal grave á no dudarlo, pero no podia tener para ellos las desastrosas consecuencias que tiene para nosotros, porque destinada cada casa al uso esclusivo de una familia, nunca pudo tener lugar el amontonamiento y conglomeracion de viviendas y de familias que andando el tiempo se ha ido verificando. A pesar de esto, es preciso reconocer que la estrechez de las calles es siempre un mal grave.

Cuando, empero, ese mal se agravó y adquirió proporciones trascendentales, fué despues de la época de la reconquista, cuando agolpándose en masa la poblacion cristiana, y esta es la segunda causa que antes hemos apuntado, cuando, repetimos, agolpándose la poblacion cristiana en masa á los centros de edificacion que los moros iban dejando abandonados, se estableció en ellos sin tomarse el trabajo de reducirlos á las condiciones necesarias y adecuadas á la vida comunicativa de las familias cristianas. En este cambio brusco, sin tocar á las calles, sin reformarlas ni ampliarlas, se las obligó á prestar todos los servicios á que en todas las poblaciones cristianas están consagradas. De esto resultó una contradiccion palmaria y monstruosa, que hasta ahora poco no se ha comprendido, y solo ahora se piensa en remédiar.

§. VII.

URBANIZACION HISPANO-AMERICANA.

Si bien se mira, esa especie de monstruosidad que al final del párrafo anterior dejamos indicada, no fué efecto de una determinacion deliberada de nuestros antepasados, sino de las circunstancias que les forzaron á valerse de lo que al penetrar en las urbes árabes encontraban en pié, y que no habia medios hábiles para reemplazar con otra cosa mejor. Un campamento compuesto de tiendas ó albergues portátiles y de quita y pon, puede fácilmente improvisarse: no así una urbe de carácter permanente, y menos aun cuando se encuentra ya una anteriormente establecida, y que seria preciso derribar para sustituirla otra nueva. Esta sustitucion no solo no la hicieron nuestros antepasados que, ocupados en la incesante y árdua empresa de la reconquista, carecian de tiempo y de medios y de recursos para ello, sino que no hay ejemplo de que nadie la haya hecho jamás. Todos los conquistadores del mundo antiguo y moderno, pero mas particularmente del antiguo en que la conquista suponia el esterminio ó cuando menos el arramblamiento de una raza ó de un pueblo, todos los conquistadores se han dado siempre por muy contentos con poderse alojar en las mismas casas que poco antes habian ocupado sus víctimas. Esto mismo, pues, hicieron nuestros ejércitos y pueblos cristianos de la reconquista.

Con lo dicho hasta aquí queda plenisimamente justificada la conducta que en aquellos borrascosos tiempos observaron nuestros antepasados, los cuales si dejaron á las urbes árabes en la misma situacion en que antes se encontraban, incompatible con la civilizacion cristiana, no fué seguramente porque se dejasen arrastrar por un sentimiento mezquino, ni porque no abrigasen aspiraciones mas elevadas, sino simplemente por ese respeto estremado á lo existente, que podemos lamentar, pero que debemos justificar, tomando en consideracion lo imperioso de las circunstancias en que se encontraban.

Tanto es así, como que nuestra misma raza que por las razones dichas toleraba en la Península semejante monstruosidad, al encontrarse en situacion holgada para poder obrar libremente á impulsos de las inspiraciones de su génio y de sus generosos instintos, fundaba en América ciudades vastísimas bajo un sistema tan acertado, que ha podido servir durante siglos enteros de tipo y modelo á muchos pueblos, aun á aquellos que de mas ilustrados y cultos se precian. Vamos á verlo.

Antes, empero, de reseñar esta urbanizacion hemos de recordar, no sea mas que someramente, que la raza americana tenia su urbanizacion propia que, aunque muy imperfecta, presenta su tipo especial que en lo comun y segun las escasas noticias que de ella nos dejaron los primeros viajeros que la sorprendieron todavia en fragante funcionamiento, era desparramada y rurizada. No obstante, en ocasiones las guerras que con gran encarnizamiento sostenian unos contra otros los pueblos aborígenes, les obligaron á replegarse, acorralarse y condensarse. De este fenómeno, sin embargo de que hemos de suponer que no dejaria de ser muy frecuente, la historia de la conquista solo nos ha conservado y trasmitido un ejemplar que copiamos en nuestra atlas (LÁMINA III, *figura* 1.ª), sacado de una obra casi coetanea á la conquista (a).

Presenta el aspecto de un verdadero campamento, semejante en el conjunto á los castros romanos, con la sola diferencia de afectar la forma circular en el desarrollo perimetral de sus muros, en vez de la rectangular característica de dichos castros romanos. Este elocuente plano nos demuestra que si la civilizacion y cultura del pueblo americano no era tan grande, como nos dicen los que asistieron al descubrimiento, tal vez por la diferencia que

---

(a) Para dar una idea mas completa de la urbanizacion americana, copiaremos aquí textualmente lo que acerca de ella nos dice, á su manera, el autor á quien debemos al propio tiempo el plano.

De las ciudades de América y en particular de la que llaman Hovhelaga, una de las mejores que hay en la Nueva-Francia.

La América, antes que los españoles se señorearan de ella, tenia grandes monarcas que residian en ciudades y alcázares no mal edificados..... Sus palacios, poco mas ó menos, todos eran como el que en la isla española tenia el cacique Comogro: sus ciudados, de madera ó de tapias: y para que se forme concepto general de todas, pintaré aquí (LÁMINA XIV) la ciudad de Hochelaga (*la misma que nosotros transcribimos*).

Esta ciudad es de figura redonda: su muralla es de gruesos tablones como en la lámina citada se representa. Tiene de alto dos pisos... Las casas son todas de madera, cubiertas de cortezas de árboles. Tienen de largo hasta 50 pasos; y cosa de 14 de ancho. En cada una habitan diferentes familias de parientes ó amigos que viven en comun y hacen un fuego solo; pero para dormir cada uno se retira á su estancia... Tienen graneros y cantinas, y en estas, cubas y toneles de tablas... Esta ciudad es cabeza y metrópoli de la provincia. Para mas seguridad tiene una sola puerta y en medio una plaza espaciosa donde está el palacio de su rey ó cacique, Este en el año 1536 (que entonces descubrieron esta provincia los franceses) se llamaba Agouhanna.—*Tratado de arquitectura civil por D. Juan Caramvel, monge cisterciense, doctor y profesor de Sagrada Teologia en la Universidad de Lovaina y ahora Arzobispo-Obispo de Vegeven, conde de Zem, etc., del Consejo de S. M., etc., en Vegeven, año de* 1678.

entre aquella y la europea mediaba, al menos en urbanizacion no estaba muy atrasada; y á nosotros, juzgando aquella civilizacion por su urbanizacion, nos parece que los fundadores de Hochelaga y de las demás urbes americanas de estado análogo, no eran, sobre todo en algunas regiones, tan bárbaros, como ha querido suponerse.

Hay mas, y es que en siglos anteriores de que solo se tiene noticia muy vaga por algunos monumentos y magestuosas ruinas que en aquel continente se han encontrado, algunos pueblos americanos hubieron de haber alcanzado mayor civilizacion, mejor cultura y una urbanizacion mucho mas perfeccionada que la que encontraron los primeros descubridores. ¡Lástima es que por falta de datos no podamos conocer bien y apreciar y juzgar debidamente esa urbanizacion antiquísima que, ó mucho nos equivocamos, ó habia de tener algunos puntos de contacto con la babilónica!

Véamos ahora la urbanizacion que los modernos conquistadores de aquellos antes desconocidos paises establecieron al instalarse en ellos.

Los españoles llevaron á aquel nuevo mundo con la civilizacion cristiana una urbanizacion adecuada á esa civilizacion, urbanizacion que todavía admira hoy á cuantos la contemplan, por la grandiosidad de sus miras espansivas y estensas, por la regularidad de sus formas, por la justicia de su distribucion y por la verdadera belleza de sus detalles. Como el respeto á la propiedad y á lo preexistente no podia poner trabas allí donde la propiedad iba á instituirse, y donde nada permanente y fijo habia creado; el terreno y comarca escogidos para el asentamiento de las nuevas urbes que en cumplimiento de su mision civilizadora iban á fundar los caudillos de nuestras tropas conquistadoras, ese terreno pudo ser, y fué en efecto muy dilatado y sin mas límites que los que pudieran oponer los accidentes topográficos, á fin de que los ensanches sucesivos que era justo prever y dejar atendidos, pudieran irse realizando sin afectar la economía de los proyectos establecidos.

Las calles fueron anchas y espaciosas para que pudieran servir holgadamente al movimiento urbano, no al que entonces, en la época de la fundacion, pudiese existir, sino al que habria de desenvolverse con el aumento de poblacion muy atinadamente previsto.

Las islas que la red de vías urbanas dejaba á la edificacion, fueron ortogonales y asaz espaciosas para no imponer, ó mejor, para en lo posible prevenir las construcciones condensadas en demasia. Este hábil sistema el único verdaderamente adecuado á una buena urbanizacion, permitia fácilmente convertir una isla en plaza en el sitio en que la concurrencia natural

lo aconsejase, sin necesidad de producir trastorno ni modificacion en el resto del plan.

Asentadas las urbes del mundo de Colon bajo tan ámplias, tan generosas y tan acertadas bases, han permitido á la poblacion casi siempre creciente que en ellas se ha ido albergando, el desparramarse libremente por los contornos, de suerte que al paso que la edificacion se ha condensado á las orillas de un rio caudaloso ó de un puerto muy frecuentado, el resto se ha estendido considerablemente, conservando por lo comun las casas una situacion aislada é independiente.

Véase, pues, como no debe ni puede achacarse al génio español, sino solo á las circunstancias de los tiempos, esa urbanizacion comprimida que tenemos que lamentar en una gran parte de nuestras urbes peninsulares, y mas especialmente en las que fueron reconquistadas despues de haber impreso en ellas sus indelebles vestigios la urbanizacion árabe; puesto que las urbes fundadas de nueva planta en América por los hombres de la misma época de Fernando el Católico y de Cárlos I, fueron y son todavía hoy un modelo de buena urbanizacion, y de tal han servido á todas las razas y pueblos que en aquel vasto continente han predominado.

Para dar una nocion gráfica de esta urbanizacion típica que llamamos hispano-americana, copiamos en el atlas (LÁMINA III, *figura* 2.ª) una muestra tomada del natural que, salvas ligeras modificaciones impuestas por las diversas topografías, conviene igualmente á todas las grandes urbes fundadas en la América central y del Sur por los españoles, sistema que se ha seguido tambien en el Norte.

RESÚMEN EPILOGÉTICO DE ESTE CAPITULO.

Damos grandísima importancia al conocimiento del carácter típico de cada una de esas diversas urbanizaciones, como obra de razas y pueblos que, habiendo predominado en estensísimas regiones, y habiendo por lo mismo ejercido una poderosa influencia en la marcha de la civilizacion y cultura de la humanidad, han debido dejar estampadas profundas huellas en todas las urbanizaciones hoy existentes. Por esto y para restablecer la sencillez didáctica, tan necesaria para imprimir nociones genuinas en asuntos esencialmente técnicos, sencillez de que han debido apartarnos la relacion histórica y la necesidad de tomar en cuenta, no fuese mas que de pasada, consideraciones

filosóficas, de grande utilidad por otra parte; juzgamos muy conveniente reasumir y condensar en corto espacio los principales caracteres y distintivos que constituyen el tipo de cada una de dichas urbanizaciones. Compendiemos pues.

1. *Urbanizacion asiática ó oriental.*

El campo de asentamiento es siempre una vastísima campiña que puede calificarse de region.

El casco urbano es todo el campo de asentamiento.

La cintura de la urbe comprende todo el perímetro de ese campo: se halla murada y vializada en todo su circuito, menos en los trechos en que un rio caudaloso pueda constituir la defensa: se necesitan varias jornadas para recorrerla: ¡tanta es su estension!

La red viaria urbana es casi siempre ortogonal y muy espaciada, asi en su urdimbre como en su trama.

Los espacios interviarios, mallas de esa gran red, comprenden el campo de operaciones que cada familia necesita para vivir independiente.

La edificacion en esos intervias es por la misma razon aislada, y si aparece estratificada y se levanta á grandes alturas, es por orgullo, no por contener viviendas sobrepuestas.

Los elementos guerrero, pastoril y agrícola entran por igual en esta urbanizacion.

El acrecentamiento de la poblacion no produce la condensacion interior ni el sacrificio de la independencia de la familia.

La exuberancia de estas se remedia con sucesivas emigraciones que van á fundar otras urbes, las cuales conservan por mucho tiempo relaciones sociales y luego mercantiles con su matriz.

2. *Urbanizacion griega.*

El campo del asentamiento es mas ó menos estrecho, segun las circunstancias de la topografía especial escogida.

El casco urbano ocupa una pequeñísima estension de ese campo.

La cintura se reduce al casco urbano; es de corto desarrollo, y está determinada por una robusta muralla. Esparta es la escepcion de esta regla; pero por lo mismo su urbe está mas replegada y condensada.

La red viaria urbana es irregular con poquísima separacion entre su trama y urdimbre.

Los espacios interviarios son de escasísima estension, y se hallan ocupados por muchas familias.

La edificacion es conglomerada y comprimida á causa de la juxtaposicion y de la sobreposicion.

Esta urbanizacion es la espresion neta y genuina del elemento guerrero en contínuo ejercicio, que sacrifica la familia y el individuo á la colectividad ó al Estado.

Las plazas, destinadas á ejercicios militares, á reuniones civiles y á mercados, son una exigencia del espíritu guerrero, del predominio de la colectividad y de la condensacion.

El acrecentamiento de la poblacion produce una condensacion mayor, y cuando esta ha llegado á su colmo, si las pestes y guerras no ocasionan algun enranecimiento, se organizan espediciones para fundar colonias desde luego autonomáticas, como todas las urbes griegas.

3. *Urbanizacion fenicia.*

De esta urbanizacion, que pódemos llamar hermana gemela de la griega, no hemos de ocuparnos por lo mismo de una manera especial, y solo diremos que el elemento predominante en ella, y que ha producido resultados análogos á los de la griega, es el mercantil que luego se vé precisado á luchar con el guerrero, y esas luchas intestinas son con muchísima frecuencia la causa y orígen de ese sin número de colonias con que los fenicios dotaron las costas del Mediterráneo, en las cuales se hace notar siempre una condensacion estremada, y una irregularidad que no tiene mas subordinacion, que la de los lugares en que se encuentran grandes centros mercantiles.

4. *Urbanizacion etrusca ó federal.*

El campo de asentamiento es una comarca bastante, dilatada, en cuyo centro campea por lo comun un montículo, sin mas límites que los naturales de alguna divisoria ó gran cañada, y aun sin escluir campiñas ulteriores.

El casco urbano se confunde con el mismo campo de asentamiento.

La cintura, simplemente de deslinde, está definida, por alguna divisoria, talveck ó camino, y tal vez por algunos mojones. Nada, empero, de murallas, nada de esclusivismo, nada de cerramiento.

La red viaria urbana afecta con frecuencia la forma radial y concéntrica respecto del montículo central, sin ser demasiado tupidas su urdimbre ni su trama.

Los espacios interviarios ó mallas de esa red tienen la estension necesaria á la vida y al funcionamiento holgados de una familia agricultora.

La edificacion en los intervias, por lo mismo que en general pertenece á una sola familia, es completamente aislada y rurizada, sin mas que bajos y á lo sumo un piso sobrepuesto. No obstante, en las inmediaciones del monticulo los edificios están mas aproximados, bien que no juxtapuestos, y en la cumbre descuella un edificio aislado de todos los demás que por su situacion, forma, estension y robustez parece servir de centro de accion, de reunion, así como de lugar de refugio y defensa común á todos los asociados en esa urbe rurizada.

Los elementos que entran en esta urbanizacion, son: el guerrero, el pastoril, el agricultor y el mercantil é industrial, y mas que hubiese, porque no escluye á nadie ni á nada que pueda serle útil. Todos los elementos se encuentran armónicamente atendidos: el agrícola y pastor desparramados por las zonas perimetrales con libertad omnímoda de estenderse y dilatarse; el industrial y mercantil en la zona concéntrica al monticulo, donde su mayor condensacion típica no puede perjudicar á los demás elementos; y finalmente el elemento guerrero, confundido con el elemento administrativo, se halla concentrado en la parte mas encumbrada del monticulo, como atalaya, protector y guardador de los intereses comunes de la asociacion. Las urbes etruscas son las primeras que encontramos, en que predominan la libertad y espansion mas omnímodas sin ese espíritu esclusivista y de localidad, de que ni

aun la urbanizacion asiática en medio de su dilatadísima rurizacion pudo librarse.

Los romanos la desnaturalizaron : César iba á restablecerla, cuando el puñal de Bruto vino á destruir sus universalizadores proyectos.

5. *Urbanizacion romano-itálica.*

El campo de asentamiento es bastante dilatado.

El casco urbano se confunde por un lado con el mismo campo de asentamiento ocupado en sus zonas principales por una urbanizacion enteramente rurizada, esencialmente etrusca. En el centro se levanta un ámbito murado de regular estension, remedo en grandes dimensiones del edificio del montículo etrusco, en el cual se alberga toda la gente advenediza, que sin propiedades rurales se consagra esclusivamente á las empresas guerreras, dócil instrumento de las clases dominadoras. Este núcleo urbano es bajo todos sus aspectos parecido ó idéntico á una urbe griega. Así el conjunto es una amalgama de la urbanizacion etrusca y de la griega.

La red viaria tiene dos tegidos enteramente distintos : el de la urbe rural tiene mucha separacion entre lo que llamamos urdimbre y trama, y se enlaza en las puertas con la red viaria del núcleo condensado, que se presenta muy tupida.

Los espacios interviarios, como que son las mallas de esa red tan diversa, presentan idéntica diversidad : grandes y dilatados y consagrados á una sola familia con todas sus dependencias, en la parte rurizada : pequeños, reducidos y de muchas familias á la vez, en lo interior del núcleo.

La edificacion presenta carácteres análogos á esa diversidad : completamente aislada en el campo esterior : juxtapuesta, sobrepuesta, comprimida y conglomerada de muros para dentro.

Desequilibrio completo entre la urbe ó parte de la urbe consagrada al elemento guerrero y la destinada al elemento agricultor y productor, y consiguiente lucha entre esos dos elementos, bajo diversas formas.

6. *Urbanizacion romano-provincial.*

En esta urbanizacion encontramos tres diferentes fases:

Primero: cuando las legiones romanas se instalan en urbes preexistentes, escogidas como base de operaciones, se prescinde de la comarca y campo de asentamiento; se escoge un casco urbano que se amuralla como Roma, á la manera griega, y donde se concentran y defienden las legiones y los aborígenes que se las adhieren.

Estas urbes tienen ya ó van adquiriendo suburbios que no son iguales en derechos á la urbe, como los de Roma, sino que están supeditados á ella.

La red viaria urbana acaba en la puerta. De esta hacia afuera, nada crece consideracion, menos las vias trascendentales, á cuyos bordes se levantan algunos *vicus*.

La edificacion, un tanto desparramada y baja antes, se condensa y conglomera por juxtaposicion y por sobreposicion, al duplicarse súbitamente el número de albergados,

Segundo: cuando no encontraban urbes preexistentes donde alojarse, establecian las legiones su *castrum* ó campamento en lugar oportuno para sus intentos; y si seguian allí por mucho tiempo, ese *castrum* se convertia en urbe, agregándose á las legiones familias indígenas; y si no permanecian, si no que lo abandonaban, los indígenas se aprovechaban de las obras construidas, siendo el castrum origen y motivo de un núcleo urbano, cuyas condiciones interiores, así viarias como interviarias, eran las mismas que las que se habian establecido para el *castrum*.

Tercero: en ocasiones tambien los romanos fundaban directamente colonias, cuyas urbes se juzgaban una continuacion de Roma. Como su objeto era asegurar y esplotar el país conquistado, predominaba siempre el elemento guerrero que hacia las urbes propias para su servicio, á imitacion del núcleo urbano condensado de Roma, conservando un tiránico predominio sobre todo el campo de asentamiento, estando por consiguiente los suburbios supeditados á la urbe.

La edificacion en todas esas urbes es siempre condensada y conglomerada, segun el tipo de la urbanizacion griega ó romana, despojado el campo de asentamiento de las ventajas urbanas, contra el espíritu de la urbanizacion etrusca.

7. *Urbanizacion municipal de la edad media.*

Primero: urbes preexistentes. Decididas á defender su autonomia contra los invasores, abarcan con fuertes muros los suburbios y todos los moradores de la comarca á la redonda se refugian en la urbe. Desierta la campiña, la poblacion se condensa en esos núcleos, diezmada á poco por hambres y pestes asaz frecuentes.

El elemento industrial y mercantil toma todas las formas del elemento guerrero. Por esto desaparecen hasta los últimos restos del tipo etrusco, para amoldarse al tipo puramente griego.

Segundo: urbes nuevas de esta época. Los agricultores y ganaderos que no querian abandonar sus tierras y sus ganados, constituyeron en medio de aquellas, combinaciones urbanas de un tipo original, como todo lo que crea el espíritu humano abandonado á sí mismo. Los que en tal situacion se encontraban eran pocos generalmente en número. Formaron *corros* ó *corrales* semejantes á los de los guerreros en un combate, solo que, siendo necesario vivir en esa situacion tal vez mucho tiempo, cada uno de ellos aportó al cuadro ó corro su casa. Es decir, que las corazas eran de mampostería.

El carácter distintivo de esas combinaciones es un rectángulo, círculo ú otra figura análoga cerrada, formado de casas juxtapuestas con la fachada vuelta hacia el interior donde quedaba un gran espacio á manera de plaza con una sola comunicacion esterior.

Muchos de esos lugares de refugio, burgos ó corrales, sirvieron de núcleo á otras tantas urbes que adquirieron importancia.

8. *Urbanizacion feudal de la edad media.*

Primero: urbes préexistentes. El señor feudal que entraba en una urbe para hacerla de su dominio y propiedad, no producia en ella otra variacion que la de murarla, si no lo estaba, levantar en la parte mas culminante de la topografia un pequeño castro ó castillo que asi podia servir de refugio al vecindario en caso de un ataque esterior, como de amenaza permanente contra cualquier síntoma de insubordinacion del vecindario respecto de su señor.

Segundo: urbes nuevas. Cuando un caudillo queria esplotar un país abandonado, con sus veteranos adictos y con la gente allegadiza atraida tal vez por una carta-puebla, escogia en la parte mas céntrica de aquel país un monte ó montículo para su *castro* ó castillo, y la poblacion se desparramaba por la falda, levantando humildes chozas bajo la proteccion de su señor.

Este tipo de urbanizacion no fué mas que una reproduccion amoldada á las circunstancias, de la urbanizacion etrusca, aunque en condiciones muy humildes, atendida la abyeccion de los colonos. Entre el castillo y el núcleo urbano, se levanta casi constantemente una iglesia como símbolo de la mediacion del cristianismo entre los vasallos y sus señores. Así la iglesia servia tambien de lugar de refugio á aquellos pobres pueblos, hasta que lograron, protegidos por la monarquía, conquistar su autonomía legal.

9. *Urbanizacion arábigo-española.*

Los árabes hicieron en España, respecto de urbanizacion, lo que todos los conquistadores, aprovecharon lo existente é hicieron nuevas fundaciones.

Primero: al arabizar, por decirlo así, las urbes antiguas de que se apoderaron y en que se establecieron, practicaron las modificaciones siguientes: estrechamiento y tortuosidad de las calles, convertidas por ellos en simples pasillos ó pasadizos, con algunas diminutas plazoletas en los encuentros y encrucijadas: destruccion ó reduccion á exigüas proporciones de todas las plazas públicas, dejando solo algunas para mercados ó bazares: agrandamiento de los intervias: casas, ora grandes, ora pequeñas, independientes para una sola familia: reduccion del número y dimensiones de todos los huecos de comunicatividad entre la casa y la calle, con jardines ó patios de espansion en lo interior: construccion de un alcázar culminante, ora para dominar á la poblacion encerrada en la urbe, ora para defenderla y proporcionarla un lugar de refugio, símbolo del elemento guerrero predominante.

Segundo: urbes nuevas con un objeto guerrero que conservan una grandísima analogia con las fundaciones hechas por los señores feudales, solo que el castillo se llama alcázar, y la poblacion de la urbe agrupada en torno de él, es esencialmente guerrera.

Tercero: urbes nuevas con un objeto agrícola. Tipo etrusco: campo de asentamiento muy dilatado: apresto del mismo por medio de canales de riego

habilísimamente construidos: alquerías desparramadas, aisladas, con su campo de operaciones ó de cultivo propio.

El casco urbano, reducido siempre y poco importante, con alcázar á veces y á veces sin él, se forma de un grupo de chozas ocupadas regularmente por industrias al servicio de la agricultura.

La península ibérica debe gran parte de su riqueza á esas grandiosas é ilimitadas combinaciones urbanas, convertidas hoy y subdivididas en un gran número de pequeñas urbes autonomáticas, que conservan por lo comun nombres árabes.

10. *Urbanizacion americana indígena.*

Entre las razas americanas, en el estado en que los españoles las encontraron, no se descubre el elemento pecuario, y la fecundidad espontánea del suelo, quita toda la importancia del cultivo reducido á la fácil tarea de recoger los abundantes frutos con que el suelo por todas partes brinda. Por esto campea esclusivamente el elemento guerrero, y guerreras son las combinaciones urbanas que se encuentran, si bien que en los cercos y en las construcciones la madera sustituye por lo general á la mamposteria, inútil por la suavidad del clima y por los medios de ataque y defensa allí conocidos y á la sazon usados.

11. *Urbanizacion hispano-americana.*

El carácter distintivo de las fundaciones españolas en América lo constituyen un campo de asentamiento dilatadísimo é ilimitado, red viaria ortogonal, espaciosa y muy separada en urdimbre y trama, sin que nada impida el desarrollo ulterior uniforme: mallas ó intervias de regular extension, pertenecientes originariamente á una sola familia, por mas que posteriormente se hayan subdividido, en los núcleos adosados á grandes centros de movimiento y de vida. El elemento predominante no es el guerrero, sino el mercantil. Grandiosidad en el conjunto, comodidad en los detalles.

LIBRO III.

EXAMEN ANALITICO DEL ESTADO ACTUAL DE LA URBANIZACION.

PRELIMINARES.

Despues de haber trazado, si bien que á grandes rasgos, la historia de la urbanizacion, desde su mas remoto orígen y desde sus mas simples elementos, hasta los tiempos modernos y hasta las complexas y complicadísimas combinaciones que en nuestros tiempos ha alcanzado; hora es ya de que, descendiendo de la esfera de las generalidades, vengamos á concretar nuestras observaciones y nuestros estudios al análisis mas completo posible de todas y de cada una de las partes integrantes de la urbe. De esta manera nos prometemos formar nosotros, y hacer que nuestros lectores formen una idea completa y cabal de ese enorme conjunto de vías y de edificios, que sin embargo de estar destinado en su conjunto y en cada uno de sus detalles al servicio del hombre y de su familia, á coadyuvar al funcionamiento fácil, cómodo y económico de su vida, á su bienestar y prosperidad individual y colectiva, no siempre corresponde de una manera adecuada á ese fin tan noble y tan elevado.

Y al examinar por medio de esa análisis hasta los mas pequeños detalles, habremos de sorprender *in fragranti*, así lo esperamos, las causas que producen esá falta de correspondencia entre los medios y los fines. De esta manera, al propio tiempo podremos ir reuniendo noticias y datos importantísimos para sentar mas adelante las bases de una teoría que nos enseñe lo que ha de ser una urbanizacion perfecta, para responder cumplidamente á las necesidades, á la conveniencia, á las justas aspiraciones de la humanidad, precaviendo asimismo las lamentables aberraciones, las contradicciones ab-

surdas, los gravísimos perjuicios que encierra en su seno la urbanizacion actual, rémora funesta del desarrollo físico, moral é intelectual del hombre á quien dá asilo y hospedage.

A fin de proceder con el órden mas conducente á la consecucion de nuestro objeto, empezaremos por definir (CAPÍTULO I) lo que debe entenderse por urbe y sus diversas clases, para determinar la de ellas á que se concretan nuestros estudios. En seguida, examinaremos (CAPÍTULO II) cuales sean las partes integrantes de la urbe con relacion al conjunto y asentamiento de esta, no empero en cuanto á sus detalles interiores. Una vez definidas esas partes integrantes, procederemos (CAPÍTULO III) al exámen analítico de las urbes mismas, descendiendo hasta sus mas minuciosos detalles.

CAPITULO I.

DIVERSAS CLASES DE URBES Y DE CUAL DE ELLAS TRATAREMOS AQUÍ.

OBSERVACIONES PREVIAS.

Siendo en todo rigor *urbe* todo conjunto de habitaciones en que demoran varias familias, el número importa poco, asociadas bajo el sentimiento de comun y recíproco auxilio; y distinguiéndose las habitaciones segun su asentamiento, segun las vías de comunicacion que las enlacen, segun la estabilidad ó instabilidad asi de las habitaciones como de las vías, es evidente que no solo pueden, sino que deben distinguirse varias clases de urbes, segun sean las condiciones, ya de sus vías, ya de las viviendas de que se componen.

Sabemos de antemano que nuestras clasificaciones serán miradas con prevencion y repugnancia, y mas ó menos duramente censuradas por todos aquellos que, avezados á la rutina, rechazan toda innovacion por solo el motivo de serlo, sin tomarse siquiera el trabajo de examinar, si ha habido ó no razon justa, fundada y conveniente para introducirla. Tratando una materia nueva, nos hemos visto en la precision de ser innovadores, unas veces en el lenguaje, y otras tambien en el fondo de la materia; y desde luego nos resolvimos á arrostrar de frente la crítica de los rutinarios, para los cuales, en caso de ser incorregibles é intransigentes, debemos declarar paladinamente que no escribimos, y no ciertamente por desden, porque acostumbramos á respetar y mirar con aprecio todas las opiniones, aun aquellas que mas se aparten, al parecer, del sano criterio, sino por la poderosa razon de que cuanto escribamos y digamos nuevo, ha de ser de todo punto inútil á los que tienen concebida la predeterminacion de cerrar los ojos á la luz, y ya sabemos que habrán de condenarnos, siquiera antes de leernos. ¿A qué ha-

blar á los que tienen oidos, y no oyen, y escribir para los que tienen ojos, y no ven? ¿Qué les ha de importar á estos señores que les demostremos que el conjunto de habitaciones formado por naves, en que, como sucede en algunos puntos de la China, viven y se comunican y se prestan recíprocos auxilios un gran número de familias que llevan allí la misma vida que pudieran llevar en un agrupamiento de casas fija y solidamente construidas y en recíproca combinacion, si á pesar de nuestras demostraciones, á pesar de lo que su buen criterio ha de enseñarles, han de sostener y replicar que aquello no es una urbe ó poblacion como ellos llamarán, porque nadie lo ha llamado así? Dejémosles, pues, en su obstinada obcecacion, y sigamos nuestra tarea, y pasemos á hacer las clasificaciones que caben perfectamente dentro de la idea ó definicion de urbe, que al principio hemos sentado.

Bajo este punto de vista dividiremos las urbes que encontramos desparamadas por todo el orbe, en dos clases principales, sin perjuicio de las subdivisiones que cada una de ellas admita. Así hablaremos primero (§. I), de las urbes acuáticas, y luego (§. II) de las terrestres.

§. I.

URBES ACUATICAS.

La clasificacion correspondiente á cada urbe puede fundarse, ora en la naturaleza y circunstancias del medio sobre que descansan sus habitaciones y sus vías, ó bien disyuntivamente sus habitaciones ó sus vías, pues cabe que estas se encuentren sobre un medio y aquellas sobre otro diferente. Tomando nosotros en consideracion este precedente, hemos dividido las urbes en acuáticas y terrestres, sin perjuicio, hemos añadido, de las subdivisiones que cada una de estas clases pueda admitir.

¿Cuáles serán, pues, las urbes acuáticas? Todas aquellas cuyas habitaciones y vías de comunicacion estén sobre agua, ó bien que solo tengan en ella las habitaciones, ó bien las vías. Segun esto, es evidente que esta clase admite otra subdivision en tres, siendo la primera (A) la de las urbes que tienen en el agua sus habitaciones y sus vías; la segunda (2 A) la de las

que tienen en ella solo las habitaciones y las vias en tierra firme, y la tercera (3 A) la de aquellas que por el contrario tienen solo las vías acuáticas y las habitaciones en firme. Vamos á tratar de cada una de estas especies en los tres siguientes apartes.

A.

Urbes acuáticas que lo son en cuanto á sus habitaciones y á sus vias.

A esta especie pertenecen las urbes que, en algunos puntos de la China mas particularmente, se componen sola y esclusivamente de naves de diversas clases y categorías que flotan constantemente sobre las aguas, ya del mar, ya de algunos rios. Las familias asaz numerosas que en tales urbes demoran, pasan la vida y funcionan de la misma manera que si estuviesen en tierra firme. Acostumbrados sus individuos á vivir sobre aquellas verdaderas casas flotantes, no reparan siquiera ni en la irregularidad de tales viviendas ni en su constante movimiento de fluctuacion, que tanto repugnaria á los que estamos acostumbrados á vivir en tierra firme. Y allí y en medio de esa instabilidad que á nosotros tanto nos choca, trabajan con todo desembarazo, y allí reciben las visitas de sus amigos y de los comerciantes que con ellos tratan, y allí, en una palabra, ejercen todas las funciones de la vida comun, y tan contentos están en sus *casas-barcas*, como nosotros en las nuestras, de suerte que se niegan á establecerse en tierra firme. No siendo nuestro objeto tratar de esas urbes, no entraremos en observaciones analíticas acerca de semejante urbanizacion. Basta á nuestro intento consignar su existencia en esta especie de inventario que hemos de formar en el presente libro tercero, de todo cuanto encontremos sobre la faz de la tierra y del mar relativo á urbanizacion.

Las vias de semejantes urbes han de ser y realmente son acuáticas. Por agua y por medio de barquichuelos se trasladan los individuos de aquellas poblaciones, á veces muy numerosas, de unas á otras naves que están construidas con todas las condiciones necesarias de entrada y de salida, de la propia suerte que en las urbes de tierra firme. A veces, no obstante, entre barcas-casas, colocadas á corta distancia unas de otras, las comunicaciones, que podemos llamar vecinales, se verifican por medio de puentes ó tablas de

quita y pon, pues se comprende que en medio de un elemento de suyo movible no cabe nada que sea estable y fijo.

No es, empero, solo en Asia donde se encuentran urbes de esa ó análoga naturaleza. En todos los grandes centros de urbanizacion adosados á un gran rio navegable ó á un buen puerto de mar, se encuentran grupos de naves ó barcas que sirven de morada á familias que habitualmente residen en ellas, salvas las frecuentes escursiones á la urbe matriz de la cual la flotante puede considerarse como una especie de suburbio. Estas urbes ó suburbios son tan acuáticos como los de los chinos, sin otra diferencia que la de ser la permanencia de estos mas fija y mas apegada á su barca-casa que la de la poblacion marinera de Lóndres, por ejemplo, y aun de nuestra Barcelona, en cuyos puntos las familias marineras se alojan en las naves solo para ahorrarse el precio de inquilinato de una casa, que su pobreza no les permitiria pagar, y por lo mismo saltan á tierra, como ellos dicen, con muchísima mas frecuencia. No queremos ocuparnos de la repugnante vida de las desgraciadas familias que componen lo que puede y debe en todo el rigor de la espresion calificarse de poblacion flotante, poblacion que escapa constantemente á las investigaciones mas rigurosas de la estadística oficial, porque real y verdaderamente está fuera de las condiciones sociales. Apartemos la vista del repugnante cuadro que presenta en todas partes esa clase de urbes acuáticas, desdoro de la civilizacion, y pasemos á otras análogas que en medio de su movilidad presentan mejor órden y mejor aspecto.

Aludimos á las flotas ó armadas de guerra, de la propia suerte que á los convoyes mercantiles, pues en unas y en otros se albergan tambien mas ó menos permanentemonte familias é individuos unidos por el comun sentimiento de prestarse recíprocos servicios. Estas urbes se distinguen de las anteriormente descritas, en que son movibles y locomóviles, al contrario de las otras que en medio de su flotabilidad permanecen estables en el punto de su asentamiento. Lo que hay en las armadas ó convoyes marítimos, es que no pudiendo considerarse seguras y á voluntad las comunicaciones entre unos y otros buques, cada uno de ellos vá provisto de todo lo necesario para bastarse á si mismo, es decir á todos sus moradores. De ahí es que las comunicaciones entre los buques son muy raras, á no ser en casos de necesidad, ó bien cuando, siendo de vela, una calma chicha los condena á la inmobilidad, en cuyo caso hasta se hacen visitas de recreo de unas á otras moradas.

2A.

Urbes que tienen en el agua solo las habitaciones, y las vias en tierra firme.

Nada diremos acerca de esas urbes que se ven en algunos puertos marítimos formadas por hileras de barcos colocados á uno y otro lado de lenguas de tierra ó á lo largo de un anden que sirve de via comun ó calle de comunicacion entre unos y otros, pues nada ofrecen digno de nuestro estudio, y solo nos hemos creido obligados á mencionarlas, como un hecho que hemos encontrado existente, por consecuencia de nuestro riguroso análisis de todos cuantos elementos sirven á la vivienda del hombre.

3A.

Urbes acuáticas en sus vias, pero cuyas habitaciones están en tierra firme.

Llegamos por fin á una clase de urbes que admitirán como tales, aun los rutinarios mas recalcitrantes, puesto que aun la rutina las llama tales, ó sea ciudades en el lenguaje comun. En efecto, desde que un puñado de valientes aventureros fueron á establecerse en las costas bajas del mar Adriático, y desde que aprovechando la especialísima y rara topografía de aquella comarca pudieron convertir sus habitaciones, acuáticas al principio, en otras levantadas á fuerza de perseverancia y de industria sobre un piso firme arrancado al dominio del mar, desde entonces sabe, y dice todo el mundo, que existe una urbe que se llama Venecia, reina, durante algunos siglos, de los mares de Oriente, cuyas casas están en tierra firme, y cuyas calles están formadas, en su gran parte, por canales de navegacion, y donde por consiguiente á los coches y carros de nuestras urbes terrestres reemplazan lindísimas góndolas y esbeltos buques.

Si el objeto de nuestras tareas fuese tratar de esa clase de urbes, la historia de Venecia nos prestaria anchísimo campo y abundantísima materia para

llenar un regular volúmen con filosóficas reflexiones acerca de las circunstancias y accidentes de la vida urbana en los centros de urbanizacion bajo tales condiciones dispuestos. Tal vez lo hagamos algun dia con mas despacio, no sea mas que para combatir la preocupacion muy general y arraigada de que las comunicaciones urbanas por medio del agua son perjudiciales al desenvolvimiento de la vida y elementos urbanos. Ahora nos limitaremos á hacer notar que semejantes medios de comunicacion no deben ser tan fatales, como quiere suponerse, sino, por el contrario, muy favorables; cuando Venecia, con un organismo urbano en que el movimiento de locomocion habia de hacerse constantemente por vias acuáticas, llegó á un grado de prosperidad y de poder que la hicieron temible á todo el mundo conocido, y cuando Hernan-Cortés encontró á la antigua capital de Méjico, dotada de condiciones análogas, en el estado mas floreciente que cabia en aquel nuevo continente.

Basta ya de urbes, que podemos llamar escepcionales, por ser muy contados los ejemplares que de tales tipos nos ofrece el mundo, y pasemos á tratar de las terrestres.

§. II.

URBES TERRESTRES,

Si escribiésemos una estadística, sujetándonos al uso constante, clasificaríamos los urbes terrestres en ciudades, villas, lugares, aldeas, etc., segun el número de vecinos de cada grupo, ó segun los privilegios y preeminencias á cada uno de ellos concedido por el Estado en tiempos antiguos ó modernos. Mas como solo escribimos de urbanizacion, y aquí en este libro tratamos únicamente de tomar acta del estado en que hoy dia se encuentran todos los elementos constitutivos de la urbe; y como para este objeto importa muy poco el que sea mayor ó menor el número de pobladores que habiten en esta ó en aquella localidad; por esto no podemos admitir aquella clasificacion basada solo en el tamaño ó, si se quiere, en la importancia antigua ó moderna de los grupos de urbanizacion.

Para nosotros la naturaleza del asentamiento, la disposicion peculiar de las construcciones y el medío y forma en que se desarrollan las vias, lo son todo, y lo único que por consiguiente debemos tomar en cuenta. Así pues, lo que debemos preguntarnos es, qué clasificacion cabe hacer á tenor de esos precedentes. Y despues de recorrer rápidamente con la imaginacion todos los grupos de urbanizacion existentes sobre la tierra, y examinando con igual rapidez la manera especial de ser de cada uno de ellos; nos encontramos con que hay urbes en que las habitaciones están dispuestas á manera de antros troglodítas debajo de la tierra; otras en que se hallan por encima de la misma apoyadas simplemente en pies derechos, y otras en fin, que son las mas, casi todas, pues las dos primeras clases son simples escepciones, se asientan y se levantan sobre el mismo nivel del terreno.

Esta es, pues, la clasificacion que admitimos, y no hacemos, porque hecha está por la misma naturaleza y por los hombres, y de ella vamos á tratar separadamente y por su órden, hablando primero (A) de las urbes subterráneas ó troglodítas, despues (2A) de las levantadas por encima del nivel del suelo, y finalmente (3A) de las asentadas sobre el mismo nivel de esto.

A.

Urbes subterráneas ó troglodítas.

Hemos hablado en otra parte del troglodítismo, es decir, de aquella edad en que los hombres se vieron precisados á vivir en antros ó madrigueras subterráneas, aprovechando en su primera época las hendiduras naturales que las primitivas convulsiones terrestres dejaron entre las rocas, sin poner por su parte trabajo ni artificio ninguno, y escarbando y aprestando en la segunda época esas mismas hendiduras y huecos, añadiendo por consiguiente algun artificio propio á la obra de la naturaleza. Pues bien, aun cuando aquella edad y sus dos distintas épocas desaparecieron con las terribles causas que las habian motivado; y aun cuando al presente no se ofrece motivo ni razon alguna que pueda obligar al hombre á esconderse debajo del suelo; sin embargo, despues del transcurso de tan larga série de siglos vemos, no sin asombro, que la costumbre troglodita no solo subsiste y dura en algunas comarcas, sino que además, de simple elemento urbanizador que constituia

su caráter en los primitivos tiempos, se ha convertido en urbanizacion combinada y complexa, en tales términos que forma verdaderas urbes, es decir, viviendas combinadas con sus vias de enlace ó calles adecuadas á la clase de servicios que semejante urbanizacion puede imponerles. Se deja entender, que ni los albergues reunirán las condiciones de habitabilidad mas indispensables, ni las vias sobre todo estarán en situacion de servir con alguna regularidad siquiera al movimiento que en las demás urbes normales y comunes se desenvuelve. Con todo, esa falta de buenas condiciones de vialidad y de habitabilidad urbanas, no puede ser parte para que los tales agrupamientos de viviendas, de vias y de individuos y de familias, dejen de considerarse como verdaderas urbes, por mas que sean imperfectas, contrarias á la naturaleza humana y repugnantes al buen sentido y á la cultura de un pueblo. Lo raro es, que á pesar de todo esto y de muchísimo mas que pudiéramos alegar, si fuese nuestro propósito entrar en detalles acerca de estas urbes anómalas, los moradores de las mismas que escitan cuando menos la compasion de cuantos les visitan por curiosidad estando acostumbrados á otra clase de urbanizacion, se encuentran bien y viven á su manera felices y tan apegados á sus covachas, que no hay medios hábiles para quitarles buenamente de allí. ¡Tanta es la fuerza de la costumbre que llega á crear una segunda naturaleza en el hombre!

Con todo ¿quién sabe si esta apreciacion que acabamos de hacer, es errónea, dictada por nuestras preocupaciones, hijas á su vez de costumbres inveteradas y arraigadas en nuestro ser? Esa repugnancia desdeñosa con que los modernos troglodítas miran las viviendas de nuestras grandes y amontonadas urbes, ¿no podria ser efecto de la comparacion establecida por ellos entre sus albergues incómodos, sucios, privados hasta de respiracion y de luz si se quiere, pero que al fin ofrecen y aseguran la independencia mas omnímoda de la familia, y los nuestros que en medio de la brillantez fascinadora del lujo, no dejan de presentar el aspecto de anaqueles en que las familias se ven condenadas á vivir encerradas y comprimidas, sufriendo todas ellas las incomodidades que recíprocamente se ocasionan por efecto de la sobreposicion de viviendas? Mucho habria que decir acerca de este particular, y mucho diríamos si creyésemos oportuno y propio de este lugar el desenvolver todas las reflexiones que semejante asunto y parangon nos sugieren. Piense cada cual lo que mejor le parezca, y nosotros continuemos nuestra tarea.

2A.

Urbes con habitaciones relevadas sobre el nivel del suelo.

En varias partes del globo existen urbes compuestas de albergues que bien pudiéramos llamar montados al aire, por cuanto en vez de estar fija su planta sobre el suelo natural, se remontan al aire apoyados á mas ó menos altura por sustentáculos ó pies derechos que los separan ó aislan de la tierra. Las inundaciones periódicas, como en las inmediaciones del Nilo, las mareas, como en algunas costas del Océano, una plaga constante é inextinguible de roedores, como en algunos puntos de las montañas de Asturias, tales son las causas y otras análogas que han enseñado y obligado al hombre á establecer su asilo y morada á regulares alturas por encima del nivel del suelo. Semejante urbanizacion, sobre ser rara, pues se concibe que solo la necesidad mas imperiosa ha podido imponer su adopcion, es siempre anómala, estravagante y tenomenal, sin reglas fijas á que obedeeer, sin coordinacion, sin concierto. Por otra parte, las vias de enlace que entre semejantes viviendas aéreas se establecen, son siempre terrestres y sujetas, como las de las urbes comunes, á las condiciones de la topografía y á las exigencias del movimiento, segun sea la naturaleza del que en cada localidad se desenvuelva.

Nada más diremos acerca de esas urbes, porque no creemos valgan la pena de consagrar á ellas un detenido estudio. Hijas siempre de la necesidad, la necesidad enseñará en todos tiempos y circunstancias la manera de construirlas á medida de sus exigencias.

3A.

Urbes verdaderamente terrestres por sus vias y por sus viviendas.

Llegamos por fin, á aquella clase de urbes que son verdaderamente tales, porque, bien que mal, corresponden á todas las necesidades de la vida de la familia y del individuo por la regularidad, fijeza, concierto y armonía de sus elementos: tales son las urbes cuyos albergues y cuyas vias están asentados y establecidos sobre la tierra firme, en que las funciones todas de la vida pueden desenvolverse sin obstáculos naturales de ningun género: ¡ así el ingenio y la especulacion no hubiesen creado algunos y aun muchos artificiales! De esta naturaleza y forma son la inmensísima mayoría de las que pueblan la tierra, siendo una verdadera anomalía, una mera escepcion las demás clases de que hemos tratado muy ligeramente y solo con el objeto de hacer notar su existencia.

Prescindiendo pues, de esas escepciones, concretemos nuestros estudios y observaciones á esa clase de urbes terrestres que se nos ofrecen por doquiera, y que son de uso comun. Si escribiésemos una obra de puro recreo, y para entretener el ocio, podríamos divertirnos y divertir á nuestros lectores, presentando á sus ojos verdaderos panoramas de curiosidades y rarezas que tanto abundan en las urbes anómalas. Mas ahora que nuestra tarea tiene por objeto estudios sérios con el fin de que puedan servir de instruccion y guia á hombres sérios tambien, que consagran su vida á nobles carreras especiales y técnicas ó científicas; entremos desde luego en el análisis detallado y concienzudo que nos hemos propuesto hacer de esos agrupamientos de moradas enlazadas por vias firmes, y habitadas por un enjambre de familias, construidos hoy y ordenados en todas partes bajo reglas, formas y disposiciones análogas, por no decir idénticas, ya que ni la diferencia numérica de la poblacion, ni algunas variaciones en los detalles, ni el mayor ó menor lujo y grandiosidad, pueden establecer especies ni categorías diversas á los ojos del hombre filósofo y desapasionado, y que en esta materia debe ser verdaderamente cosmopolita.

CAPÍTULO II.

PARTES PRINCIPALES Y ACCESORIAS EN QUE SE HA DE CONSIDERAR DIVIDIDO EL TERRENO DEL ASENTAMIENTO DE UNA URBE.

Al tratar de examinar una urbe cualquiera, no se limitará nunca un buen observador á tomar acta de lo que vea y encuentre encerrado dentro de lo que se acostumbra á llamar recinto urbano, aun en urbes libres del odioso cinto de murallas; sino que hará sus excursiones y practicará investigaciones sérias y formales en todo el terreno circundante á una distancia regular, definida siempre no al capricho, sino por las circunstancias topográficas que determinan de una manera ostensible y palpable el espacio angular y el radio de accion hasta donde alcanza la influencia del grupo urbano, y desde donde directa ó inmediatamente recibe á su vez una influencia sensible. Todo el ámbito comprendido dentro de dichos límites, como que constituye el medio en que funciona y se desarrolla la vida urbana, debe considerarse como parte integrante de la urbe.

Ahora bien, sentado este precedente de cuya verdad creemos que nadie dudará, y si alguien dudare, pronto adquirirá la conviccion de su error por lo que iremos diciendo, sentado, repetimos, este precedente, se nos presentan en el ámbito que constituye el conjunto de cualquier urbe que se quiera examinar, tres grandes divisiones definidas por la accion urbana que se ejerce en razon inversa de las distancias. Hácia la periferia, hay lo que llamamos comarca: despues mas hácia el centro, se ven los suburbios; y en el centro mismo, el núcleo urbano. Estas tres cosas distintas entre sí, forman verdaderamente lo que debe llamarse una urbe.

Así pues, antes de entrar en el exámen de detalles de la urbe, séanos permitido examinar por separado cada una de estas tres partes en que se encuentra dividido el terreno donde vive, funciona y se desenvuelve la vida de la misma urbe.

Empezando por la parte mas genérica, y al propio tiempo la mas apartada del centro de vida ó núcleo urbano, hablaremos primero (§. I) de la comarca; en seguida (§. II) de los suburbios, y por fin (§. III) de los núcleos urbanos bajo el punto de vista general, pues el hablar de los detalles lo reservamos para el capítulo siguiente.

§. I.

DE LA COMARCA.

Al llegar, ó mejor, antes de llegar á una urbe cualquiera, nos llama la atencion el territorio que la rodea, y que forma, por decirlo así, el campo de su accion, y que por lo comun nos anticipa ideas favorables ó desfavorables, que son la primera base de nuestros juicios, así con respecto á la manera de ser de la poblacion en el sentido económico y social, como con respecto á su salubridad.

No cabe decir en verdad que los juicios que fundados en el estado de la comarca de una urbe formemos, sean temerarios; porque en la comarca se ven siempre obras importantes que revelan la prosperidad ó poder que tiene ó ha tenido una urbe, y con que ha sabido y podido luchar con la naturaleza, ó bien coadyuvar á esta en la realizacion de los beneficios que le ofrecia; y en caso que ni rastro de tales obras se advierta, desde luego podemos afirmar, sin incurrir en la nota de imprudentes, que la vida de la urbe ha de haber sido y ha de ser harto menguada.

Por la situacion y circunstancias topográficas naturales de la comarca, nos formamos desde luego la idea del carácter de los primitivos fundadores de una urbe; y para demostrar la exactitud de esta observacion, trataremos ante todo (A) de la comarca con relacion al asentamiento de la urbe.

Por las circunstancias y obras artificiales que en la comarca encontremos, vendremos en conocimiento del estado actual de vida de la misma urbe, y de esto nos ocuparemos (2A), considerando la comarca como campo de accion de la urbe. Nada diremos de las circunstancias climatológicas de una urbe, que tambien se fundan en la comarca que la rodea, porque esta es

materia sumamente conocida, y acerca de la cual cada uno puede fácilmente formar su juicio.

A.

De la comarca con relacion al asentamiento de la urbe.

No siempre es posible averiguar el orígen primitivo de una urbe, que por lo comun se pierde en la noche tenebrosa de los tiempos, y tambien es difícil y tal vez imposible saber si el asentamiento de dicha urbe seria impuesto por alguna circunstancia desconocida por las generaciones siguientes, ó si fué efecto y resultado de estudios y cálculos prévios; pues aun cuando supongamos, como es natural, que las primeras familias que se instalaron en una comarca, eran poco instruidas, muy rudas ó salvajes (al hablar así nos referimos principalmente á las urbes de nuestra vieja Europa), por agrestes que nos las figuremos, no debemos negarles el natural criterio para apreciar debidamente la idoneidad ó inidoneidad de la comarca en que se establecían para el objeto predilecto de sus hábitos y costumbres. Sin embargo, el observador filósofo que se haya consagrado á estudios de urbanizacion, si bien no podrá quizás fijar la época de la fundacion de una urbe, podrá por lo menos formar un juicio exacto acerca del carácter, vida, costumbres y hábitos de los fundadores, despues de haber examinado detenidamente la naturaleza y circunstancias de la topografía que se desarrolla en torno de la misma urbe.

Recorriendo la superficie del globo, encontramos urbes asentadas en el centro de comarcas de naturaleza harto diferente y hasta opuesta. En efecto, al paso que vemos urbes situadas en la cima de un cerro, hallamos otras en el fondo de una cañada, ó acaso en mitad de una ladera que sea como la superficie de enlace entre estos dos accidentes topográficos; unas en medio de una mesa fértil, otras rodeadas de un terreno ingrato; unas á la ribera de un rio, otras á la orilla del mar y al lado de un puerto. Ahora bien, esa gran variedad de comarcas urbanas y de asentamientos de urbes, no es, no puede haber sido efecto de una casualidad, sino resultado de una eleccion deliberada: porque, y dígase lo que se quiera, donde ha intervenido el hombre, todo lo que es producto de actos humanos, ha de tener su razon de ser en la voluntad deliberada del hombre que lo produjo; eso que se llama casualidad,

si es admisible para esplicar algo, que lo dudamos, no podrá nunca bajo ningun concepto esplicarnos satisfactoria y filosóficamente lo que el hombre ha hecho. Lo que sucede es, que la investigacion de las razones y causas de la existencia de una cosa, no se presenta siempre á la mano, exige estudio, y la pereza que rehuye el trabajo de la investigacion, se aviene fácilmente á todo, y se da por satisfecha invocando el acaso que habia de ser ó un fatalismo tiránico, avasallador, destructor despiadado del libre albedrio y de todo cuanto de él emana, ó viene á reducirse á una vaciedad insigne, un nada.

Ya, pues, que la comarca de una urbe ha de haber sido elegida para asentamiento de esta con un fin dado, si atinamos á encontrar cual haya sido ese fin, podremos esplicarnos fácilmente los móviles que impulsaran á los fundadores á escogerla; y una vez conocidos los móviles, ya tenemos descifrado el enigma del carácter, hábitos y costumbres de esos fundadores, que es lo que nos proponemos investigar. La diversidad de situaciones nos indica bien á las claras la diversidad de fines y de miras que hubo de presidir á la fundacion de las diferentes urbes en ellas asentadas. Se hace, pues, indispensable, definir y determinar por cada situacion particular el fin especial de cada fundacion, y por ende el carácter, miras y costumbres de sus autores. Esto exigirá un análisis y subdivision de esta materia; vamos á hacerla hablando primero (B) de las comarcas situadas en divisoria; luego (2B) de las situadas en una ladera y finalmente (3B) de las situadas en el fondo de una cañada.

B.

De las comarcas situadas en una divisoria.

Suponemos al observador filósofo que trata de investigar el orígen y las causas de la fundacion de una urbe colocada en una altura, que sube una cuesta que le conduce al objeto de su estudio. A la sola vista exterior, si así cabe decirlo, de la comarca, desde la parte baja, no estará todavía en situacion de formar juicio, pues no puede aun comprender que desarrollo tenga arriba en la divisoria la comarca en cuyo centro se levanta la urbe; y segun sea ese desarrollo, podrá cambiar por completo el objeto de aquella urbanizacion. En efecto, mientras sube la cuesta no le será fácil adivinar si encontrará que la divisoria se dilata en una planicie ó meseta de grande estension,

ó si es una divisoria muy pronunciada que se precipita á poco en una fuerte pendiente. Y estas situaciones, tan diferentes entre sí, suponen de necesidad un objeto harto diverso en la urbanizacion existente que trata de examinar.

Antes, pues, que llegue á formar un juicio aventurado, vamos á ver cual deba ser, para ser recto y atinado, el que haya de adoptar en uno y otro de los dos casos. Hablemos primero (C) de la comarca situada en una divisoria bien pronunciada y definida, y luego (2C) de la que lo esté en una divisoria meseta.

C.

De las comarcas situadas en divisorias bien pronunciadas y definidas.

No son pocas ciertamente las urbes que en la vieja Europa se encuentran situadas en la parte culminante de una divisoria con laderas por una y otra banda, mas ó menos escarpadas y por lo comun poco productivas. ¿Qué significa, pues, una urbe asentada sobre semejante vericueto? Seguramente, los que allí la asentaran, no trataban de buscar recursos para su subsistencia, puesto que la comarca no se los ofrecia, y mucho menos en un principio, pues esos bancales escalonados que se ven hoy en las laderas, conquistados para el cultivo á fuerza de perseverante trabajo, se conoce bien claro que son obra de generaciones sucesivas que trataron de arrancar á aquel árido terreno recursos para la manutencion de que no pudieron ocuparse sus progenitores. ¿Qué es, pues, lo que pudieron estos proponerse estableciendo en tal sitio sus moradas, no habiendo podido tener en cuenta los recursos para subsistir, que la comarca que en su alrededor se desarrollaba, no les ofrecia? Hubo de ser un motivo mas poderoso, si cabe, que el de los medios de subsistencia, y no pudo ciertamente ser otro que el de defender su existencia misma, y por consiguiente un objeto guerrero, es decir, para los lances de la clase de guerra que en la época en que hubo de fundarse la urbe, acostumbraria hacerse entre opuestos bandos formados entre los moradores de diferentes distritos del mismo país. En situaciones político-sociales de esta naturaleza, los recursos para la subsistencia nadie los busca en su trabajo é industria: todos esperan encontrarlos en sus correrías, y arrancárselos de

grado ó por fuerza á cualquiera que los tenga, retirándose despues á disfrutarlos en lugar seguro.

Por esto las urbes en tales comarcas sentadas, tienen por lo comun murallas, ó se ven por lo menos en torno suyo restos de las que tuvieron, y, cuando no, en la cima mas encumbrada se alza un pequeño *castrum*, *castrillo* ó *castillo*, que seria en su orígen lo que en las poblaciones que hemos visto fortificarse durante nuestras discordias civiles, se acostumbraba á llamar *casa-fuerte*.

El orígen de esas urbes puede ser muy antiguo, obra tal vez de los pobladores originarios del pais, que antes de descender á esplorar los valles, hubieron de establecerse en las cimas de los montes, donde se fortificaban para defenderse de los grupos que habian llegado antes ó venian detras. Lo mas comun, empero, es que esas urbes fueron fundándose cuando tuvo lugar la inundacion general de bárbaros que, descendiendo del Norte, asolaron todo el mundo á la sazon conocido. Muchas hay tambien que fueron fundadas por los señores feudales seguidos de sus soldados y vasallos, en virtud de la costumbre generalizada durante la edad media, de que hemos hablado oportunamente en el libro anterior al trazar la historia de la urbanizacion.

Por regla general, esas urbes en tales comarcas situadas han ido decayendo á proporcion que ha aumentado la cultura y civilizacion de los pueblos, por manera que las mas se encuentran hoy reducidas á miserables aldeas. Esto se esplica fácilmente. Representando una situacion de fuerza y de guerra, á medida que la fuerza ha ido dejando de ser la suprema ley de los pueblos, esas urbes han perdido su razon de ser; y como por lo regular carecian de recursos propios, han debido sucumbir á impulsos de la miseria. En las mas, solo han quedado algunas familias contenidas allí por el apego á la propiedad, que aun cuando radique en fincas de escaso producto y valor, tiene siempre una fuerza de atraccion irresistible. Las naciones tienen mucho que agradecer á esas familias que con heróica perseverancia han persistido cultivando terrenos ingratos que de otra suerte estarian hoy abandonados; y ahora cuando los caminos de hierro lleven la animacion y el tráfico por todos los rincones de un país, esas urbes con sus cultivos, aunque escasos, podrán contribuir á la prosperidad general.

2C.

De las comarcas situadas en divisorias mesetas.

Si la comarca en que está asentada una urbe no presenta un vericueto, sino una planicie ó meseta que sea como el desarrollo de la divisoria, desde luego cabe decir que los fundadores de aquella urbanizacion tuvieron, al establecerse, objetos y miras muy diferentes de los que acabamos de esplanar.

En efecto, si bien la pendiente que por un lado se presenta, pudiera dar márgen á suponer que la fundacion tuvo por objeto la defensa contra agresiones exteriores; la planicie que por el otro lado se desenvuelve, neutraliza esta suposicion, revelando de una manera indubitable que el cultivo de esa campiña, que por lo regular es siempre feraz, fué lo que atrajo y arraigó allí á los primeros moradores.

Bajo este supuesto la fundacion de la mayor parte de esas urbes se remonta á lo que podemos llamar segunda época de la urbanizacion. De las urbes fundadas en los vericuetos por los primeros pobladores de un país, hubieron de desprenderse bien pronto algunas familias que, despues de haber reconocido los contornos inferiores á su asentamiento, y habiendo encontrado esas mesetas que estaban convidando al cultivo, descendieron de las alturas áridas, cuya esterilidad las rechazaba, y se pasaron unas veces en el centro de esas mesetas y otras en uno de sus estremos, atraidos por la ventaja que á su parecer les ofrecia la pendiente inmediata para la defensa por aquel lado, mientras por el otro se consideraban protegidas por la urbe matriz de que habian salido.

El desarrollo y crecimiento y prosperidad de estas urbes ha debido depender, andando el tiempo, de la fertilidad de la comarca. Habitadas por una poblacion esencialmente agricultora, se comprende desde luego que si la comarca que las rodeaba, se resistia con su esterilidad natural á premiar con sus productos el trabajo de sus cultivadores, bien pronto estos se vieron precisados á buscar otra comarca mas agradecida á sus afanes, donde encontrasen recursos proporcionados á sus necesidades. De este hecho, hijo de la naturaleza del hombre, se desprenden dos consecuencias ámpliamente confirmadas por la historia. Es la primera, que las urbes con tales condiciones

fundadas hubieron de quedar desiertas y abandonadas, y de esto son comprobantes irrecusables los restos de urbanizacion que en algunas mesetas se encuentran. No citaremos aquí, porque no escribimos una historia detallada, ningun ejemplo práctico y concreto de la existencia de tales ruinas, pero estamos seguros que muchos de nuestros lectores, al leer estas líneas, recordarán haberlas visto. Hay mas, estamos intimamente convencidos de que existen muchas mas de las que se han observado y consignado, pasando un gran número desapercibidas, porque las ruinas de las edificaciones ciclópeas ó semi-ciclópeas, como lo son todas las muy antiguas, y como deben serlo gran parte de esas á que nosotros nos referimos, presentan un carácter especial, esencialmente diverso del de las edificaciones actuales, y es por consiguiente muy fácil tomar como un amontonamiento casual de bloques lo que no es mas que un resto venerando de antiquísimas construcciones.

La otra consecuencia que se desprende del abandono de esas urbes, tan sin acierto fundadas, es que la marcha de la urbanizacion ha ido constantemente descendiendo, por la razon natural y lógica de que las producciones del suelo que los primeros urbanizadores hubieron de buscar para su alimento, se acrecientan á proporcion que los terrenos van descendiendo hasta el fondo de los valles. Asi es que esas mismas colonias que contemplamos ahora huyendo de las mesetas estériles, las encontraremos luego en otras comarcas inferiores donde la fecundidad del suelo les permitió arraigarse.

2B.

De las comarcas situadas en una ladera.

Acabamos de sentar que la urbanizacion ha seguido, con respecto á los terrenos y á las comarcas una marcha descendente, y lo prueba el gran número de urbes que encontramos por todos los paises, situadas en una ladera. Y se concibe, sin esfuerzo, que las familias lanzadas de las urbes situadas en divisoria, ora por la esterilidad del suelo, y ora tal vez tambien por la crudeza del clima, no atreviéndose todavía á descender al fondo del valle que se desplegaba ante sus ojos algo sombrío por la vegetacion prepotente que allí naturalmente crecia, escogiesen como término medio, y como comarca de enlace, si así cabe decirlo, entre el talveck y la divisoria, la ladera que en al-

guno de sus suaves declives les ofrecia un asentamiento cómodo y favorable á sus intentos de cultivar el terreno que la comarca les presentaba. Por esto, sin duda, apenas se encuentra una urbe asentada en una ladera, que mire al norte, y esto no solo en los paises frios, mas ni aun en los meridionales. Y es que donde quiera las laderas bien soleadas son siempre mas fértiles, que las sombrías que miran al norte, y hasta la calidad de los frutos es constantemente mejor en aquellas, que en estas.

Las urbes en ladera son constantemente agricultoras, porque así lo exige la naturaleza de la comarca que las rodea, y esto fué realmente el objeto de sus primitivos fundadores. Y es de notar aquí un fenómeno de urbanizacion digno de ser observado por quien se ocupe de estos estudios sociales. Cuando la poblacion en tales urbes albergada, despues de haber crecido y prosperado por medio de la agricultura, ha debido desprenderse de una parte de sus familias, estas atraidas por la amenidad y fecundidad del fondo de la cañada, por donde tal vez discurria un rio caudaloso, quizás el mar, las circunstancias de la nueva comarca han cambiado completamente y han desnaturalizado, por decirlo así, el carácter de esas familias segregadas, convirtiéndolas en pescadoras, industriales ó navieras, aun cuando no por esto han dejado de conservar cierto respetuoso apego á la urbe matriz de que salieron. Así se vé en algunos paises que en la ladera ó pendiente de un talveck se levanta próspera una urbe esencialmente agricultora, y mas abajo en el fondo del talveck se alza otra como hijuela de la primera y tal vez con su mismo nombre con alguna modificacion convencional, pero con carácter y tendencias tan diversas, como diferentes son las circunstancias de sus respectivas comarcas. ¡Tan grande es la influencia de estas en la vida urbana!

3B.

De las comarcas situadas en el fondo de una cañada.

Al hablar del fondo de una cañada, entendemos hablar en un sentido genérico. El fondo de una cañada, así puede ser un riachuelo, como un rio navegable, como el mar; y las tres situaciones y comarcas que semejantes circunstancias producen son harto diferentes entre sí, para que puedan en ningun caso confundirse los efectos que cada una de ellas ha de producir en

urbanizacion. Es, pues, indispensable examinar por separado cada una de estas clases de comarcas, á fin de poder apreciar su respectiva influencia, y el objeto que cada una presupone en los que establecieron en ella una urbe.

Así empezaremos examinando (C) las comarcas formadas por una cañada surcada por un riachuelo; luego trataremos (2C) de las formadas por cañadas con un rio navegable, y finalmente (3C) de las formadas por la gran cañada de las cañadas, el mar.

C.

De las comarcas situadas en el fondo de una cañada surcada por un riachuelo.

Cuando un pequeño rio atraviesa la comarca de una urbe, segun sean el caudal de aguas que traiga, y el declive de su alveo, y segun sea la situacion correlativa del terreno que á sus lados se estiende, así puede modificar el carácter distintivo de la comarca.

Si el caudal de aguas es un tanto regular, al paso que favorecerá el cultivo del terreno, si la disposicion de este lo consiente, escitará el desarrollo de empresas industriales, y hasta podrá convidar á los ejercicios de la pesca.

Si el agua es poca, servirá solo para el riego del terreno, siempre en la hipótesis de que la situacion respectiva de este lo permita.

De todos modos el que examine una urbe en semejante comarca asentada con el fin de estudiarla, con solo tomar acta de las obras y construcciones que tenga el rio, podrá juzgar de antemano cual sea el carácter peculiar y las ocupaciones mas habituales de sus moradores. Si vé el rio sangrado por repetidos canales; es una prueba evidente de que prepondera la agricultura. Si, por el contrario, las aguas son, por decirlo así respetadas, y solo alguna que otra presa las obliga á remansarse y á elevarse sobre su nivel natural para forzarlas á entrar en alguno ó algunos edificios; de seguro que el elemento industrial es el que predomina en la urbe.

Sin embargo, estas obras no le darán idea mas que del carácter actual de los moradores de la urbe, y de ninguna manera del carácter originario de los fundadores, y menos del objeto que pudieron estos proponerse al escojer tal comarca para el asentamiento de su urbe. En efecto, salvas rarísimas escepciones, hallará constantemente que aquellas obras presentan el aspecto

de recientes ó modernas, lo cual prueba que la influencia de la comarca ha conseguido, á fuerza de tiempo, crear el espíritu industrial ó agricultor, mas no que lo tuviesen los primitivos fundadores, á menos que la fundacion fuese tambien moderna, en cuyo caso debieron las obras ser coetáneas á la fundacion, y revelan el carácter industrial ó agricultor de la colonia.

Si las derivaciones ó sangrías del rio no ofreciesen obra ó construccion alguna de importancia, si presentasen un tipo de naturalidad, digámoslo así, en términos que no se distinguiese, ó se distinguiese apenas el artificio del hombre; entónces cabe asegurar que esas derivaciones datan de la época de la fundacion, que son tan antiguas como ella, y que suponen en la misma un objeto de cultivo.

En cuanto á la importancia de una urbe que en tal situacion se encuentre, casi siempre podrá medirse por el caudal de aguas que traiga el rio, á no ser que haya mediado alguna circunstancia muy notable en el órden político-social, que haya podido influir de una manera extraordinaria, y casi diriamos extranatural, en el desarrollo, engrandecimiento y prosperidad de dicha urbe.

Como quiera que sea, ó se suponga muy antigua la fundacion de una urbe de situacion semejante, siempre deberá referirse á la tercera época de la urbanizacion, á aquella en que los originarios pobladores se atrevieron ya á descender de la cima de los montes y de sus laderas hasta el fondo de los valles, despues de haber explorado y tal vez destruido sus malezas.

2C.

De las comarcas situadas en el fondo de una cañada correspondiente á un rio navegable.

La eleccion de una cañada de esta naturaleza para fundar en ella una urbe, supone desde luego en los fundadores cierto arranque de energía y de intrepidez, ciertas aspiraciones que no caben mas que en hombres esperimentados y conocedores del negocio que se proponen realizar. Así es que no debe suponerse que las fundaciones en tales comarcas procedan de los aborígenes de un país, que se limitaban á recorrer las crestas de los montes, permitiéndose solo algunas correrías por las laderas con el único fin de explorar

el terreno y buscar algunos artículos de primera necesidad. Estos á lo mas pudieron, andando el tiempo, buscar una meseta y mas tarde una ladera, no empero bajarse de repente al fondo de una cañada surcada por un gran rio. Los que á tanto se atrevieron, hubieron de ser los descendientes de una colonia de larguísimo tiempo establecida en la falda de un monte cercano, que á fuerza de bajar á la ribera de ese rio, acabaron por convencerse de que no solo no ofrecian aquellas márgenes peligro alguno, sino por el contrario grandísimas ventajas para establecerse.

De ahí se desprende, que las urbes de semejante situacion, por antiguas que sean, que relativamente á la época presente lo serán siempre y muchísimo, no lo serán nunca tanto, que su fundacion pueda confundirse con el advenimiento al país de los primeros pobladores, sino que por el contrario, entre este advenimiento y aquella fundacion hubieron de mediar un buen número de generaciones.

Lo que desde luego se vé por los restos de antiguas obras ó construcciones, que las comarcas de tales urbes casi siempre ofrecen, es que los fundadores eran hombres de prevision, que comprendian perfectamente el objeto de la urbanizacion que iban á emprender, y que para la realizacion de ese objeto supieron sacar todo el partido que en su estado de cultura les era posible, de la localidad en que se establecian. Un rio caudaloso puede fecundizar una comarca urbana regando su vega; facilita las escursiones por medio de la navegacion, y fomenta las industrias productoras. Es decir, que se presta á fines agrícolas, á fines mercantiles y á fines industriales. Pues bien, en todas las urbes fundadas en las riberas de un rio navegable, se ve que estos tres elementos de vida, de riqueza y de prosperidad, fueron desde un principio atendidos y simultáneamente cultivados con mas ó menos acierto, segun era mayor ó menor la escasez de conocimientos y de medios que tenian los fundadores.

En tiempos sucesivos, uno de estos elementos habrá preponderado seguramente, porque no era fácil conservar por largo tiempo el equilibrio entre ellos; empero, esa preponderancia, cuya época podrá definirse por la edad de las obras levantadas en su servicio, atentamente estudiadas, esa preponderancia, repetimos, no ha llevado ni podido llevar consigo la destruccion de los otros elementos que habrán seguido su curso regular.

En efecto, en las urbes ribereñas de un gran rio se ven funcionar prósperamente los tres elementos de agricultura, industria y comercio, que dejamos indicados, pero se ve tambien por lo comun, que alguno de ellos, mas favorecido por las circunstancias de la comarca, y aun tal vez por relaciones

esteriores, ha tomado la delantera, dejando gran trecho atrás á los otros. En algunas urbes de esta situacion, es la agricultura la predominante; en otras lo es la industria, y en otras por fin, y estas son las mas, lo es el comercio que, desde el momento en que por la intrepidez en acometer escursiones mas lejanas, por los adelantos de la civilizacion y por la sucesiva acumulacion de riquezas, ha podido lanzarse á empresas mas grandiosas y productivas, enriquecido con el lucro multiplicado de sus especulaciones, ha podido y sabido sobreponerse á los otros dos elementos, haciéndolos tributarios suyos.

El exámen detenido de las comarcas que rodean á tales urbes, suministrará al hombre observador abundancia de datos preciosos é importantes, que si no le permiten determinar fijamente fechas, al menos le dejarán entrever las épocas que han de marcar el sucesivo desarrollo de la prosperidad, grandeza y poder de las mismas. Nosotros, que no debemos descender á estudios concretos, nosotros, que no pudiendo escribir monografías de la urbanizacion de cada localidad mas ó menos notable, procuramos cuidadosamente no citar siquiera nombres propios, pues las citas indican cierta preferencia que en nuestro trabajo no podemos tener ni tenemos, nosotros hacemos, á nuestro modo de ver, lo bastante con poner en manos de nuestros lectores esas indicaciones generales acerca del orígen y carácter de cada clase de comarcas urbanas, indicaciones que quizás podrán ser, como otro hilo de Ariadna, un medio adecuado para emprender, sin riesgo de incurrir en graves errores, ciertas investigaciones históricas que han acometido, sin resultado las mas de las veces, personas de no escaso talento.

3C.

De las comarcas urbanas adyacentes al mar.

Si la urbanizacion hubiese seguido hasta el punto estremo de su carrera la marcha que le hemos visto observar hasta aquí, y que hemos cuidado de grafiar; resultaria que las costas marítimas habrian sido las últimas que recibiesen sus beneficios, y que por consiguiente las urbes en ellas fundadas serian muy posteriores á todas las demás del interior de un país cualquiera, que hemos estudiado y descrito en los números y apartados anteriores. En efecto, la urbanizacion, segun esa hipótesis, deberia haber ido descendiendo

desde las crestas de los montes á las mesetas, de estas á las faldas, de las faldas á los pequeños talvecks, y de estos á los grandes, antes de haber llegado á la gran cañada de todas las cañadas, en cuyo fondo se estienden los mares. Y sin embargo, no es así, al menos en los paises occidentales, ya que en los del Oriente pudo la urbanizacion hacer, y seguramente hizo todas las etapas escalonadas de que venimos hablando, hasta llegar en la última á la orilla del mar.

¿Qué sucedió, pues, en las comarcas marítimas de los paises del Occidente? ¿Cuál hubo de ser el orígen de ese gran número de urbes, muchas de ellas poderosas desde una grande antigüedad, en tales comarcas asentadas? Estudiemos la naturaleza y circunstancias peculiares de tales comarcas, y estémos seguros de que ese estudio nos dará la luz suficiente para descifrar el enigma histórico que la urbanizacion que llamaremos marítima, nos presenta respecto de su orígen.

Las comarcas marítimas no se parecen á las puramente terrestres; se apartan esencialmente de la naturaleza de estas últimas. En las terrestres, todo el contorno se compone de terrenos, que aun cuando no se hayan recorrido, se sabe de antemano que con mas ó menos esfuerzo se podrán recorrer y por consiguiente, hombres intrépidos, avezados á la fatiga y acostumbrados á los peligros, han de haberse aventurado fácilmente á penetrar en ellos por medio de escursiones que acaban y terminan en una comarca atractiva por las ventajas que ofrece, y donde se establece por ende un nuevo asentamiento, una nueva urbe, que además de seguir relacionada con lo que quedó atrás, tiene por delante nuevos horizontes y otras comarcas y nuevos terrenos que esplorar y que esplotar. La humanidad, en esas etapas terrestres, hacia lo que hace siempre un general esperto en lances de guerra, asegurarse la retirada para cualquier incidente desgraciado, sin dejar por esto de tender sus miras hácia delante, y sin por esto abandonar el firme propósito de marchar de frente. En las comarcas marítimas todo cambia: para los que vienen de tierra adentro se presenta un horizonte dilatadísimo, inmenso, pero ocupado en todas direcciones por una cantidad de aguas indeterminable, constantemente movedizas y agitadas y sin fondo conocido, aguas que no tienen nada de comun en su aspecto con las que han dejado en sus cañadas, aguas en que por consiguiente no osarán practicar ninguna tentativa, y cuyo oleage é inmensidad les arredra. Es verdad que á todo evento tendrian espedita la retirada; mas no hay en el frente ese mas allá que escita y aviva la curiosidad, y que lanzó á los hombres de las primeras edades á las mas arriesgadas y hasta temerarias empresas. El hombre se arriesga sin difi-

cultad, pero es con un fin, cuando ve delante un obieto capaz de sobreescitar sus generosos instintos. Establecerse á las orillas del mar, no podia ofrecer ese objeto á los que venian de tierra adentro, y no podian comprender que ventaja habria de acarrearles la proximidad de un elemento que les espantaba, y que no tenian medios para combatir. Preguntad, aun hoy, á los intrépidos hijos de las montañas acerca de la conveniencia de vivir á orillas del mar, y de fijo que por toda contestacion os volverán la espalda, y se restituirán á su tierra natal. ¿No hemos, pues, de suponer, que una cosa análoga hubo de sucoder á los primeros urbanizadores?

Además el estudio de una comarca marítima cualquiera, nos demostrará que en tiempos primitivos hubo de ser punto menos que inhabitable, en unas localidades por los bajos y marismas, apenas interrumpidas por algun oasis un poco levantado sobre el nivel comun del terreno, y en otras por los acantilamientos y escarpes amenazadores. ¿A qué, pues, habian de venir á escoger para asentamiento de sus urbes semejantes comarcas inhospitalarias, los que las tenian buenas, seguras y ventajosas en tantísima abundancia por el interior del pais?

Hé aquí, pues, como el estudio de una comarca marítima nos demuestra que no pudo nunca ser ella escogida para asentamiento de una urbe por los moradores oríginarios de un país, que solo estaban acostumbrados á vivir en los campos despejados y libres.

¿Quiénes, pues, fueron los fundadores de esas urbes marítimas que en todas partes y en gran número se encuentran? Sigamos el estudio de la comarca; ya que nos ha demostrado los que no pudieron poblarla, tal vez nos dirá tambien quienes fueron los que pudieron hacerlo, y lo hicieron.

Hasta aquí hemos estudiado solo la mitad de esas comarcas, lo que ocupa la tierra firme; fáltanos examinar la otra mitad que es la ocupada por el mar, porque toda comarca marítima se compone de dos zonas esencialmente diversas, terrestre una y acuática otra. Y la zona acuática así como no es hoy inútil, sino muy ventajosa para el servicio de la humanidad, pudo tambien y debió serlo en los antiguos tiempos; y si no lo fué desde luego á la raza que se desparramó por toda la Europa siguiendo las grandes divisorias, fuélo para otra raza que prefirió desde los principios, las escursiones acuáticas.

Será necesario recordar aquí lo que dijimos mas arriba al tratar de la historia de la urbanizacion. De los grupos de familias que de las crestas de los montes fueron descendiendo hasta las llanuras, conquistando palmo á palmo el terreno hasta llegar al fondo de una gran cañada surcada por un

gran rio al establecer á orillas de este la primera urbe-embrion, unos se inclinaron á la vida de pescadores, y se hicieron mas adelante marinos, al paso que otros conservaron su primitivo apego al ciclopismo, y siguieron su marcha por las crestas de los montes. Unos y otros adelantaron en su carrera, en su mision providencial; pero á la simple consideracion de los medios con que unos y otros contaban, se comprende que las etapas de los montañeses hubieron de ser muchísimo mas cortas, que las de los marinos que, dejándose llevar primero en sus canoas por las corrientes de los rios, tan luego como llegaron al mar, estuvieron en disposicion de recorrer y esplorar sus costas en todas direcciones y por consiguiente en pocos siglos pudieron recorrer y reconocer todas las costas del Mediterráneo, y escoger en ellas las comarcas que creyeron mas á propósito para sus urbanizaciones. Hé aquí como, prescindiendo de ulteriores detalles que nos llevarian muy lejos, esa semicomarca acuática que encontramos en las marítimas, nos da la clave para esplicar el orígen de las urbanizaciones en ellas asentadas. Porque, en efecto, esa parte acuática que arredraba y ahuyentaba á los aborígenes terrestres, podia ser la única útil, conveniente y adecuada á los medios de que disponia esa otra raza de marinos y comerciantes que ya desde muy lejos estaban acostumbrados á aquel elemento. Un promontorio frondoso y atractivo levantándose al lado de un seno marítimo que ofreciese alguna seguridad á sus instrumentos de locomocion marítima, formaba una comarca ventajosísima para los advenedizos que levantaban allí sus tiendas, desde las cuales salian en cautelosas escursiones hácia las comarcas inmediatas para cerciorarse de sus producciones, y de los beneficios que pudieran reportar de su esplotacion, ora para su subsistencia, y ora tambien para su tráfico con otras urbes marítimas que habian dejado mas atrás.

Por esto constantemente y en todos los países la tradicion, desfigurada casi siempre con fábulas maravillosas, nos enseña que el orígen y fundaciones de las ciudades marítimas de todos los continentes y aun de las grandes islas, fueron obra de marinos estranjeros que aportaron á aquellas playas.

Lo que sucedió naturalmente, fué que esos grupos de familias advenedizas atrajeron bien pronto por el cebo de permutas gananciosas á los aborígenes con quienes llegaron bien pronto á unirse y fusionarse.

Es decir, que las comarcas marítimas, por su naturaleza especial semiterrestre y semi-acuática, nos están demostrando que las urbes en ellas asentadas fueron obra del concurso de dos razas diferentes, de la originaria ó terrestre preexistente en el país, y de la marinera comercial que vino á posarse

allí, atrayendo á la primera. Estas comarcas vinieron á ser el punto de reunion y contacto entre dos razas que algunos siglos antes, á impulsos de sus respectivos instintos y hábitos opuestos, habian emprendido caminos diferentes, y que, en medio de las vicisitudes de su prolongado viaje y de las costumbres y manera peculiar de ser de cada una, habian llegado á presentar tipos y lenguaje diversos, en términos de no poderse reconocer como emanadas de un mismo tronco.

Debido á ese doble carácter que ofrece una comarca marítima, no menos que al doble carácter tambien de sus moradores originarios, las urbes marítimas se alzaron desde luego prósperas, altivas y predominantes, avasallando frecuentemente á las comarcas terrestres circunvecinas.

Del mismo principio se desprende que, al paso que esas ciudades descollaban por sus empresas marítimas, el espíritu mercantil que en ellas predominaba, avivaba la produccion de todos los artículos que la comarca podia ofrecer, ora como hijos del suelo, ora como artefactos de la industria. En resúmen, en las comarcas marítimas la sávia de la vida urbana que arranca del mercantilismo, aviva y empuja á los elementos agrícola é industrial, manteniéndolos, empero, siempre subordinados al que en tales localidades les ha dado el ser y la vida.

2A.

De la comarca considerada como campo de accion de la urbe.

Todo cuanto en el número anterior hemos encontrado y examinado en la comarca urbana, es simplemente obra de la naturaleza, que nos ha revelado el objeto que se propusiera el hombre al urbanizarla. Lo que ahora vamos á examinar, es obra esclusiva del hombre, y su exámen nos enseñará que muy raras veces los sucesos han correspondido á los propósitos de los fundadores, y que el descuido y abandono de las generaciones que vinieron despues, ha perjudicado sobremanera á la urbanizacion que aquellos fundaron. Para convencernos de esto, bastará el exámen de la comarca que es donde se manifiesta la accion y la vida de la urbe.

En tanta manera el descuido y abandono ó la falta de tino ha perjudicado á las urbanizaciones, aun á aquellas que fueron fundadas bajo los mejores

auspicios, que de un sinnúmero de urbes nos quedan solo algunos miserables restos, y hasta las hay de que solo encontramos el nombre en la historia.

La causa de esas desapariciones es diferente, segun sea la comarca en que las tales urbes se encontraban asentadas. En comarcas elevadas sobre una divisoria, las urbes desaparecieron por falta de recursos de subsistencia de que la comarca carecia, y que no consiguieron arrancarla á fuerza de cultivo sus moradores que, habituados á buscar aquellos recursos en escursiones vandálicas, cuando estas perdieron su razon de ser por los adelantos de la civilizacion, no supieron convertir su actividad y aplicarla á las faenas agrícolas. En urbes cuya comarca es una meseta, la desaparicion puede haber provenido de dos causas harto opuestas, segun la topografía peculiar de la comarca, ora de esceso de aguas, ora de falta de las mismas. Sabido es, aunque los meteorologistas no sepan esplicarlo satisfactoriamente, que en periodos cuya regularidad no está definida, y despues de algunos años de una situacion normal, se suceden épocas de grandes lluvias, y otras de una sequía perseverante y obstinada. La historia de todos los paises confirma la verdad y exactitud de este hecho. Ahora bien, una urbe situada en el centro de una comarca-meseta, si esta tiene un declive que arranque desde los montes inmediatos, de manera que sea accesible á las aguas torrenciales de esos montes, en una época de continuadas y perseverantes lluvias, estas aguas torrenciales que no encontraban diques, ni desvio, ni obstáculo alguno artificial en la comarca urbana, han debido invadirla, inundarla y destruir la edificacion levantada. Capas de limo con que se han encontrado cubiertas minas urbanas de alguna consideracion, confirman en la historia la verdad de ese triste fin.

Por el contrario, si la planicie ó meseta presenta un declive en sentido contrario hacia las faldas de los montes comarcanos; entonces debe ser naturalmente árida, y esa aridez ha debido ser funesta á la urbe en ella fundada, así como á sus moradores, al cesar las lluvias en esas épocas de sequía que á veces duran tres ó cuatro años. Habitadas las urbes que en tal situacion se encontraban, por una poblacion cuyo recurso único era el cultivo de los campos que en nuestro caso no tenian otra condicion de fecundidad que las lluvías, porque nadie habia pensado en procurarse riegos artificiales; al cesar de una manera obstinada y durante un tiempo muy prolongado esas lluvias, los campos se vieron condenados á una aridez infecunda y sus cultivadores, privados de todo recurso de subsistencia, hubieron de buscar en la emigracion á otras comarcas mejor preparadas, su salvacion y la de sus familias.

Las urbes establecidas en comarcas formadas de laderas, que han desaparecido, han debido su destruccion, ora á las aguas torrenciales de los terrenos superiores que las arrasaron en épocas de grandes avenidas, ó bien á desprendimientos de esos mismos terrenos que las han rellenado y enterrado, por no haber tenido sus moradores la prevision ó la resolucion necesaria para precaver esos peligros inherentes á su comarca urbana.

En cuanto á las comarcas urbanas situadas en el fondo de una cañada, sea esta de primero, segundo ó tercer órden, la destruccion de las urbes que en ellas se habian fundado y que han desaparecido, y que por cierto no son pocas, ha sido constantemente efecto de grandes avenidas que sin embargo de haberse debido preveer, no se supieron ó no se quisieron evitar, aprestándo, como se debiera, la comarca contra tal enemigo.

Lo raro y sobremanera estraño é incomprensible es, que, á pesar de todas esas catástrofes que nos presenta tan repetidamente la historia de todos los paises del mundo, las urbes actuales que han tenido la suerte de quedar en pié, sin embargo de encontrarse en comarcas y situaciones análogas á las que fueron orígen y causa de la ruina de tantas otras, no se hayan dedicado de una manera resuelta y eficaz á prevenir desgracias semejantes; y esto que la mayor parte de esas urbes hoy existentes, esperimentan de vez en cuando desastres que debieran considerar como saludables y providenciales advertimientos. Y no cabe decir que se ha hecho mucho en este concepto y con tal fin, pues lo contradice de una manera contundente la frecuencia misma con que vemos repetidas esas mismas desgracias, y no precisamente en urbes de escasa importancia, sino aun en las que se ostentan como las primeras capitales del mundo civilizado. Apenas pasa otoño ó invierno, sin que la crónica periodística anuncie con sus mil bocas, catástrofes como las que venimos reseñando, acaecidas en urbes de primera categoría. Y cuenta que de estas se habla, no porque sean las únicas que tales catástrofes sufren, sino porque son las que llaman principalmente la atencion de los estadistas, que no saben ver la humanidad mas que en esos grandes centros.

En lo que acabamos de decir, nos referimos principalmente á esas inundaciones periódicas que todos los años registra la crónica. Lo mismo sucede con corta diferencia con respecto á las otras causas de destruccion que antes hemos mencionado.

Contadas serán las comarcas de urbes de alguna consideracion, que tengan un abastecimiento completo y adecuado de aguas potables; y si hay alguna que disfrute de tal beneficio, tal vez no habrá una siquiera, que tenga un aprovisionamiento colmado para la limpieza y saneamiento, y menos aun

para el riego de la campiña, cuya vegetacion tanto importa favorecer bajo todos conceptos.

¿Y qué diremos de las vias que deben cruzar ese campo de accion de la urbe? Raras son las comarcas que tengan las necesarias, ora para las exigencias de la poblacion que encierran, ora para las relaciones que para conservar y favorecer la vida urbana, debe tener con otras comarcas y otras urbes. Y si alguna tiene gran número de vias; examínense sus condiciones viarias, obsérvense sobre todo sus empalmes y encruces, y se verá que no responden por completo á las exigencias del servicio público, y mucho menos á la seguridad individual. Y lo poco bueno que bajo este punto de vista se encuentre, es reciente, de hoy, gracias al espíritu de movimiento que agita nuestra época, y que imperiosamente ha arrancado á la indolencia ó imprevision concesiones y consideraciones que ayer, antes de esta época, habia pretendido en vano.

La salubridad y la higiene encuentran asimismo muy poco que agradecer á los aprestadores de nuestras comarcas urbanas. En unas, se encuentran subsistentes lagunas, pantanos ó marismas de funesta influencia: en otras, una campiña en estremo árida, seca y pelada, no menos perjudicial; y en todas, depósitos de materias fecales, cementerios, muladares y establecimientos de todas las industrias que, como peligrosas ó nocivas, se relegan del interior de la urbe. Con tales aprestos y aderezos, compréndese fácilmente cuan grato, ha de ser el aspecto de los contornos de nuestras urbes, y cuán favorables á la salud y á la vida las emanaciones que de ellas se levantan durante el dia, para caer en las primeras horas de la noche mezcladas con el rocío sobre el núcleo de la urbe que, para colmo de dicha tanta, encontraremos, cuando en ella penetremos mas adelante, hasta el estremo condensada, apiñada, amontonada en corto y reducido espacio.

Aquí terminaremos nuestra primera escursion en el exámen de la urbanizacion actual. Harto desconsolador es el resultado de nuestras primeras investigaciones: vamos á ver si en las sucesivas podemos encontrar algun desquite.

§. II.

DE LOS SUBURBIOS.

Antes de penetrar en el núcleo de cualquier urbe, á mayor ó menor distancia de su recinto, se levantan siempre constantemente algunos grupos mas ó menos considerables de construcciones, que se llaman arrabales, afueras, ó lo que nosotros los llamamos, suburbios. En todas las urbanizaciones antiguas, y aun en las modernas que no obedecen á un plan vasto, espansivo é indeterminado, son los suburbios un accesorio indispensable, un apéndice ineludible, un complemento necesario. De manera, que la existencia de los suburbios no es propia de esta ó de aquella urbe, sino de todas las que tengan alguna importancia, por poca que sea; ni es de hoy, sino de todos los tiempos, como que en mil pasages de la historia antigua se ven citados esos apéndices, y los romanos debieron tenerlos muy conocidos cuando les dieron el nombre que nosotros hemos adoptado.

Nosotros damos mucha importancia al estudio de los suburbios, ora porque la tienen en sí mismos, y ora tambien por enlazarse constantemente con la historia de todas las grandes urbes; y por lo mismo daremos á este párrafo alguna amplitud, empezando por grafiar (A) la historia de los suburbios, y examinando luego (2A) lo que son en sí y con relacion á la urbe en cuyos alrededores se levantan.

A.

Historia de la formacion de los suburbios.

Por muchos que sean los suburbios que tenga una urbe, como regularmente lo son, cada uno de ellos tiene su orígen diferente y su historia peculiar. Y como no conviene amalgamar y confundir esos diversos orígenes é historias diferentes, creemos que no se llevará á mal que hagamos aquí aplicacion de nuestro método analítico, esplicando aparte los diferentes orígenes, causas é historia de cada uno de los grupos que forme un suburbio, pues de esta manera se comprenderá mas claramente la historia de su conjunto, si es que puede llamarse tal el agregado incoherente y sin enlaces directos de partes harto heterogéneas é inconexas.

Así, pues, trataremos primeramente (B) de los suburbios formados por atraccion viaria; luego (2B) de los formados por causas industriales: en seguida (3 B) de los formados por causas administrativas; y finalmente (4B) de los formados como medio de espansion de la urbe.

B.

Suburbios formados por atraccion viaria.

En cualquier comarca urbana se notará siempre un número mayor ó menor, mas ó menos considerable, de vías de tanto género, que siendo como son los medios empleados por la vida urbana para sus comunicaciones con el esterior, representarán de una manera exacta la importancia de la urbe de que parten y á que confluyen. No todas las vías tienen iguales condiciones viarias, pues mientras unas son anchas, y se prolongan mas allá de la comarca, encaminándose visiblemente á otra ó otras urbes, las hay que presentan un aspecto mas humilde y culebreando, por decirlo así, por entre las propiedades que fraccionan catastralmente la superficie de la comarca, van

á morir en alguna de esas fracciones. Estas últimas no tienen por lo comun edificio alguno adjunto; pero las otras tienen siempre algunos, por poco importante que sea la urbe en que fije el observador sus estudiosas miradas. Este fenómeno se esplica facilísimamente con solo reflexionar que la vialidad trascendental que se verifica por las segundas vias, como que se efectua en gran parte por forasteros que acuden á la urbe, necesita por un lado puntos de espera antes de entrar, ó al salir de la misma, y por otro, ciertos auxilios y preparativos antes de verificar dicha entrada, ó despues de la salida; todo lo cual requiere la presencia en los lugares de espera ó preparacion, de algunas personas que suministren á los viajeros, así como á sus instrumentos de conduccion, lo que hayan menester, ó les sea conveniente. De ahí es, que al lado de esas vias trascendentales se levantan siempre edificios mas ó menos numerosos, segun sea la concurrencia, en que encuentran los forasteros esas ayudas que tanto facilitan sus operaciones. Paradores, depósitos, tabernas y algunas casas de comida, y otros establecimientos análogos, tal es la edificacion que se agrupa á uno y otro lado de esas vias en las inmediaciones de las urbes que reunen cierta importancia. Hé aquí, pues, lo que son los suburbios que apellidamos nosotros formados por atraccion viaria.

En las otras vias que componen la pequeña vialidad, no se observa ese fenómeno, porque sirven casi esclusivamente á los vecinos para ir y venir de sus propiedades, viaje ó mejor paseo corto, que arranca de la casa y termina en la casa en pocas horas.

Los suburbios de atraccion viaria, llegan á veces á adquirir muchísima importancia; y ellos por sí solos anunciarán al viajero observador, si tiene mucha ó poca la urbe en que va á penetrar. En efecto, los suburbios de que venimos hablando, si son muy grandes, revelan desde luego que la urbe á que están próximos, atrae muchos viajeros, y tiene mucha animacion y vida, y por consiguiente riqueza. Si por el contrario, están reducidos á pequeños límites; escasa será tambien y muy menguada la vida de la urbe.

2B.

De los suburbios formados por causas industriales.

De otra naturaleza son los suburbios ó apéndices urbanos industriales, que se observan en todas las grandes urbes y aun en algunas que no merecen el calificativo de grandes, pero que tienen su importancia relativa. Ora porque ciertas industrias se ven relegadas del interior de las grandes urbes por el peligro que ofrecen, ó por las molestias que ocasionan al vecindario, y ora tambien porque la corriente de un rio ó alguna otra circunstancia topográfica y siempre la mayor espansion las favorece; ello es que á las inmediaciones de todas las urbes de alguna magnitud, siendo de por sí industriales ó mercantiles, se forman grupos de edificacion mas ó menos considerables, en que predomina el elemento industrial, concretado unas veces simplemente á las industrias peligrosas ó insalubles, y estendido á veces á otros ramos. Sin embargo, casi siempre hay entre estas diversas industrias alguna separacion, porque aun cuando las comunes, es decir, las que no son ni peligrosas ni mal sanas, no rechazan de todo punto la proximidad de las que lo son, no quieren, sin embargo, la amalgama y mancomunidad. Asi se ve con frecuencia que en los afueras de una urbe se levantan dos ó mas barriadas suburbanas de diferente objeto, con diverso carácter y situadas en distintos puntos, pues mientras unas buscan la proximidad de los mataderos ó de los depósitos de animales inmundos, con cuyos restos se alimenta una parte de sus industrias, otras apetecen y hasta necesitan una campiña risueña y sana donde pueda darse mayor espansion y comodidad mayor á las industrias que albergan.

De todos modos, siempre estos suburbios industriales nos dan una idea prévia, tanto del carácter como de la importancia de la urbe en que vamos á entrar, puesto que siempre y de todos modos revelan que la urbe está muy apiñada, cuando las industrias han tenido que buscar en los afueras locales vastos; y si los tales suburbios llegan á ser de alguna consideracion, en ellos veremos, como en un espejo, reflejada la de la urbe.

3B.

De los suburbios formados por causas administrativas.

La administracion, sin pensarlo ni imaginarlo siquiera, ofrece causa y motivo para que en los afueras de las grandes urbes se levanten ciertos suburbios de un carácter especial, que son dignos de la atencion del hombre observador. En todos los paises donde está vigente el sistema de contribuciones indirectas, y se cuenta entre ellas la de puertas ó consumos, se establece en torno de todas las urbes donde esta contribucion se percibe, una zona que se llama fiscal, al penetrar en cuya periferia los artículos comprendidos en las tarifas, devengan ya los derechos en ellas marcados, siendo libres mientras se encuentran fuera de esa zona. Esta contribucion crea y sostiene una porcion de gentes que se dedican á burlarla y eludirla por mil medios á cual mas ingeniosos. Estas gentes, que vulgarmente se denominan matuteros, de la propia suerte que sus cómplices y auxiliares, van constantemente á establecerse en un punto cualquiera fuera del rádio fiscal, pero lo mas inmediato posible á él, y desde allí, como desde una atalaya, espian las ocasiones mas oportunas para burlar la vigilancia de los encargados por la administracion de ejercerla, é introducir fraudulentamente los artículos de consumo. Por lo comun, el primer núcleo de esas barriadas suburbanas de los matuteros, es una casa de bebidas ó un merendero que atrae á todos los del oficio, y que luego se multiplica en otro y otros edificios, todos de humilde aspecto, aun cuando á veces encierren mas ó menos ocultos y disimulados, depósitos valiosos de dichos artículos, destinados al consumo de la urbe, cuando en coyuntura favorable, que se está buscando constante y sigilosamente, puedan introducirse sin devengar derechos.

Estos suburbios, mientras conservan su carácter originario, pues hay que advertir que muchas veces, andando el tiempo, la buena urbanizacion espansiva, objeto del número siguiente, se ampara de semejantes lugares, estos suburbios, repetimos, mientras conservan su primitivo carácter, presentan un aspecto ruin, porque realmente sobre serlo y mal pergeñada la edificacion que los forma, lo son tambien las gentes que en ellos se albergan. El que trabaja para burlar la ley, aunque sea bajo un concepto que presente

cierta inocencia moral, se acostumbra insensiblemente á infringirla en todo cuanto alcanza, y asi como de los contrabandistas se forman los bandidos, así los matuteros vienen á formar en esos suburbios suyos, un asqueroso plantel de rateros, de ladronzuelos, de que resultan mas adelante los bravos y los asesinos.

Tambien los barrios suburbanos de los matuteros y gente perdida, sirven á darnos una idea de la importancia y riqueza de la urbe en que los tales merodean, porque si la urbe fuese pequeña y pobre, no existirian tales barriadas, en el primer caso por la poderosa razon de que conociéndose unos á otros los vecinos, los malvados señalados por tales tienen necesidad de emigrar, y en el segundo porque la pobreza no atrae á los ladrones.

Permítasenos terminar con una observacion que á pesar de que no sea tal vez del todo oportuna, es altamente útil y provechosa á los intereses sociales, en cuyo obsequio nos dicta la conciencia que no debemos omitirlo, y es que aun cuando la contribucion de puertas y de consumos no produjese otro mal resultado que esas superfetaciones urbanas y sociales á la vez, sería digna de ser relegada por la administracion misma, á quien el bienestar individual y la seguridad y la calma general no pueden ser indiferentes.

48.

De los suburbios formados como medios de espansion urbana.

Es un fenómeno general y constante la existencia de ciertos suburbios en que, aparte de no observarse ninguno de los distintivos de los demas que acabamos de reseñar, se observa en los edificios que los componen; cierta elegancia y pulcritud, y sobre todo un aislamiento propio de lo que en la historia de la urbanizacion hemos llamado urbanizacion rurizada. Estos barrios no son otra cosa mas que la fórmula concreta del deseo de espansion que anima á una gran parte de la poblacion que se encuentra violentamente comprimida en una urbe escesivamente condensada. Aquí todo respira riqueza, holgura, comodidad, bienestar. Patios, jardines, puntos de perspectiva bien escogidos, juegos de aguas, todo se vé aqui reunido, y confundido no pocas veces con algunas antiguas casas de labranza, que probablemente

fueron el primer núcleo de atraccion para el establecimiento de tales barriadas.

Ellas prueban al observador que las contemple, dos cosas bien distintas entre sí, á saber: que la urbe en cuya proximidad se levantan, está construida de una manera muy condensada y apiñada por un amontonamiento de edificios, y además que dentro de esa colmena se alberga una poblacion rica y floreciente. En efecto, si la urbe tuviese un sistema de urbanizacion espansiva y rurizada; nadie pensaria en buscar fuera de su recinto la espansion y holgura que tendria en casa: si por el contrario, á pesar de ser comprimida y amontonada la urbe, la poblacion fuese pobre; no podria proporcionarse en los afueras esa comodidad de que carece dentro, porque aun cuando lo apeteciese, careceria de medios para procurárselo.

Estos suburbios que llamaremos de espansion, son una compensacion justísima y bien merecida de las privaciones sin cuento que las urbanizaciones condensadas imponen á sus moradores. Lo sensible es que no sea dado á todas las clases sociales el proporcionarse semejantes compensaciones.

2A.

De los suburbios considerados en si mismos y en sus relaciones entre si y con la urbe en cuyos alrededores se levantan.

Hemos examinado los suburbios en su orígen y en las causas que determinan su formacion alrededor de una urbe; ahora vamos á examinarlos tales cuales son en sí (B), y luego veremos (2B) las relaciones que les unen unos á otros entre sí, y con la urbe á cuya proximidad se han levantado. Así se comprenderá mas facilmente su objeto, lo que representan, y los servicios que prestan á esas mismas urbes, así como los que de ellas reciben.

B.

De los suburbios considerados en sí mismos.

Para hacerse cargo de lo que son los suburbios, basta examinarlos detenidamente. Por lo comun todos son irregulares: no obedecen á ley alguna: sus edificios, sus vías interiores, son la espresion de la voluntad y de la conveniencia individual, que sucesivamente los ha ido levantando á medida y en la forma y en el sitio que mejor parecieron al objeto y propósito de sus respectivos dueños.

Los edificios son generalmente desiguales: al lado ó entre muchos que tienen solo bajos, se levanta otro de soberbias pretensiones, tal vez de gran magnificencia. Y esta desigualdad se nota mas en los formados por atraccion viaria, y no porque no exista en todos los otros, sino porque en aquellos, el deseo de aprovechar las ventajas que la vialidad proporciona siempre á la edificacion que le está unida, hace que los edificios sean en ellos mas próximos unos á otros, mas apiñados, y esta mayor proximidad hace resaltar mas la desemejanza. Así en estos suburbios viarios es frecuente ver al lado de un gran parador ó fonda, la humilde choza de un carretero, y de otras personas que viven de la vialidad por el mismo estilo.

En los suburbios de espansion, como que los edificios están desparramados, aun cuando exista una desigualdad análoga, pues á corta distancia de un palacio de recreo, se levantan muchos tugurios de pobres y humildes braceros; como que la distancia es mayor, no se hace tan notable la diferencia.

Lo mismo á corta diferencia cabe decir de los suburbios industriales, pues al lado de los grandes establecimientos fabriles, que grandes y muy grandes los hay á veces en los suburbios, se encuentran las pequeñas casas de los obreros, entre las cuales cabe decir que los primeros descuellan.

Quantum lenta solent inter viburna cupressi.

Donde los edificios se hacen notables por su humilde igualdad, es en los suburbios de los matuteros y contrabandistas y otros individuos de este mis-

mo jaez, que, como hemos dicho y esplicado, deben su origen á causas administrativas; pues en ellos hay pocos edificios que tengan piso principal; casi todos se reducen á bajos, y si necesitan alguna mayor capacidad, la buscan, no hácia arriba, sino hácia abajo, no en pisos elevados, sino en sotanos y cuevas, lugares mas apropósito para escondrijos, que es lo que han menester gentes del linage de vida que llevan los que los ocupan. Diríase que la edificacion que á tales hombres cobija, huyendo de la luz del dia que la ofende y averguenza, se apresura á meterse debajo la tierra.

Notareis á veces, sin embargo, que entre estos vergonzantes tugurios, va levantándose acá y acullá, algun que otro edificio de formas regulares y de mayores pretensiones; mas este fenómeno indica el comienzo de otra época para el suburbio de matuteros, de la época de su trasformacion, que acontece casi siempre al cabo de mas ó menos años, cuando la urbanizacion regular viene á ampararse, comunmente por necesidad, de tales barriadas. Cuando esto tiene lugar, los aficionados al contrabando fastidiados por la proximidad de algunas familias decentes, por pocas que ellas sean, se apresuran á buscar otro sitio apropósito para establecer sus reales. La transformacion en tal caso, no se hace esperar mucho.

Pasemos ya á examinar el sistema viario que rige en los suburbios. ¿Sistema dijimos? No, no hay sistema, ni nada que se le parezca. Los suburbios viarios tienen por calle las vías trascendentales á que están adosados, y esta calle será tan regular en sus condiciones, como lo sea la vía ó carretera á que están adosados. Todo lo mas que se encontrará, y esto no siempre, será una pequeña zona por banda y banda, que el predominio de la carretera impone modernamente en casi todos los paises, á la edificacion que viene á pegársele, á fin de que no le ocasione servidumbres demasiado onerosas. Aun en estos suburbios, con respecto á las calles ó callejuelas transversales que se han ido formando con el tiempo, se nota la mas insigne irregularidad, tanto con relacion al trazado, como con relacion á los demás accidentes viarios.

En los suburbios de las demás clases, la irregularidad de las vías, bajo todos los conceptos en que estas pueden considerarse, cabe decir que forma su estado normal. Cada propietario que levantó un edificio, buscó ó abrió una via particularia, á sus costas ó de mancomun con algun vecino, que le condujese á la via comunal mas próxima; y cada una de esas vías, tiene sus condiciones peculiares, á tenor del capricho, objeto ó conveniencia del que la abrió. Nada, pues, tiene de estraño que la irregularidad sea general.

Ese cúmulo de irregularidades que tanto en la edificacion como en las vías de los suburbios constantemente se observa, reconoce por causa la libertad absoluta con que han obrado los propietarios de los terrenos y todos los constructores. Buenas ó malas, mas ó menos acertadas, existen en todas las urbes de alguna consideracion, ordenanzas que se llaman municipales, que reglamentan, por lo comun con demasiadas restricciones, las condiciones, así de construccion, como de las vías; mas esas ordenanzas no estienden su fuerza obligatoria mas allá del recinto urbano, y no alcanzan á la campiña rural, que es donde los suburbios van formándose lentamente, sin que ni la administracion municipal, ni la general del Estado, paren mientes en ello. De ahí es que en esa formacion, reina la libertad mas omnímoda y absoluta que imaginarse pueda; y de ahí es tambien que la edificacion y la vialidad de los suburbios, abandonadas á la voluntad individual, obedezcan solo al interés y á las miras de cada individuo, de suyo tan en estremo variados.

Si esto tiene sus ventajas, y no pocas por cierto, como que á ellas deben generalmente su existencia los suburbios, auxiliares poderosos de la urbe, como luego veremos; no deja de reunir así mismo gravísimos inconvenientes, por las razones que espondremos, y podrá apreciar con su buen criterio el lector en el siguiente

2B.

De los suburbios en sus relaciones entre sí y con la urbe, en cuyos alrededores se levantan.

Los diversos grupos que forman los distintos suburbios establecidos en los afueras de una urbe, como que llevan una existencia foránea, por decirlo así, que es comun á todos, conservan entre sí relaciones vivas y activas que en los planos de los contornos de una urbe están representadas por líneas ó cintas viarias que á todos los enlazan. Sirven á ese mismo enlace las que se llaman carreteras de ronda que existen en la parte esterior de todas las grandes urbes. En estas carreteras, obra de la administracion comunal, se observa cierta regularidad que revela la unidad de accion y de objeto que á su abertura ha presidido. En las demás vias del enlace que llamaremos suburbano, reina la mayor variedad imaginable; pues su desenvolvimiento ha

obedecido á las mismas reglas que la edificacion y la vialidad de los suburbios, que tanto vale como decir á ninguna, pues no lo es la voluntad individual para una colectividad, por pequeña que ella sea.

Hemos dicho que los caminos ó carreteras de ronda vienen á aumentar y robustecer y, en lo posible, á regularizar el enlace de unos suburbios con otros, y ahora añadiremos que estas vías sirven al propio tiempo admirablemente al enlace de esos mismos suburbios con su metropoli; pues todas las vías particularias de aquellos, van á encontrar las comunales de que vamos hablando, que son á manera de articulacion ó diartrosis de aquellas, para conducirlas á la entrada de la urbe, por el punto á cada una mas conveniente. No han sido formadas con ese objeto, pero el interés individual de los suburbios se ha apoderado de ellas, y las obliga á prestar ese eminente servicio que seguramente es el mas importante de los que prestan, como vamos á ver.

¿Que son los suburbios respecto de las urbes en cuya proximidad se levantan? Examínese bien su organismo y su vida, y se verá que no son otra cosa mas que dependencias ó apéndices de la misma urbe, pues en rigor no subsisten por sí mismos, ni para sí mismos, sino por la urbe y para la urbe, que ha sido la que les ha dado el ser, y que es la que sostiene hoy su existencia, como la sostendrá mañana, hasta que llegue la época, que llegará, en que se verifique una anexion y fusion que ha de convertir á los suburbios en otros tantos barrios urbanos. Este es el fenómeno que constantemente y en todas partes nos presenta repetido la historia de todas las grandes urbes que, formadas originariamente por un pequeño y humilde núcleo, pero fecundo en savia urbana, han ido estendiéndose y dilatándose con el tiempo, cogiendo y abrazando sucesivamente los distintos órdenes de suburbios que en torno suyo iban tambien sucesivamente formándose. Los vestigios de estas sucesivas agregaciones, tendremos ocasiones repetidas de hacerlos observar de una manera incontrovertible y elocuente, cuando descendamos al exámen detallado de la urbe.

De consiguiente, debe presumirse, cabe asegurar que todos esos suburbios que hoy vemos desparramados en torno de una urbe cualquiera, tendrán la misma suerte que los anteriores, y que como estos serán tambien urbanos mañana.

Despréndese de ahí, que los suburbios son para la urbe á manera de hijuelas destinadas por la fuerza urbanizadora á convertirse en partes integrantes de la misma urbe. Esas hijuelas las tiene toda urbe, en cuyo seno se agite el espíritu de engrandecimiento y de porvenir. Son como esas erup-

ciones que prueban en el cuerpo humano un esceso de vida, una plétora que sin ellas podria llegar á ser peligrosa. Son una necesidad imprescindible en toda urbe de recinto limitado y murado, á la cual proporcionan la indispensable espansion y holgura de que le privan las murallas. Son los preliminares de todo agrandamiento y, como si dijesemos, las avanzadas de la urbanizacion.

En cuanto á la manera que tienen de llevar la vida, pueden los suburbios considerarse como parásitos de la urbe: viven la vida prestada que les suministra en gérmen la urbe que les ampara y protege, y les alimenta con su misma sangre.

Todo esto son los suburbios para la urbe, con ese cambio reciproco de servicios comun y general á todo cuanto toca é interesa á la humanidad. Véase, pues, si ha de considerarse importante el servicio que prestan los llamados caminos de ronda de que hemos hablado mas arriba, y que vienen á ser como el pedículo por donde esos apéndices reciben la sávia y el jugo que les da vida, y que devuelven á su vez mejorado á la urbe.

Sin embargo, como nadie ha comprendido que las rondas habian de prestar ese eminente servicio, no tienen ninguna de las condiciones necesarias para tal objeto, y son simplemente lo que la administracion ha creido que debian ser, una especie de paseo de cintura para comodidad y recreo de los moradores de la urbe. Doloroso es que no se les haya dado toda la importancia que se merecen.

§. III.

DEL NÚCLEO URBANO.

Entendemos por núcleo urbano, el agrupamiento que forman las masas calificadas de una urbe, enlazadas entre sí inmediatamente y sin solucion de continuidad por un sistema de vias aisladoras de dichas masas. El agrupamiento de las construcciones en mas ó menos reducido espacio, reconoce por causa lo que lo es de todo cuanto depende y se refiere á la urbanizacion, es decir, el espíritu de sociabilidad.

No vamos á examinar aquí si el agrupamiento es condensado ó espansivo. Para esto tendríamos que entrar en lo interior donde no ha llegado todavía la ocasion de penetrar. Vamos solo á examinar su contorno, tal cual desde la parte exterior se nos presenta.

Los agrupamientos urbanos se han ido formando sucesivamente en virtud de una ley de atraccion impuesta por la sociabilidad humana, de la misma manera que por medio de la afinidad molecular van formándose las cristalizaciones en la naturaleza inanimada, solo que nuestras cristalizaciones urbanas tropiezan con sobrada frecuencia con obstáculos que se oponen á su ulterior desarrollo. Es por consiguiente indispensable investigar si existen semejantes obstáculos, y en caso de existir, de donde proceden, puesto que, al recorrer el recinto de varias urbes, los encontramos de diversa índole y de diverso orígen.

Y esto que puede parecer poco importante, lo es sin embargo, y mucho, porque la urbe que, sin encontrar en torno suyo óbice de ningun género, se ha contenido no obstante en su crecimiento y desarrollo, revela claramente la falta de savia que ha impedido sus creces, al paso que, si vemos ciertos límites impuestos por obstáculos que no le habria sido fácil ni tal vez posible vencer, á esto y no á culpa suya atribuiremos el estado en que se encuentre, y si semejante estado no es satisfactorio, conocida á fondo su causa, la ciencia y la administracion podrán en su caso buscar y aplicar el remedio conducente.

Así, pues, examinaremos ante todo (A), la forma y magnitud de los núcleos urbanos, y luego nos ocuparemos (2A) de sus límites.

A.

De la forma y magnitud de los núcleos urbanos.

Los dos primeros accidentes que se observan al simple aspecto de un núcleo urbano cualquiera, son la forma que afecta, y luego la extension que abarca. Aun cuando poco tendremos que decir aquí respecto de la magnitud, por la indiferencia con que debe mirarse en absoluto por quien no trata de definir las diversas gerarquías de las urbes; no obstante, á fin de no involucrar materias heterogéneas, lo cual estaria poco conforme con el deseo

de claridad que nos anima, hablaremos por separado de estos dos particulares (B) de la forma y (2B) de la magnitud.

B.

De la forma de los núcleos urbanos.

La forma de un núcleo urbano no es de todo punto indiferente para todo aquel que trate de estudiar una urbe bajo el punto de vista de la ciencia. En efecto, la figura que afecte un agrupamiento de masas en combinacion recíproca edificadas, si estas son limitadas por obras de arte, es tal vez uno de los medios mas conducentes á la investigacion del orígen y fundacion de la urbe; y si no son limitadas, ni por artificios del hombre, ni por obstáculos de la naturaleza, tambien por lo comun nos dirá la forma del conjunto, la causa atractiva peculiar que dió orígen á aquella cristalizacion urbana. Y aparte de todo esto, como que la forma viene á imponer un trazado tiránico al camino de ronda cuya importancia, que hemos indicado respecto de los suburbios, no es menor con relacion á la urbe; se ve bien á las claras que semejante forma es muy digna de ser estudiada.

Si veis una urbe que afecte en su cintura una figura regular; desde luego podreis afirmar que esta urbe está circuida de murallas; porque donde quiera que la edificacion ha sido libre, se ha desparramado en todos sentidos, aun cuando por circunstancias especiales de una localidad se haya desarrollado mas en un sentido que en otro, como veremos despues. En este caso hay que proceder desde luego á definir la clase de figura que presente el recinto murado, porque segun ella sea, no será difícil descubrir los fundadores de la urbe, y si estos no, al menos los que le impusieron las murallas, Y hacemos esta distincion porque no todas las urbes fueron muradas desde la época misma en que se fundaron, sino que en algunas las fortificaciones vinieron despues.

Por regla general los recintos cuadrados revelan un orígen oriental; puesto que los primitivos urbanizadores que fueron orientales, adoptaron constantemente el cuadrado para sus grandes y espansivas urbanizaciones. Y aun cuando despues, andando los tiempos, las generaciones posteriores fueron empequeñeciendo los recintos, no por esto dejaron de darles la forma

cuadrada originaria, á no ser que algun accidente topográfico muy poderoso se opusiese á su propósito, mas aun entonces se nota la tendencia á la forma cuadrada.

Los romanos, que por lo comun urbanizaban militarmente, daban tambien á sus castros la figura cuadrada á que se ceñiria naturalmente la poblacion militar ó civil que dentro de ellos se establecia. Algunas veces, sin embargo, adoptaban la forma rectangular; y era comunmente cuando la colonia militar tenia en frente un enemigo que combatir, en cuyo caso, este frente representaba el lado menor como mas estratégico, dejando los lados mayores hácia donde eran menos temibles los ataques. En estos casos, el lado mayor era igual á una vez y media la longitud del menor.

Hasta los urbanizadores feudales conservaron asimismo la forma cuadrada en sus urbanizaciones, solo que obedeciendo al espíritu de individualismo predominante en su época, redujeron el castro á *castrillo* ó castillo, donde el jefe se encerraba con su familia y sus gentes de guerra, dejando á las familias de sus vasallos en la parte esterior de su pequeño castro, donde la urbe se estendia á medida de su voluntad, á proporcion que las necesidades del acrecentamiento lo exigian. Y cuando se habia formado ya un vecindario bastante numeroso, capaz de constituir una comunidad ó ayuntamiento que se sentia bastante fuerte para tomar su propia defensa; entonces se formaba un verdadero castro murado que protegia toda la urbe desparramada por la falda del monticulo en que el castillo se levantaba. Mas como por lo comun esas faldas afectan en torno de tales monticulos una forma redondeada, las murallas describian esa misma forma. Aquí es donde desaparece, seguramente por primera vez en Europa, la forma cuadrada ó rectangular mas ó menos pronunciadas de los orientales y de los romanos, y donde empiezan las formas poligonales, afectando conjuntos mas ó menos redondeados.

Es curioso que así como el castro romano dió orígen y nombre al castrillo ó castillo feudal, así tambien despues más adelante, cuando desapareció el feudalismo, y se levantaron prepotentes ayudados por la monarquía las comunidades ó ayuntamientos, el nombre de ciudad que se confirió á las urbes muradas, se trasmitió á los castillos que perdieron la denominacion de tales por ser una reminiscencia feudal, y tomaron el de *ciudadelas*, equivalente á pequeñas ciudades, por considerarse en la época á que nos referimos, como el último refugio de todos los ciudadanos. Esto era, por supuesto, antes que los monarcas se apoderasen de esas fortalezas, y las empleasen como medio de represion de las comunidades.

Los árabes siguieron en España un sistema análogo al feudal, levantando en las fronteras que querian guardar castillos ó alcázares en cuyo alrededor y á cuya sombra se cobijaban las familias de sus guerreros dependientes del alcaide.

Nuestros antepasados cuando conquistaron las Américas encontraron allí algunas urbes de alguna estension é importancia, como la de Hochelaga, por ejemplo, cuyo recinto tenia la forma exactamente circular, segun es de ver por el antiquísimo plano que copiamos en el atlas. (LÁMINA III, *figura* 1.ª) aun cuando sus masas edificadas ó islas del interior tenian una forma rigurosamente cuadrada. En cuanto á las ciudades que los conquistadores fundaron allí, cabe decir que no les dieron ninguna forma determinada, pues como adoptaron muy sábiamente el principio de libertad en las construcciones, y como por otra parte las obras de defensa que improvisaban no tenian el carácter de permanentes; se contentaron con fijar la forma cuadrada ó rectangular para las islas del interior, y dejaron que las construcciones fuesen estendiéndose en cualquier sentido, siendo de todo punto indiferente la forma del recinto, provisionalmente fortificado, no murado, el cual se adaptaba á las circunstancias topográficas de la localidad.

Por todo lo que acabamos de decir, se comprenderá que en ocasiones la forma de un recinto urbano, impuesta por una fortificacion, puede darnos una idea, ó bien acerca de los fundadores de la urbe, ó bien de los que la amurallaron.

En cuanto á las urbes que no se han visto en la triste necesidad de amoldarse á la tiránica cintura de las murallas, y que por otra parte tenian en su derredor un campo libre y desembarazado para crecer y estenderse, es evidente que la forma que afecte su conjunto ha de ser hija de la voluntad individual de cada constructor. Mas como la voluntad, por libre que sea, obedece siempre á un principio de utilidad y conveniencia en todo cuanto emprende, y mas especialmente aun en lo relativo á obras urbanas, es claro y evidente que la forma, obedeciendo á esa voluntad individual multiplicada por el número de constructores, ha de revelarnos el principio de utilidad y conveniencia á que la mayoría de esas voluntades hayan obtemperado.

Bajo este concepto las urbes, cuyo agrupamiento de edificaciones presente una forma decididamente prolongada, nos indican que deben su origen y formacion ó bien á un gran camino trascendental de muchísima concurrencia, ó bien á un rio de mansa corriente que ofrece útiles ventajas en la pesca ó en la pequeña navegacion. Cuando se ofrecen circunstancias de esta

naturaleza, á la primera casa que se levantó en la márgen de una carretera ó á orillas de un rio, siguen luego otra y otras en el sentido de la longitud, disputándose á porfia todos los concurrentes la proximidad de lo que con razon juzgan como elemento de bienestar y prosperidad para sus familias. Y al cabo de algunos años se encuentra un núcleo urbano muy prolongado formado por la fuerza de atraccion, ya sea de la carretera, ya del rio. Se habrán formado otras calles accesorias, pero todas afectarán el paralelismo con el núcleo primitivo á lo largo del elemento á que la urbe debe su existencia.

Las formas que se acerquen mas al cuadrado ó al círculo, en urbes libres de todo obstáculo se entiende, indicarán la existencia ó bien de un centro comun de atraccion, ó bien el concurso de causas que tiendan á desparramar con fuerzas equivalentes las construcciones. En el primer caso, podria ser el centro atractivo un puerto ó un gran mercado: en el segundo la confluencia y cruce de varias carreteras.

De todos estos incidentes de la urbanizacion existente hablaremos con mas estension y oportunidad, despues que, habiendo penetrado ya en el interior de las urbes, vayamos estudiándolas analíticamente en todas sus moléculas, arrancando nuestra análisis desde el punto de su núcleo originario que se encuentra siempre en toda urbe, si se busca con detencion y esmero.

Al tratar en el párrafo anterior de los suburbios, hemos encontrado interpuesta entre ellos y la urbe una via colectora de todas las que vienen desde á fuera en direccion al núcleo urbano, via que llena el objeto de conducir todas las vias esteriores, donde quiera que las encuentre, á los diversos puntos de entrada que ofrezca el casco urbano, segun mas convenga al viagero. Pues bien, ahora debemos añadir que esa misma via tiene y llena simultáneamente otro objeto no menos importante, cual es el de recoger á su vez todas las vias que salen del casco urbano, y conducir y distribuir su vialidad por todas las demás vias afluyentes del esterior, tambien á voluntad del viandante. Esto pone en relieve la importancia de esa via de cintura, que por lo mismo se encuentra en todas las urbes, por poca que sea su magnitud. Conviene, pues, que la examinemos.

Su forma será siempre la misma que presente el casco urbano en su periferia, como que en rigor viene á representar y graflar esa misma periferia. Así, pues, todos los accidentes y grandes ángulos, asi entrantes como salientes, que tenga el casco urbano, todos se verán remedados en la via de cintura. De esto se desprende que ese trazado no puede satisfacer por ningun concepto al doble é importantísimo objeto á que debiera responder, segun acabamos de

indicar. De ahí los costosos rodeos que las mas de las veces nos vemos precisados á dar para penetrar en lo interior del casco urbano.

En cuanto á las demás condiciones viarias, rarísimas veces, ni aun en las urbes que de mas cultas blasonan, responden esas condiciones á la doble importancia de la via. Cuando mas se ha querido honrar una via de ronda, se la ha convertido en paseo de espansion para los moradores urbanos, lo cual prueba que no se comprendian ni poco ni mucho los oficios que la tal via está destinada á prestar. A los encuentros de las vías interiores y esteriores por uno y otro lado, hay que agregar los que forman los diversos tramos en que la misma via se encuentra dividida. Y á tan repetidos encuentros, que imponen á la vialidad continuas inflexiones, no corresponden generalmente ni la anchura de la via, ni siquiera las plazoletas de articulacion ó de encuentro en tales casos indispensables.

Además de esto, el firme no lo es nunca tanto que pueda resistir al continuado movimiento que por tales vías se verifica, como que á ellas viene á afluir todo el que parte de la urbe hácia fuera, así como todo el que parte de fuera, y se dirige hácia dentro. De esto provienen los continúos y á veces harto profundos baches que hacen intransitables ó punto menos, los caminos de cintura de todas las grandes urbes, defectos que por regla general son mayores, *á proporcion* que es mayor la importancia de la urbe, porque tambien entonces es mayor la del movimiento, y muchísimo mayor por consiguiente el desgaste y trituracion del firme.

Finalmente, si el asentamiento de la urbe está en un terreno sembrado de accidentes topográficos, pocas son las veces en que tales accidentes se corrigen para regularizar siquiera algo el trazado vertical de la ronda. Examínense esas vias en una urbe cualquiera, aunque sea de las de primera gerarquía, y se verá seguramente que no exageramos.

De todos modos á nosotros nos servirán en nuestra escursion imaginaria para penetrar en lo interior de la urbe, que ya anhelamos examinar y conocer en todos sus detalles mas minuciosos.

2B.

De la magnitud de los núcleos urbanos.

Poco, muy poco podemos decir acerca de la magnitud de los agrupamientos urbanos, nosotros que lejos de tratar de establecer gerarquías de ningun género entre las urbes existentes, quisiéramos mas bien ver borradas y olvidadas las que existen. Para nosotros tan digna de consideracion es una urbe de diez hectáreas, como una de diez mil: todas son urbes; todas dan albergue á la humanidad, y solo hay que desear que en todas fuese igualmente bien atendida.

Para nosotros la única magnitud que encontramos digna de ser tomada en cuenta, no es la absoluta, sino la relativa á la poblacion que encierra, aquella que nos ha de indicar la parte de superficie que corresponda á cada familia ó á cada individuo. Mas esta magnitud no podemos examinarla aquí, porque siendo el resultado de una comparacion entre dos objetos, no cabe verificarla ahora, cuando solo podriamos comprender uno de ellos.

2A.

De los límites de los núcleos urbanos.

Al recorrer el camino de ronda para dar la vuelta á una urbe y examinarla en su contorno, que es lo que debe hacer en su exámen de investigacion cualquier hombre observador, podrán presentársenos dos casos distintos, muy dignos ambos de atencion. Uno es cuando la urbe se presenta abierta, libre y desembarazada por todos sus costados, de manera que ella goce de la mas amplia facultad de crecer y estenderse sin obstáculo de ningun género, y nosotros tampoco lo encontremos para penetrar en su recinto interior por todas las boca-calles que dan á la ronda. El otro caso es cuando entre la urbe y nosotros se interpone algun obstáculo formal y permanente, na-

tural ó artificial, que impida á la urbe dilatarse, y á nosotros penetrar en su interior. Vamos, pues, á hacernos cargo separada y sucesivamente de estos dos casos hablando primero (B) de las urbes ilimitadas, y luego (2B) de las limitadas.

B.

De los núcleos urbanos ilimitados.

Núcleo urbano ilimitado es para nosotros aquel que no tiene en torno suyo obstáculo ni embarazo que impida su crecimiento y dssarrollo, y en cuyo recinto pueda penetrarse por todas las calles que van á desembocar en su periferia. La consideraremos ilimitada tambien, aun cuando por algun punto de esa periferia tropiece con un obstáculo natural ó artificial que corte ó impida por aquel lado su estension; porque semejante obstáculo parcial y reducido, no embarga la facultad que le queda á la urbe, de crecer por todos sus demas lados. La ilimitacion nosotros la fundamos principalmente en esa facultad, pues los obstáculos parciales, aun aquellos que mas poderosos se presentan, pueden ceder y ceden, cuando la fuerza vital de la urbe llega á hacerse prepotente. Aparte de que gozando de la libertad natural de dilatarse y estenderse, y teniendo por todos los demás puntos de su periferia campo ancho é ilimitado para verificarlo; ¿qué puede importar la existencia de un obstáculo reducido y concretado á algun solo punto?

Si la urbe que tratamos de examinar, es muy grande y muy importante, raras veces, sobre todo en nuestro viejo continente, la encontrarémos ilimitada. La ilimitacion parece reservada á las pequeñas urbes que gozan, como privilegio á ellas reservado, lo que es propio de todas por ley natural, pues la facultad de crecer y ensancharse y estenderse es para el hombre y por consiguiente para sus viviendas un derecho emanado de la ley natural. Hay mas: es un precepto, una obligacion, pues Dios mandó al hombre que creciese y se multiplicase y llenase la tierra: luego el engrandecimiento de las urbes deberia ser favorecido y fomentado, mas bien que comprimido.

En efecto, parece que el corazon se dilata al contemplar una urbe que goza de la facultad de desenvolverse por todos ó por casi todos los puntos de su periferia. Podrá no crecer de hecho; pero entonces ya sabemos que es

por falta de fuerza vital bastante para adquirir mayor desarrollo; y sobre todo nos queda la satisfaccion de pensar que, cuando por cualquier circunstancia favorable, de esas que no sin alguna frecuencia aparecen en la vida de las urbes, se sienta empujada á adquirir mayor espansion y desarrollo, podrá verificarlo libremente y sin embarazo, sin que en su progreso se vea atajada ni comprimida. Y sabemos entonces de antemano que ese crecimiento y desarrollo, en ningun sentido violentado, podrá verificarse de la manera mas espontánea, mas natural y mas conforme con la conveniencia individual y colectiva. ¡Cuán diferente es el aspecto que presenta una urbe limitada! Vamos á verlo.

2B.

De los núcleos urbanos limitados.

Los límites pueden ser impuestos á una urbe, ó bien por la naturaleza, ó bien por el artificio de los hombres. Así pues, para no involucrar dos casos harto diferentes entre sí, siguiendo nuestro popósito analizador, hablaremos primero (C) de los límites naturales, y en seguida (2C) de los artificiales.

C.

De los límites naturales.

Miramos con repugnancia todo cuanto produce limitacion, y opone obstáculos al natural engrandecimiento de una urbe; pero hemos de confesar con nuestra habitual franqueza que los obstáculos naturales no nos repugnan tanto, ni con mucho, como los artificiales, aun aquellos que son simplemente morales ó imaginarios, hijos solo de una prescripcion administrativa. Al fin y al cabo los obstáculos artificiales pueden siempre, salvas rarísimas escepciones, ser vencidos y superados por el ingenio del hombre á quien Dios confirió el dominio sobre la tierra.

Si recorreis algunas poblaciones que sufren una limitacion natural, casi siempre, en todas partes observareis la lucha del hombre con los obstáculos que la naturaleza oponga al desarrollo del conjunto de sus viviendas. ¿Cuáles pueden ser esos obstáculos? Examinémoslos.

Encontraremos algunas urbes fundadas en una isleta ó casi isla pegada al continente por solo una lengua de tierra, y rodeada por el mar. Un aislamiento y limitacion semejante, puede ser tambien producido por un rio caudaloso.

Hay tambien situaciones urbanas completamente terrestres que se ven limitadas y aisladas por obstáculos naturales asímismo terrestres, que producen efectos tal vez mas poderosos, que los del agua. Estas situaciones que nuestra rica lengua denomina *isleos*, son producidas por montes escarpados ó por grandes peñascos que las envuelven por todos ó por casi todos sus lados.

Otros núcleos urbanos encontramos, en que la limitacion está impuesta por el concurso de obstáculos terrestres y de obstáculos acuáticos. Muchas son las urbes antiguas, cuya fundacion data de épocas de guerras esterminadoras, asentadas al pié de un monte escarpado, y que tienen por delante un rio mas ó menos caudaloso, accidentes topográficos que en el concepto y segun las miras de sus fundadores, fueron buscados para protegerlas, y que ahora en la época de paz y cultura que hemos alcanzado, sirven solo para embargar su crecimiento. Otros hay, que tienen el mar por delante y grandes peñascos por detrás.

Tales son los obstáculos y límites que la naturaleza pone al desarrollo de algunos núcleos urbanos. Siempre son sensibles; pero examinados á la luz de la sana é imparcial filosofía ¿cuáles son los efectos que producen en urbanizacion? Nos atrevemos á aseverar, que no producen ninguno malo; y casi casi estamos por afirmar, que los producen muy buenos.

Algunas urbes encerradas dentro de tales límites, conservan, es verdad, una vida estacionaria; pero al mismo tiempo vemos, no sin admiracion, otras que han crecido, y se han agrandado, y están ricas y florecientes, á pesar de tales obstáculos que han vencido, y á que se han sobrepuesto. ¿Y qué significa esta diversidad de resultados en circunstancias análogas ó idénticas? que en unas urbes los obstáculos naturales han predominado al hombre, al paso que en otras, el hombre ha dominado los obstáculos. ¿Y esto, en qué ha consistido? En que en las primeras, ora por el carácter peculiar de sus moradores, ora por algunas circunstancias especiales de la localidad, que solo sobre el terreno pueden apreciarse, y que tal vez la historia civil y política podia revelarnos, no ha habido toda la sávia, todo el vigor de vida, todo el

empuje necesario para obrar con enérgica resolucion y luchar con denuedo contra los obstáculos que las comprimian; mientras que en las segundas por causas contrarias, bien que de igual orígen, la vida urbana ha tenido bastante fuerza, vigor y resolucion para emprender esa lucha con glorioso éxito. No parece sino que los obstáculos amilanaban á las poblaciones de las primeras; y que esos mismos obstáculos enardecian el espíritu, aguijoneaban el ingenio, y provocaban á grandes empresas á las de las segundas. Así, mientras las primeras se resignan á vivir estrechadas y comprimidas dentro de su natural recinto, las otras abren túneles, trituran grandes peñascos, establecen puentes, muelles y diques, y trasforman por completo la comarca que les rodea, ó bien, si es el agua la que se opone á sus designios, multiplican sus barcos y hacen servir al elemento que se presentaba con ínfulas de avasallador, como medio subyugado á su voluntad para acrecentar su prosperidad y su riqueza.

Hé aquí como los obstáculos naturales que limitan algunos recintos urbanos, con tal que las poblaciones en ellos encerradas hayan tenido la conciencia de su poder y libertad de accion, lejos de haber impedido el desarrollo de tales urbes, se han convertido en instrumentos de su poder y engrandecimiento. No sucede así por desgracia con los obstáculos y limitaciones artificiales.

20.

De los límites artificiales.

Todavía no hemos llegado á lo último del análisis; todavía hemos de hacer otra distincion, porque los límites que el hombre impone al crecimiento de una urbe, no son siempre de una misma especie. Y como por otra parte producen diferentes resultados, segun su diversa naturaleza, creemos conveniente y hasta necesario tratarlos separadamente.

Los límites artificiales son á veces materiales por ser material, sólido y tangible el obstáculo que se opone al agrandamiento de una urbe, y de estos, hablaremos antes (D); otros son simplemente morales ó imaginarios, fundados solo en disposiciones administrativas, y de estos hablaremos despues (2D).

D.

De los límites artificiales materiales.

Los límites materiales que por obra del hombre se han impuesto á un gran número de urbes, son muchísimos, á bien que no todos ellos oponen obstáculos igualmente terribles al ensanche de estas.

Empecemos por los mas débiles, y seguiremos hasta encontrar los que ejercen mayor presion y resistencia. Ante todo, vemos algunos núcleos urbanos rodeados de un camino de ronda, en que vienen á terminar y á perder su continuidad todas las calles de la urbe que desembocan hácia fuera. Luego vemos en las mismas ó en otras urbes que se desarrollan en su contorno, algunas carreteras mas ó menos trascendentales que vienen á aumentar la fuerza aisladora y limitativa de la ronda. En tercer lugar, tropezamos en alguna ocasion con canales de navegacion ó de riego. En cuarto lugar, deben añadirse los ferro-carriles llamados de circunvalacion ó sea de cintura con que algunas urbes han querido reemplazar las antiguas rondas. En quinto lugar, vienen los senderos, surcaños, lomas ó paredes que cercan las propiedades particularias, y que multiplicadas en torno de una urbe, vienen á constituir un verdadero límite artificial de la misma. Sexto, y finalmente, las fortificaciones y murallas.

Todos estos accidentes de la topografía artificial ó creada por el hombre, oponen obstáculos al progreso desenvolvente de un grupo cualquiera de urbanizacion. Algunos de estos obstáculos son verdaderamente débiles, y ceden, por decirlo así, al primer empuje; mas no por esto dejan de ser tales y de constituir una verdadera limitacion al núcleo urbano que á ellos está subordinado. El camino de ronda, por ejemplo, parece á primera vista que no debiera considerarse como obstáculo; pero lo es tanto, que al estudiar la historia del desarrollo de un núcleo urbano, se nota con admiracion, que aun hoy existe la planta misma de otras antiguas rondas, planta que se encuentra aun intacta, solo que las sucesivas edificaciones la fueron envolviendo; y este fenómeno que el hombre observador en materias de urbanizacion verá grafiado en los planos de casi todas las grandes urbes antiguas, y que los que no quieran tomarse la molestia de hacer esta observacion, lo verán con-

firmado en los nombres de boulevares, calles de ronda y otros igualmente significativos que conservan algunas vías urbanas, este fenómeno, repetimos, prueba hasta la última evidencia, que la urbe para crecer, estenderse y dilatarse, tuvo que saltar, por decirlo así, por encima del obstáculo que el camino de ronda le oponia. Lo mismo con corta diferencia cabe decir de las carreteras, de cuya resistencia al crecimiento de una urbe se encuentran tambien elocuentes vestigios en el interior de algunas de ellas. Y ahora, modernamente, despues que las naciones cultas han establecido una legislacion especial para esta clase de vías, que no solo hace inviolable á la edificacion la planta de las mismas, sino tambien de una zona de mayor ó menor amplitud por banda y banda, la fuerza de ese obstáculo ha aumentado en gran manera, tanto, que sin la intervencion y autorizacion administrativas, cabe decir que son insuperables á los esfuerzos individuales, y aun á los de las municipalidades, impidiendo de este modo el crecimiento natural y espontáneo de una urbe.

No menos fuertes son los obstáculos que al engrandecimiento de un núcleo urbano oponen los canales de navegacion ó de riego que los ciñen. La fortuna es, que por lo comun no circundan ningun núcleo, pues por su misma naturaleza afectan en general solo á alguna zona. Mas puede abrigarse la seguridad de que por allí por donde se desenvuelva, un canal de riego sobre todo, no se estenderá la urbe. La razon es obvia: al obstáculo material que con sus construcciones opone un canal de riego, se agrega el moral que se funda en la afeccion de la propiedad, por regla general dividida y triturada hasta el estremo en los terrenos que disfrutan de los beneficios del riego, principalmente en las inmediaciones de una grande urbe. Menor es el obstáculo que opone un canal de navegacion, que constituyendo por su naturaleza un centro de atraccion urbana, se ven sus dos márgenes bien pronto guarnecidos de edificios, aunque rota siempre la continuidad por la del cáuce del canal que la vida urbanizadora salvará, cuando sea oportuno, por medio de algun puente, como sucede en los rios aun los mas caudalosos.

Los ferro-carriles de cintura aislan tambien y limitan los núcleos urbanos por razon de los peligros que ofrece traspasarlos, cuando no se han adoptado los medios conducentes á eludir el riesgo; y como esto nunca, en lo que hasta aquí hemos visto, se ha hecho en la forma y estension debidas, es de ahí que los tales ferro-carriles se deben considerar como un verdadero límite de toda urbe que los tenga.

Estraño parecerá á algunos que contemos entre los obstáculos opuestos por el artificio de los hombres al desarrollo de un núcleo urbano, no solo las

paredes que cercan y dividen las propiedades particularias, sino hasta los pequeños y casi imperceptibles surcaños y lomas que con frecuencia sirven lo mismo que aquellas al indicado objeto. Y mas estraño parecerá todavía que tal sentemos nosotros que abrigamos la conviccion íntima de que el desenvolvimiento secundario de un grupo de urbanizacion en torno de un grupo primitivo, ha debido verificarse siendo las vias limitadoras de la propiedad particularia las generatrices de las calles. Sin embargo, cesará esta estrañeza al tomar en cuenta que las circunstancias de los tiempos han cambiado por completo, pues hoy no sucede como en los tiempos primitivos en que cada cual edificaba en su propiedad segun le parecia mas conveniente á sus intereses, sin mas cortapisa que la de respetar y dejar salvas las servidumbres de paso en la amplitud legal ó convencional. Al presente, se establecen reglas para las alineaciones y rasantes de las calles, y es indispensable subordinar á esas reglas todas las construcciones. Y como esto impone la necesidad, ora de espropiar terrenos agenos, ora de rectificar linderos, ora de buscar ciertas compensaciones que armonicen los intereses á veces opuestos de las diversas propiedades, cosas todas que están fuera del alcance de los particulares, y á veces aun de la administracion, so pena de sucumbir ignominiosamente á exigencias parciales é injustas; es de ahí, que esos débiles surcaños, casi imperceptibles, constituyen un obstáculo invencible á la edificacion, y forman por consiguiente un verdadero límite artificial que comprime á la mayor parte de nuestras urbes. Es tan terrible en nuestro concepto este obstáculo, que llegamos á recelar que, aun en el caso que habrá de suceder, de que la administracion se proponga con todo su poder realizar el agrandamiento de alguna urbe; si ese poder no se estrella realmente contra dicho obstáculo, encontrará por lo menos en él una rémora constante que esterilizará durante muchos años todos sus esfuerzos. El respeto dispensado á la propiedad y las exigencias de esta, no siempre compatibles con las de la regularidad de un proyecto de agrandamiento, habrán de producir donde quiera y siempre una situacion engorrosa y difícil, que á todo trance tendrá al fin y al cabo que subyugarse al interés general.

Llegamos por fin al último, pero al mas terrible de los obstáculos artificiales y materiales que pueden oponerse al crecimiento de un núcleo urbano, tales son las murallas. La historia de la urbanizacion no registra nada que tantos perjuicios haya ocasionado al desarrollo de las mas importantes urbes, como los muros de cerca. En otros tiempos, en las épocas de grandes y sangrientas guerras y de contínuas luchas parciales no menos sangrientas, y cuando no se empleaban ni se conocian los formidables ins-

trumentos de destruccion que la invencion de la pólvora puso á disposicion de los ejércitos, las murallas tuvieron su razon de ser, ofrecieron sus ventajas, y pudo considerarse como una gran distincion para las urbes de primera gerarquia, el ser plazas fuertes. Mas estas ventajas fueron neutralizadas bien pronto por enormísimos perjuicios que desgraciadamente no han sabido evitarse, destruyendo de raiz la causa que las producia, porque ya no tenia objeto, pues no tenemos ahora las guerras de esterminio, y cuando las hay, suavizadas siempre por las costumbres de la civilizacion moderna, está probado que las mas fuertes murallas de una urbe no pueden resistir á la fuerza demoledora de las monstruosas máquinas de guerra de que puede disponer un ejército enemigo.

Existen, pues, por sensible que sea consignarlo, un crecido número de urbes cerradas por altos muros de mamposteria, que solo dejan algunos pocos y contados y siempre estrechos é incómodos huecos para penetrar en el interior de su recinto; y son por lo mismo en gran número las urbes que esperimentan los efectos, en materias de urbanizacion horrorosos, de semejante limitacion artificial. Estos efectos que directa é inmediatamente se hacen sentir por la carencia de espansion de que adolece toda urbe murada, trascienden á todas sus partes constitutivas, viarias y edificadas, y aun á la higiene urbana.

Al querer penetrar en el interior de una de esas malhadadas urbes, se tropieza desde luego con el inconveniente de no poderlo verificar mas que por alguna de las escasas y reducidas puertas que, como por favor, se le conceden. Mas al dirijirnos á uno de esos huecos, como que las exijencias de la fortificacion, han estrechado su ámbito, y como por otra parte, á causa de ser pocas las aberturas, hay una gran concurrencia de entrantes y salientes, ora con vehículos, ora con caballerías, ora á pié; la entrada se hace difícil, penosa y arriesgada, imponiendo á todos una pérdida considerable de tiempo.

Lo mismo que decimos respecto de la entrada, debe darse por repetido y aplicado á la salida que impone iguales trabajos y sacrificios.

Y todavía no es esto todo. Lo peor es que ni la entrada ni la salida pueden verificarse á todas horas, pues á una hora dada se cierran todas las puertas y los postigos, si los hay, y no vuelven á abrirse hasta el dia siguiente á la hora de reglamento. Así es que el desgraciado que tiene necesidad ó un gran interés en salir ó entrar por la noche, que quiera que no quiera, ha de sacrificar sus intereses y sus necesidades á las prescripciones de la ordenanza militar.

Y aun hay mas. Supongamos que llegamos tarde á una poblacion aprisionada por murallas, y que tenemos que retroceder por encontrar cerradas las inexorables puertas: ¿qué nos queda que hacer entonces? No podemos permanecer allí, porque, á parte de los inconvenientes de pasar una noche al sereno, los centinelas nos echarian á tiros, si de otra manera no quisiésemos buenamente retirarnos. Es, pues, preciso desandar un buen trecho de lo andado, y retroceder hasta encontrar un albergue que nunca encontraremos ni muy cómodo ni cerca, porque la existencia de las murallas trae consigo un apéndice tan funesto á la urbanizacion como ellas mismas, y es el de los fosos con su glácis y su zona militar por añadidura, apéndice que abarca una grande estension de terreno á todo el rededor de la urbe, en el cual no puede levantarse edificio alguno de mamposteria, tolerándose solo en él, como de gracia, algunas chozas de madera. Así es que para encontrar hospedaje tendremos que salirnos fuera de esa triple zona, donde hallaremos un suburbio viario, y en él algun parador adecuado á las costumbres y necesidades de las gentes que están al servicio de la vialidad. Allí, en ese suburbio, tropezaremos con un buen número de personas que como nosotros habrán llegado tarde, y durante la noche irán llegando otras y otras que imponiéndose sacrificios y privaciones, se aprestan para llegar á la mañana siguiente de los primeros á los umbrales de la apetecida puerta.

Si hubiese quien tuviese la paciencia necesaria y el genio indispensable para ir reuniendo los datos de todas las pérdidas materiales que, solo bajo el punto de vista económico, ocasionan las murallas todos los dias y todas las horas, así á los viandantes, como á los moradores de la urbe; habrian de arrojar una suma espantosa que demostraria que al cabo de pocos años, con es producto de esas pérdidas, podrian hacerse de plata los muros que hoy son de mamposteria.

Y con ser tan enormes los perjuicios que bajo este punto de vista acarrean los muros de un núcleo urbano, no son, sin embargo, los mas considerables, pues hay todavía otros que les llevan ventaja. Aun cuando no hemos entrado todavía en el interior del recinto, ya desde fuera se nos presenta una perspectiva que nos deja adivinar lo que allí pasa, y calcular hasta donde alcanzan los efectos y resultados de los comprimentes muros. Por de pronto observamos desde fuera que las masas edificadas se levantan en lo interior á una grande altura, presentando, respecto de las murallas, á manera de un colmo ó monton sobresaliente, y que realmente parece que vá á desbordarse. Esto nos está diciendo con mucha elocuencia, que la edificacion, privada por los límites artificiales de poderse estender y dilatar en el sentido horizontal,

busca una compensacion, levantándose en el vertical hasta donde le sea posible. Este hecho, que es muy natural, que vemos reproducido constantemente en todas las urbes ceñidas hoy, ó que lo estuvieron antes, por fuertes muros; este hecho supone de necesidad una sobreposicion indefinida de pisos en todas las masas edificadas, y una carestia de terrenos que ha de haber obligado á aprovechar para las construcciones todos los intersticios que hubiesen podido quedar huecos en los tiempos antiguos, y que por consiguiente la poblacion, casi siempre numerosa, en tales recintos encerrada, ha de vivir amontonada y comprimida, y como metida dentro de los cajones de una grande anaquelería, y además que las calles habrán de ser estrechas, no quedando por añadidura un jardin para desahogo de las familias. Tales son las apreciaciones que desde fuera y á la simple vista de una urbe murada podemos formar; apreciaciones que ampliaremos despues, cuando hayamos penetrado en lo interior, donde observaremos con espanto los incalculables perjuicios que la conglomeracion de viviendas produce en el órden material, higiénico, económico, moral y político, asi respecto de las familias, como de la colectividad municipal, y aun del Estado.

Otro fenómeno viene á llamar muy poderosamente nuestra atencion, y cierto que la merece toda entera. Al paso que de las murallas para adentro vemos levantarse la edificacion condensada, comprimida y amontonada; de murallas á fuera solo descubrimos, primero una zona que no es mas que un gran yervazal, y luego otra mas dilatada y concéntrica á la primera, en la cual se levanta alguna vegetacion, pero nada de edificios, como no sea alguna que otra choza vergonzante, que parece achicarse y esconderse para que, no la vean y denuncien los celadores de la fortificacion. Y es que constantemente en torno de las murallas de toda urbe que tiene el triste privilegio de ser considerada como plaza fuerte, existe una zona inculta, destinada á fosos y glácis que es como el complemento inmediato de la fortificacion, viniendo despues otra zona mucho mas dilatada en que está prohibido levantar construccion alguna que pueda servir como quiera de parapeto á los enemigos, zona que viene á ser el último complemento de la fortificacion. Por manera que la accion de las murallrs es tan tiránica y funesta y trascendental, que despues de haber violentado y comprimido las fuerzas urbanizadoras y naturalmente espansivas de un núcleo urbano, convierte en desierto una grandísima estension de terrenos que, por su situacion y peculiares condiciones: hubieran podido ser ventajosamente urbanizados, ventajosamente para sus propietarios y ventajosamente para la gran masa del vecindario, condenada á vivir en casas prestadas, sufriendo la dura ley del monopolio.

Acabamos de escribir una palabra siempre odiosa, porque siempre supone el sacrificio de la libertad de todos á las ventajas de unos pocos, y que aquí nos presenta como el colmo de todos los perjuicios é iniquidades que la existencia de las murallas trae consigo. Que estas envuelven un monopolio artificial, es indudable, evidentísimo. Los terrenos circunscritos por las murallas gozan del privilegio de la edificacion en daño y perjuicio directo é inmediato é injustificable además de los terrenos esteriores. Y este privilegio representa un monopolio de la habitabilidad, dispensado sin razon alguna plausible á los afortunados dueños de los terrenos edificables, monopolio cuya fuerza tiránica se hace sentir en el mercado de las habitaciones cuyos precios suben á voluntad de los monopolizadores. Porque ese monopolio es incomparablemente mas funesto, que los otorgados esplícitamente por la ley ó la administracion, á los cuales va constantemente unida una tarifa á que tienen que subordinarse los precios, y que neutraliza algun tanto los perjuicios del privilegio; al paso que el monopolio de la edificacion y por consiguiente de las habitaciones, como que es un resultado natural y forzoso de la existencia de las fortificaciones, como que la administracion no lo concede, y ni siquiera se ha dado cuenta de su existencia, pues no la ha conocido ni la comprende, no tiene tarifa alguna ni directa ni indirecta, ni siquiera moderador alguno, y campea libre y desembarazadamente, aun cuando, rigurosamente hablando, se encuentre dentro de un terreno vedado por la ley.

Los perjuicios ocasionados por semejante monopolio, afectan por un lado á los propietarios de los terrenos foráneos, prohibiéndoles el aprovechamiento de esos terrenos para la edificacion, y por otro afecta lastimosamente á la gran masa de inquilinos que se ven privados de los beneficios que la libre concurrencia produciria en los alquileres, y condenados á sucumbir á las exigencias de los propietarios.

Otras muchas consideraciones podríamos hacer acerca de este asunto que tiene una gravísima trascendencia, y que si bien se examina, se encontrará que llega hasta afectar las bases del edificio social. Mas como no escribimos para concitar pasiones aviesas, sino para ilustrar la opinion sensata, y mas directamente aun, para llamar la atencion administrativa hácia las gravísimas cuestiones que las materias de urbanizacion encierran; haremos aquí punto redondo, prefiriendo que se adivine lo que omitimos, á que pueda tachársenos de imprudentes por lo que digamos.

2D.

De los límites artificiales, morales ó imaginarios.

Encontramos algunas urbes que, con no tener un cinto de mampostería ni otro obstáculo material que se oponga á su crecimiento y estension, no crecen sin embargo ni se estienden, pareciendo como que una voz mágica y misteriosa haya remedado para ellas aquel mandato de Dios impuesto á las olas del mar: *De aquí no pasareis.* Y en efecto, existe este mandato, pues aun cuando no se haya dado directamente con tal objeto, los resultados, indirectos si se quiere, pero inmediatos, son los de una limitacion materialmente impuesta.

En casi todos los paises y naciones se exige á los pueblos una contribucion indirecta que antiguamente se llamaba de puertas, porque se cobraba á la entrada de las urbes amuralladas, y que hoy, aun cuando no ha perdido del todo su primitiva denominacion, se llama mas propiamente de consumos por haberse estendido á todas las urbes aunque no tengan murallas ni puertas. En las pequeñas urbes donde la poblacion vive desparramada, los vecinos han llegado á arreglarse de manera que semejante impuesto ha venido á convertirse en directo; mas las urbes que tienen un vecindario muy numeroso, y donde por consiguiente semejante conversion seria, ya que no imposible, sumamente difícil, conserva su forma originaria, y se exige á los artículos llamados de consumo á su entrada á tales urbes. De ahí resulta, que allí donde no hay cercas, ni por consiguiente puertas, se establecen unas y otras imaginarias, pues de otra manera seria imposible la exaccion del tributo. Al efecto, se fija una línea imaginaria sobre puntos materiales y conocidos, la cual hace las veces de muralla. Al propio tiempo se señalan las vías principales, por las cuales se permite única y exclusivamente la introduccion de los artículos sujetos al impuesto, y que por consiguiente vienen á hacer las veces de puertas. Esto, sin embargo, no es suficiente, pues si los tales artículos pudiesen aproximarse impunemente á la línea-muralla, los contrabandistas burlarian facilísimamente la vigilancia de los encargados de ejercerla, aprovechando el mas ligero descuido, para salvar una pequeña distan-

cia en que no hay obstáculo alguno material. Así es, que ha tenido que completarse el remedo de las murallas de fortificacion, estableciendo en torno de dicha línea-muralla una zona fiscal en sustitucion de la que en las plazas fuertes se denomina zona militar.

Lo singular y notable, á la par que lo sensible, es que con ser en tales casos todo ideal, murallas, puertas y zonas, produce respecto de la urbanizacion resultados, si no idénticos, muy análogos á los que van inherentes, segun antes hemos dicho, á un sistema de fortificaciones materialmente establecido. En primer lugar, la vialidad tiene que apartarse, cuando va por caminos diferentes de los señalados por el fisco, de su natural direccion, y sujetarse á pasar por las puertas imaginarias preestablecidas, para sufrir el registro. De ahí es que, en esas puertas se verifica la misma confusion de entrantes y salientes que hémos notado por las de una urbe murada, con la sola diferencia que nos apresuramos á consignar, de que las carreteras dejan siempre un paso mas holgado y mas desembarazado al movimiento. Otra diferencia hay además, y es que por lo comun, pues esto tiene sus escepciones, la entrada así como la salida se puede verificar á cualquier hora del dia ó de la noche. Siempre, empero, hay que reconocer la necesidad de la convergencia de la vialidad entrante y saliente, hácia los contados puntos que la administracion señala.

En segundo lugar, la edificacion queda virtualmente prohibida en las inmediaciones de la línea-muralla, sobre todo hácia la parte esterior, donde la vigilancia del fisco no puede permitir que se interpongan obstáculos á su ejercicio.

Finalmente, de ese precedente resulta forzosamente la sancion del mismo monopolio que hemos lamentado en las urbes amuralladas, monopolio fundado en el privilegio esclusivo que gozan los propietarios de los terrenos circunscritos por la línea-muralla, en contra de los que lo son de los terrenos esteriores, y en contra principalmente de los inquilinos privados de los beneficios de la libre concurrencia en el mercado de los inquilinatos.

La designacion de esta línea ideal es tan funestamente poderosa, que ella por sí sola, y aun cuando no se halle robustecida con la prohibicion espresa de edificar en la llamada zona fiscal, viene á producir como consecuencia lógica esa prohibicion. En efecto, la administracion, con todo el lleno de su autoridad, aun cuando no haya tenido esa intencion, que no la tiene, y no debemos injustamente atribuírsela, ha declarado implícitamente urbanos, concediéndoles todas las preeminencias de urbanía, los terrenos encerrados dentro de la línea fiscal, al paso que ha relegado á los afueras rurales los demás

terrenos que circunscriben dicha zona, privándoles así de dichas preeminencias.

Así es que en las urbes que se encuentran bajo tales condiciones, se observa constantemente una interrupcion brusca en la urbanizacion agrupada, que despues mas allá de la zona fiscal aparece bajo la forma de suburbios, cuyas condiciones de urbanizacion, particularmente de habitabilidad, son esencialmente diferentes.

Tales son los resultados que en urbanizacion producen esas limitaciones artificiales simplemente imaginarias, que no por ser ideales, dejan de crear un obstáculo perjudicialísimo al desarrollo de las urbes á las que afectan. La única ventaja que tienen estas murallas y puertas ideales sobre las materiales, consiste en la suma facilidad con que pueden trasladarse de un lugar á otro, aumentando así el ámbito ofrecido á la accion urbanizadora de los núcleos urbanos. Pero cuando se verifica una traslacion de esta especie, es siempre despues de haberse sentido profundamente los funestos efectos de esa cintura artificial, y es siempre además para crear un nuevo número de privilegiados en daño de otros escluidos, sin razon alguna, del monopolio, y sobre todo en perjuicio de los inquilinos que en último resultado son los que sienten las fatales consecuencias del privilegio, de que pueden considerarse como esclavos.

Mucho se ha combatido la contribucion de consumos; pero creemos que si se hubiesen empleado hábilmente los argumentos contundentes que la ciencia de la urbanizacion suministra, ese impuesto habria ya desaparecido, ó por lo menos habria tomado otro carácter y otras formas menos ofensivas.

Hay además otra clase de límites artificiales simplemente ideales, que en algunos casos pueden convertirse en un obstáculo al desarrollo de una urbanizacion, tales son los límites jurisdiccionales de un municipio. Como la determinacion de semejantes límites, obra en su mayor parte de la edad media, no ha obedecido á precepto ni regla alguna, sino que fué debida unas veces á circunstancias políticas, por razon de la importancia que la urbe habia adquirido en los acontecimientos de un país, ora á la topografía, por razon de ciertos límites naturales á que parecia regular y lógico sujetarse, á veces al triunfo conseguido por un municipio respecto de su convecino, á causa de haber confiado á las armas la decision de la cuestion de mojones, y otras á donaciones otorgadas por los monarcas ó por los señores feudales, y tambien á otras muchas causas que seria tan difícil como inútil numerar aquí, como repetimos, la determinacion de límites no ha tenido una norma fija, encontramos ámbitos jurisdiccionales muy dilatados, al lado de otros

muy reducidos. y no siempre su magnitud corresponde á la de la urbe á la cual pertenecen, porque ha sucedido con alguna frecuencia que urbes cuya representacion fué de escasa valía en los tiempos belicosos, la han conseguido despues muy grande en los siglos modernos, en que el comercio y la industria han adquirido grandísima importancia y han podido trasmitirla á las urbes en que se arraigaron.

Si escribiésemos una obra de administracion pública, quizás nos estendiéramos haciendo sérias reflexiones acerca de la incompatibilidad de esos términos jurisdiccionales, hijos de otras circunstancias y de otros tiempos, con los sanos principios de una administracion ilustrada y practica que debe buscar solo la mayor dicha posible del mayor número posible de familias ó de individuos.

Mas como no somos hombres de administracion, ni de administracion escribimos, nos limitaremos á tomar acta de los perjuicios que en ocasiones dadas acarrean los límites de jurisdiccion municipal, al espontáneo y desembarazado desarrollo de algunas urbes. Si esos límites son muy dilatados, de manera que el núcleo urbano no pueda verosimilmente alcanzar á ellos ni aun con una urbanizacion lo mas rurizada y espansiva posible; entonces nada hay que decir, como no sea lamentar que tenga tan grande esceso de término rural una urbe que no se presenta con condiciones hábiles para llenarlo tal vez nunca con dicha urbanizacion, y quizás en daño de otro municipio vecino que tenga su término muy menguado, y se encuentre en condiciones de llenarlo hasta rebosar.

A veces se encuentran núcleos urbanos asentados en un término municipal tan estrecho y reducido, que se hace materialmente imposible su desarrollo sin traspasar sus límites jurisdiccionales; y núcleos hay, y no pocos, que habiéndose estendido ya en la forma que acabamos de indicar, se encuentran sujetos á dos ó mas jurisdicciones, lo cual produce la confusion y engorros que mas fácilmente se sienten sobre la localidad, que pudieran esplicarse y definirse en un escrito.

En algunos casos la proximidad de otra jurisdiccion limítrofe ha producido la condensacion y conglomeracion de edificios y de habitaciones con tanta fuerza, como las murallas, cuando sin esa proximidad la urbanizacion se habria ido desarrollando de una manera rurizada y espansiva. Sucede, en efecto, que en tales casos nadie quiere construir ni habitar en otro territorio de jurisdiccion diferente de la del núcleo urbano á que constantemente ha pertenecido, y á que los hábitos de la vida le han apegado. Tambien puede suceder que impida la edificacion mas allá de los límites jurisdiccionales, la

consideracion de los perjuicios y gravámenes que ocasionaria el sujetarse á la jurisdiccion de otro núcleo que tal vez esté á alguna distancia. Las leyes ó reglamentos municipales imponen á los individuos y á las familias la prestacion de algunos servicios ó actos personales que exigen la presencia corporal del que los presta, en las casas del ayuntamiento, habitual residencia de la autoridad municipal. Pues bien, estos actos y estos servicios que siempre ocasionan alguna molestia, podrán llegar á ser en alto grado penosos y perjudiciales, si han de ir á verificarse en lugares distantes, pues supone esto la necesidad de un viaje, la pordida consiguiente de tiempo y las fatigas y las molestias que los rigores de la estacion ó lo intempestivo de las horas, multiplicarán acaso.

Esto no es un caso raro y rebuscado: lo vemos reproducido con harta frecuencia, sobre todo en urbes de poca importancia, y no porque en las grandes no pudieran suceder, sino porque la autoridad administrativa central, instigada por los clamores de los perjudicados, se ha visto precisada á acceder á ellos por medio de agregaciones y segregaciones que manifiestan lo absurdo de las limitaciones actuales de los municipios.

Hay mas, cuando se trata de dar mayor estension á un núcleo urbano, se hace casi siempre indispensable dictar algunas providencias y tomar ciertas disposiciones, que no pueden buenamente limitarse al radio jurisdiccional de aquel municipio, sino que han de alcanzar forzosamente, si han de producir los resultados apetecibles, á todo el campo á que el agrandamiento sucesivo y probable ha de estenderse. Y como es difícil y á veces de todo punto imposible, armonizar los intereses de cada una de las municipalidades cuya jurisdiccion coincide en ese campo urbanizable, porque sucede con frecuencia que semejante agrandamiento se presume, aunque sea sin fundamento, que ha de ser perjudicial á los municipios limítrofes; lo que resulta es que, ó no se verifica el agrandamiento, ó se verifica mal y de mala manera, sin responder casi nunca al espíritu de unificacion que en él ha de presidir, si ha de satisfacer al interés comunal presente y venidero del núcleo agrandado. ¿Cuántas de las irregularidades y cuántos verdaderos absurdos urbanos que hoy vemos y deploramos en lo interior de nuestras urbes, traerán su orígen de causas semejantes? Porque no hay que olvidar el predominio del espíritu municipal de épocas anteriores á la presente, cuando un ayuntamiento se creia poco menos que omnipotente dentro del radio de su jurisdiccion, y hacia por ende esfuerzos supremos, y apelaba á veces á la fuerza para que prevaleciese lo que conceptuaba su interés, que no era quizás mas que una pueril vanidad que le hacia reputarse degradado, si cedia en un ápice de su derecho.

Todo ó casi todo lo que acabamos de decir con respecto á los perjuicios ocasionados por los límites de jurisdiccion municipal al desarrollo libre y desembarazado y regular de los núcleos urbanos, tiene su aplicacion á los límites parroquiales, que durante larguísima época han corrido parejas con los municipales. Hay que observar, no obstante, haciendo la debida justicia á los párrocos, que en los tiempos modernos han sido y son mas conciliadores, ostentando casi siempre en las cuestiones de jurisdiccion, relacionadas con el interés de sus feligreses, la caritativa abnegacion que su sagrado ministerio les inspira. No nos estenderemos á hacer ulteriores reflexiones acerca de esto particular, pues vendrian á ser una repeticion enojosa de las que hemos emitido antes, al hablar de los límites jurisdiccionales de los municipios. El lector hará la debida aplicacion, sin necesidad de nuestra ayuda.

CAPITULO III.

EXÁMEN ANALÍTICO DE LAS URBES.

OBSERVACIONES PRÉVIAS.

Por fin vamos á penetrar en el interior de esos agrupamientos de edificacion, donde se guarece y vive y funciona en comun provecho la humanidad, formando grupos mas ó menos numerosos de poblacion, obedeciendo su irresistible instinto de sociabilidad.

Ganosos estábamos por cierto, de penetrar en el interior de esas colmenas humanas, para poder juzgar, si su organismo y su estado corresponden, á los altos fines que la sociabilidad prescribe. Conociendo, empero, el trascendental alcance y lo árduo de semejante exámen, hemos creido mas oportuno y conveniente, y de mayor garantia para el acierto, detenernos antes á tomar acta de todo cuanto se encuentra en la parte esterior de un núcleo urbano; pues de este modo, no teniendo que volver nuestra consideracion á la parte esterior, que ya conocemos, podremos consagrarnos con mayor holgura al exámen mas detallado, mas detenido y mas concienzudo de todo lo comprendido en la parte interior, hasta lo mas ínfimo, ya que, á fuer de investigadores filósofos, tendremos que introducirnos hasta en lo mas recóndito y sagrado del hogar doméstico, aunque sin ofender por esto el decoro y buen parecer.

Si fuese posible que al verificar nuestra imaginaria entrada en el recinto de una urbe, prescindiéramos de los conocimientos materiales que acerca de ella y de todas sus circunstancias tenemos, borrando de nuestra mente toda idea preconcebida, es seguro que nuestras investigaciones habrian de ser mucho mas provechosas, porque nuestras observaciones llevarian el sello de esa candorosa sencillez, que adorna al que por primera vez contempla una cosa nueva, y emite su juicio sin prevencion favorable ó adversa de ningun

género, acerca de la conformidad y correspondencia, ó disconformidad y discrepancia de la cosa observada con los objetos y fines á que se aplica y ha de servir. No nos será, sin embargo, posible verificarlo exactamente así; pero desde ahora ofrecemos hacer cuanto de nosotros dependa, para acercarnos lo mas posible á semejante situacion. Entremos ya.

Nuestras primeras impresiones no pueden menos de ser confusas, como hijas del aturdimiento que nos causa el grandioso espectáculo que se ofrece á nuestra vista, pues hacemos objeto de nuestras observaciones una urbe importante, donde podamos encontrar todos los detalles de la urbanizacion combinada mas complicada, y donde los fenómenos han de presentársenos en gran cúmulo y amontonados, desgraciadamente amontonados con todo el rigor material de la palabra. Lo que se ofrece á nuestros ojos, es un verdadero mare-magnum, en que la humanidad se nos muestra por un lado en continuado movimiento, como obedeciendo á una agitacion febril, y por otra muellemente descansando de sus fatigas en lo interior de esas construcciones levantadas á una enorme altura, cuyos remates no pueden distinguirse buenamente desde la vía en que nos encontramos, sin el auxilio de un catalejo. Las vías, por otra parte, no siguen sin interrupcion, como las rurales, sino que á cada momento las vemos interrumpidas é interceptadas en diversas figuras y direcciones. De fijo que nada podriamos adelantar, si no nos prefijásemos antes un método que haya de servir de norma á nuestro exámen. ¿Que hemos de hacer pues? Seguir simplemente nuestro camino y no abandonarlo para entrar en las viviendas, hasta tanto que estemos cumplidamente satisfechos del exámen analítico de todas las vías que en nuestra marcha se nos ofrezcan al paso. Despues de esto, desembarazados ya de esa tarea que no deja de ser penosa y algo difícil, podremos ocuparnos de las construcciones, de las casas y de las viviendas. Este método está por otra parte conforme con la conducta que observa comunmente el hombre: primero anda ó investiga; despues se retira á descansar en lo interior de su casa.

Asi, pues, nos ocuparemos primero (§. I.) de las vías urbanas, en seguida (§. II.) de los intervias ó espacios aislados por las vias, luego (§. III), del solar considerado como campo de asentamiento de la casa, despues (§. IV) de la planta de la casa propiamente dicha, mas adelante (§. V) de la casa considerada como habitacion de la familia ó sea como urbe elemental, á continuacion (§. VI) del indicador urbano, y por fin (§. VII) de la funcionomia de la urbe.

§. I.

DE LAS VÍAS URBANAS Ó CALLES.

Ancho, anchísimo campo ofrece á la observacion el aspecto físico y material que presentan las calles de una grande urbe, considerada simplemente bajo el punto de vista de sus condiciones viarias; pero seria amenguar considerable é indebidamente el objeto que nos proponemos en nuestras investigaciones, si no descendiésemos además al exámen de los diversos servicios que prestan, considerándolas en estado vivo y activo de funcionamiento. En efecto, aun cuando á primera vista parece que no tienen mas objeto que el de servir á la viabilidad, y quizás fué este el único con que fueron originariamente establecidas; habria de ser muy miope el que, estudiando el organismo urbano, tal cual hoy se encuentra constituido, no viese en ellas algo mas y no reconociese, así los eminentes servicios que natural y espontáneamente prestan al vecindario, como otros que preternatural é inconsideradamente se le imponen.

Si las calles sirven solo para el movimiento; ¿por qué no son cubiertas? ¿Por qué las que lo son, repugnan al buen sentido, y las rechaza el instinto? ¿Por qué vemos constantemente y por do quiera practicadas en plena calle, operaciones propias del interior de la casa? No anticipemos ideas, y mientras el estudio y observaciones ulteriores llevan la conviccion al ánimo de todos acerca de los muchos é importantes servicios que aparte del de la vialidad prestan las calles, baste lo dicho para manifestar la razon en que se funda nuestro método analítico.

Es, pues, indispensable que empecemos por tratar primero (A) de la grafia de las calles, pasando luego á estudiar (2A) su funcionamiento.

A.

Grafia de las calles.

Vamos á describir aquí la parte material de las vias urbanas con el fin de que, conocidas á fondo sus condiciones y accidentes, pueda con mas facilidad comprenderse lo que hemos de decir mas adelante acerca de su funcionamiento.

A fin de hacernos cargo de todos cuantos accidentes puedan presentarse en esas vías, las consideraremos en primer lugar (B) bajo el punto de vista de su trazado, enseguida (2B) bajo el de su perfil transversal, luego (3B) bajo el de su pavimentacion, despues (4B) bajo el del subsuelo, mas adelante (5B) bajo el del suprasuelo, y finalmente (6B) bajo el de sus límites laterales y superiores. Esto nos dará la grafia completa de las calles.

B.

Del trazado de las vias urbanas ó calles.

Como nos hemos propuesto llevar el análisis hasta los últimos límites que racionalmente pueda admitir; dividiremos el trazado en horizontal y en vertical, tratando primero (C) de aquel, y luego (2C) de este último.

C.

Del trazado horizontal.

Establecido ya que el conjunto de calles que constituyen la economía viaria de nuestras antiguas urbes, por mas que en otro tiempo pudiese y de-

biese considerarse de muy distinta manera, no es en el dia, si bien se examina, otra cosa mas que un sistema mas ó menos imperfecto de apartaderos ó desvios que encuentra á su paso la gran vialidad universal, no cabe en buena lógica hacernos debidamente cargo de las condiciones especiales y características de dicha economía, sin hacer antes notar de qué manera y por qué medios, ya naturales, ya artificiales, se efectúa el enlace entre el sistema viario universal y las comarcas sobre que se hallan asentadas las urbes, no menos que con su mismo asentamiento. De esta manera, pasando del conjunto á los detalles que lo integran, nos hallaremos en el caso de apreciar á cada momento la trascendental importaneia qne ellas tienen, así en la economía general, como en la particular de la localidad á cuyo servicio están mas especialmente destinadas.

Siguiendo, pues, el método lógico y analítico á la vez que nos hemos impuesto en nuestras tareas, examinaremos (D) el trazado horizontal de las vias urbanas, considerándolo en su conjunto, como origen y término de la gran vialidad universal; despues (2D) recorreremos ese mismo trazado, considerándolo en sí mismo; y finalmente (3D) lo examinaremos en sus importantísimos accidentes que se denominan encuentros y encrucijadas, donde la locomocion urbana se vé obligada de una manera violenta y contra sus naturales tendencias, á verificar penosas inflexiones y peligrosísimos cruzamientos.

D.

Del trazado horizontal de las vías urbanas, considerado en su conjunto, como origen y término de la gran vialidad universal.

La poblacion encerrada en una urbe, por grande que fuese su recinto, arrastraria una vida miserable, raquítica, nula, moriria de inanicion, si no estuviese en comunicacion mas ó menos directa con el resto de la humanidad, por medio de esas grandes vías que la naturaleza ha ofrecido, primero en un estado salvage, pero grandioso siempre, y que mas adelante el hombre ha perfeccionado y esplotado con mayor esmero.

Esas grandes vías naturales que el hombre primitivo recorrió errante, buscando hasta encontrar un asiento donde posarse y establecerse, las cons-

tituyen los desfiladeros y cañadas, los rios con sus cuencas y riberas, y finalmente el mar, en su dilatada superficie, vial en todas direcciones. No hay urbe en el mundo, que no tenga en sus contornos, mas ó menos cerca, alguna ó algunas de esas vías que enlazan su vida con la vida de la humanidad, y á las que en tiempos remotos debiera su origen, y con las cuales, por consiguiente, deben tener sus vías interiores un enlace material.

Bajo este punto de vista, las vías urbanas vienen á ser como una continuacion de esas otras vías, como un sistema de apartaderos con sus correspondientes paradores, talleres y todas cuantas dependencias sean conducentes para la estancia y permanencia del hombre. Y sin embargo de que lo que en este concepto parece natural y lógico, seria que la urbe se franquease por todos los puntos de su periferia, y se hiciese, por decirlo así, en todos sentidos, permeable á la gran vialidad universal, á la que debió su orígen, y á la que debe su ser y su existencia presente; no obstante, para penetrar dentro del casco urbano, propiamente dicho, es necesario en la mayor parte de nuestras antiguas urbes, salvar una valla artificial que parece levantada por la poblacion para aislarse del resto del género humano. Ese muro ó valla de cerramiento, como hemos visto, tiene sus vías de ronda esterior é interior, que recogen respectivamente los movimientos de dentro y de fuera para encauzarlos por un corto número de mezquinas puertas y estrechos portillos, destinados á facilitar la entrada y salida de nuestros grandes centros urbanos. Dentro de este recinto, es donde vamos á considerar ahora la vialidad urbana propiamente dicha.

Para conocer á fondo su verdadera índole, es preciso ante todas cosas empezar por tomar inventario en regla de su trazado horizontal, y para ello procede en buena lógica determinar préviamente y trasladar sobre un plano, los ejes de todas las calles, á fin de tener un exacto conocimiento de la situacion respectiva que en él ocupen, así los puntos de partida, como de término, y tanto los de sujecion intermedia que acaso existan, como los de enlace ó union, que casi siempre los habrá, con todas los demás calles que encuentre ó cruce en su trayecto. Obrando de esta manera, obtendremos una red de líneas que nos pondrá de manifiesto en los términos gráficos mas claros y mas precisos, la razon de ser de la direccion general de cada calle, y el número de tramos que hay en todo su trayecto, con las longitudes, rumbos, angulaciones y exposicion de cada uno de ellos; tendremos, en una palabra, la verdadera posicion, el desarrollo total y los parciales de cada via urbana de por sí, y su situacion, desarrollo y encuentros ó cruceros con respecto de todas las demás; y nos hallaremos en el caso de poder estudiar cada calle, ora

en sí misma considerada, ora tambien con relacion á las demás de todo el sistema viario.

Ahora bien; si despues de obtenido respecto de una cualquiera de nuestras antiguas urbes, no importa cual sea, el plano geométrico de los ejes de las vías, tal como lo acabamos de indicar, fijamos sobre él la vista, y sin ninguna idea preconcebida examinamos con atenta meditacion la red general formada por el conjunto de todos los ejes; echaremos de ver que la multitud de líneas que la constituyen, rara vez puede considerarse subordinada á dos ó mas sistemas de rectas que vayan directamente de uno á otro estremo del recinto, sino que casi siempre se desarrollan eslabonadas por una multitud de lados que se enlazan entre sí con angulaciones mas ó menos pronunciadas; siendo igualmente de notar que las intersecciones de unas calles con otras, se efectúan por lo comun de una manera anormal, formando tambien entre sí ángulos agudos y obtusos estremadamente pronunciados.

Pero si, como es natural, para hacer un exámen en regla y con el órden debido, empezamos por fijar nuestra atencion sobre los puntos de partida y de término de las principales líneas del sistema viario; tendremos ocasion de observar, tratándose de urbes muradas, que el lugar geométrico de todos ellos se encuentra situado por lo general sobre la ronda interior que circunscribe los recintos, ó bien, cuando no se trata de urbes que hayan sido ó sean plazas de guerra, lo veremos establecido sobre el camino de cintura que enlaza las diferentes casillas de vigilancia de la barrera fiscal. Allí terminan ó de allí arrancan todas las vías que cruzan de parte á parte el casco urbano; siendo muy de observar, que ya se consideren estos puntos con respecto al esterior, ya relativamente al interior de la urbe, siempre y en todas ocasiones se los encuentra dislocados de la posicion que debieran tener. En efecto, si es con respecto á los afueras, nótase que son poquisimos y muy contados los puntos á los cuales vienen á terminar directamente las líneas de comunicacion esterior: y de entre las muy raras que disfrutan de tan especial privilegio, se les dispensa á unas por el intermedio de un miserable portillo, al paso que otras lo reciben por medio de una puerta que nunca peca de holgada, para dar paso fácil á la numerosa circulacion que por ella tiene que efectuarse. Y por lo que toca al interior del recinto, todos esos puntos de partida y de término que hemos dicho hallarse situados en la vía de cerramiento militar ó fiscal, tampoco se enlazan directamente entre sí y con otros puntos estremos ó intermedios de las demás vías, sino que se unen á unos y á otros con mil tortuosidades é inflexiones, que alargan considerablemente el trayecto.

Además de estas vias, que podemos llamar trascendentales, por tener en el perímetro del recinto sus puntos de partida y de término, hay otra multitud de ellas que los tienen en calles de mayor ó menor importancia, al frente precisamente de la masa edificada de alguna manzana, que impide la continuacion directa del movimiento; y tampoco falta por desgracia un número mas que mediano de líneas viarias, que partiendo de puntos distantes de toda encrucijada, toman el espresivo nombre de calles sin salida, porque en efecto no la tienen, viéndose obligados los que en ellas penetran, á salir por donde mismo han entrado. Finalmente vienen á completar el cuadro de las actuales vías urbanas, consideradas bajo el concepto de sus puntos de partida y de término, aquellas que los tienen en alguna encrucijada de raquíticas dimensiones, ó en alguna plazoleta de articulacion ó confluencia que no sea tan estremadamente mezquina.

Por de contado, que seria en vano buscar dentro del conjunto de líneas que enlazan esa multitud de puntos que acabamos de mencionar, esas grandes vias que tan convenientes son hoy dia en el sentido de la direccion general del movimiento esterior ó nacional que afluye y parte de nuestras principales urbes: escusado tambien pensar en encontrar esas rectas y holgadas artérias, que debieran unir los principales centros de accion del movimiento urbano entre sí y con la gran vialidad universal; y mas ocioso todavia el buscar esas calles de enlace de unos á otros barrios, y hasta las vecinales de un mismo barrio, que todas ellas se encuentran á faltar para la debida satisfaccion de las necesidades viarias de nuestras urbes.

Y no cabe decir que todas esas esencialísimas condiciones de la buena vialidad se hayan menospreciado, con el fin de poder llenar mas adecuadamente las que la higiene pública reclama para las viviendas urbanas, puesto que ninguna de las calles, de cualquier órden que sea, que vienen á formar parte del sistema viario, se halla total ni parcialmente arrumbada de manera, que facilite á los edificios colindantes, una esposicion propia y conveniente á las necesidades siempre muy atendibles de la habitabilidad.

En resúmen, el trazado horizontal de las vías de nuestras antiguas urbes, no solo deja de secundar la comunicatividad con la gran vialidad universal, lo cual simboliza la union necesaria, indispensable, esencialísima de la vida de cada localidad, con la vida de la humanidad entera; sino que mas bien la contraria, ora con sus muros de cerca que bien pueden llamarse de aislamiento, ora con la falta de enlaces que unan las vías interiores con las esteriores, que es una de las condiciones mas importantes y vitales de los pueblos, que aspiran á algo mas que á esa vida estacionaria y mezquina,

que durante tantos siglos han arrastrado los pueblos sujetos al celeste imperio.

Justos ante todo, no acusaremos á nuestros antepasados por habernos legado esas urbes cerradas á las comunicaciones esteriores por medio de un muro que las aisla, como no podriamos acusar, sin incurrir en iniquidad manifiesta, á la débil tortuga de su andar lento y pausado y de encerrarse dentro de su concha á impulsos de su instinto de conservacion, con el fin de evitar los peligros que la rodean. En medio de los contínuos disturbios y guerras de todo linage, que azotaron á la humanidad durante la época de transicion de la civilizacion pagana á la cristiana, las poblaciones desprovistas completamente de los grandes medios de movilidad y locomocion de que nosotros disponemos, gracias á la aplicacion del vapor, tuvieron necesidad de concentrarse dentro de sí mismas, de encerrarse dentro de una concha de mampostería para conservar su existencia, disputada y combatida por un gran número de enemigos esteriores que, sedientos de sus riquezas, pugnaban para arrebatárselas. De suerte que, la comunicatividad fácil y espedita con el esterior, que hoy constituye uno de los mejores elementos de vida, hubiera envuelto entonces una causa segura de ruina, de desolacion y de muerte.

Lo que sí censuramos y amargamente hemos de lamentar, es que en la época presente en que no hay que temer esas bruscas acometidas tan frecuentes en la edad media, hoy que todo es movimiento, todo espansion, todo comunicatividad, haya gobiernos y particulares que se empeñen obstinadamente en conservar esas murallas que son un verdadero anagrama de la civilizacion moderna, y además un obstáculo material al desarrollo y engrandecimiento de las urbes; y que cuando no pueden conseguir este objeto, se aferren en establecer un valladar fiscal, igualmente impermeable á la vialidad universal.

Materia es esta que, á querer deducir de ella hasta la última consecuencia y revestirla con el último corolario que nos inspira, habria de conducirnos mucho mas allá de lo que los límites que nos hemos impuesto, permiten y consienten. Sigamos, pues, nuestra tarea.

2D.

Trazado horizontal de las vias urbanas, consideradas en si mismas..

Ya hemos visto que así como la ronda esterior al muro de cerramiento, militar ó fiscal, que limita nuestras urbes, es el lugar geométrico artificial de los puntos de partida y de término de la gran vialidad esterior universal, de la propia suerte la ronda adosada á la parte interior del mismo muro, lo es á su vez de todo el sistema viario que se desarrolla dentro del recinto urbano. Y tambien hemos tenido lugar de hacer notar como esos dos miembros cardinales de las dos vialidades se enlazan y unen por medio de puertas y portillos de escasísimas dimensiones, que son, por decirlo así, los instrumentos de trasmision, los verdaderos, los solos y únicos puntos de contacto y union entre las dos clases de vialidad, las agujas ó plataformas que ponen en relacion, ó aislan entre si, los dos sistemas, á voluntad de la Administracion. Nótese aquí que llamamos indistintamente puertas y portillos los puntos destinados para entradas y salidas de los grandes centros urbanos, aun cuando por carecer la urbe de murallas de mampostería, no haya en tales puntos real y verdaderamente puertas. Cúmplenos ahora, antes de entrar en el exámen del sistema viario urbano, hacernos cargo de las condiciones de estas diártrosis, ya que tan importante papel representan en las relaciones entre la vialidad universal y la urbana.

Poco se necesita reflexionar para comprender que las puertas y portillos que nos ocupan, son, con respecto al recinto de toda la urbe, lo que los de la calle son respecto de la casa, lo que las de cada piso respecto de la familia que lo habita; y una vez comprendido esto, no se necesita el menor esfuerzo de imaginacion, ni un gran talento analógico, para alcanzar que si las puertas que tienen los pisos para poner en comunicacion la vialidad particular del hogar de la familia, con la vialidad general de la casa que los enlaza á todos desde el ras de la calle hasta la azotea ó hasta las guardillas, ya que sean en estremo pequeñas, que siempre lo son las entradas y salidas, están provistas al menos de sus placetas de descanso por su parte esterior, teniendo en el interior sus respetivas placetas que, con el nombre de recibidor, sirven para que los concurrentes puedan esperar con la menor molestia

posible; y si además las puertas de la calle tienen asimismo por un lado esta, con toda su semianchura, y por el otro el zaguan; si todo esto se verifica, repetimos, en las casas particulares; dada la existencia de las puertas y portillos para la comunicacion de las urbes con el esterior y del esterior con las urbes, existencia que, sin embargo, nosotros combatimos en la época presente, nadie estrañará que echemos de menos á su entrada y salida lo que nadie osaria negar al último piso de la última casa de la última calle del recinto urbano, un recibidor ó gran plaza al interior y otro recibidor ó gran plaza al esterior, donde pudiese remansarse á su entrada y salida, sobre todo en determinados dias y á ciertas horas de cada dia, la inmensa circulacion que se encuentra poco menos que ahogada y comprimida al pasar como por hilera tan reducidos boquetes.

Mietras llega el momento en que la Administracion, reconociendo los graves males que ocasiona el sistema de encerramiento de sus administrados, cualquiera que este sea, decrete el derribo de todas las cercas urbanas y la desaparicion de las vallas; ya que se empeñe en conservarlas contra viento y marea, deberia por lo menos sustituir, por via de transicion, semejantes boquetes con un sistema de anchas y holgadas puertas desparramadas profusamente por todo el perímetro del recinto y provistas de espaciosas plazas de remanso por uno y otro lado, que se enlazasen sin solucion de continuidad con las rondas del interior y del esterior. De esa manera no se encontraría como hoy constreñido el vecindario por esas pocas y estrechísimas puertas que, si podian ser útiles y hasta necesarias durante la edad media, son para la presente en verdadero anacronismo.

Pasando ya á los demás detalles del sistema de vialidad urbana, si examinamos una por una en su trazado todas las calles, con abstraccion de las demás que á ellas afluyen, de ellas parten, ó con ellas se cruzan; tendremos lugar de observar que las irregularidades de todo género, no solo se suceden unas á otras sin la menor interrupcion, sino que es de todo punto imposible hallar ninguna razon científica, ni técnica, que las justifique y las abone.

En efecto, fijemos la atencion sobre los puntos de partida y de término que ya hemos visto se hallan por lo general sobre la ronda interior, y unámoslos imaginariamente por medio de una línea recta que es, entre las infinitas que pueden enlazarlos, la mas adecuada al objeto, siempre que no se atraviesen al paso estorbos de consideracion que lo impidan; y hallaremos que la traza general de la calle en cuestion, ó bien se desarrolla en todo su trayecto por uno de los lados de dicha recta, ó pasa culebreando del uno al otro lado varias y repetidas veces; pero en todos los casos, sin escepcion, esa

traza se halla formada por la mas caprichosa, la mas variable, la mas arbitraria amalgama de líneas de todas longitudes y rumbos, enlazadas por ángulos de todas magnitudes. Ni estos ni aquellas obedecen á ninguna ley racional, no tienen regularidad alguna, y presentan con la mas absoluta falta de órden y de método, todas las variaciones de la rosa de vientos, prescindiendo por completo de amoldarse ni á las direcciones que pueden convenir á la vialidad, ni tampoco á las esposiciones que á nombre de la habitabilidad reclaman imperiosamente para las islas la higiene y la equidad. Por lo demás, las angulaciones son en estremo inconvenientes á causa de ser los cambios de rumbo muy frecuentes y á veces muy bruscos, declinando tan pronto á derecha como á izquierda, hácia el uno como hácia el otro cuadrante, con inclinaciones mas ó menos obtusas, normales á veces, y hasta muy agudas en circunstancias dadas. Pero lo mas notable del caso es, que estas angulaciones, con ser tantas, tan frecuentes y tan bruscas, serian menos malas, á no mediar la circunstancia de que no son concéntricas las de los ejes de las calles con las de las fachadas de las casas que por ambos lados las limitan, y que comparadas entre sí se las encuentra siempre en la mas inesplicable y contradictoria divergencia, en la mas completa discordancia.

A la vista, pues, de tan estraños fenómenos, se nos ocurre buscar su esplicacion, y naturalmente nos trasladamos sobre el terreno, lo recorremos varias veces á derecha é izquierda, en toda la zona por donde se desarrolla el trazado, tratando de encontrar los obstáculos de la topografía natural, ó en su defecto los de la artificial que puedan haber determinado la manera particular de desarrollarse en su conjunto y en sus detalles; pero ni el uno ni los otros los encontramos justificados por las diferencias de nivel que existan entre los puntos de partida y de término, lo mismo que entre estos y los intermedios por efecto de la topografía natural del suelo, ni mucho menos porque la artificial, con la construccion de algunos edificios de importancia verificada antes de la apertura de la calle en determinados sitios de su trayecto, haya venido á imponer á este semejante desenvolvimiento. Al contrario, no solo no se hallan por lo comun estos obstáculos de monta y de consideracion en ningun punto del trazado, sino que donde son completamente nulos, donde no existe ni la menor sombra de dichos obstáculos, es precisamente allí donde por lo general se encuentran en mayor número y de una manera mas caprichosa las irregularidades del trazado; allí es donde se ofrecen á nuestra vista esas sinuosidades y culebreos tan inmotivados, esas tortuosidades tan infundadas, esas vueltas y revueltas que no se esplican, esos codos y recodos que no tienen razon de ser, y finalmente, esos *zic-zacs* tan absurdos,

que juntos y por separado constituyen un verdadero padron de ignominia para las administraciones municipales que en la segunda mitad del SIGLO XIX conservan dichas calles en el cuadro general de las superficies viarias de uso público de sus urbes, cuando debieran estár cerradas por un emberjado, y consideradas para los efectos de la policía urbana como simples callejones de uso particular, cuya conservacion, entretenimiento y policía, que no por eso debiera ser menos escrupulosa, corriese á cargo de las propiedades colindantes.

No para aquí, empero, la anarquía que en su trazado nos ofrece la vialidad urbana, pues á mas de estas tortuosas calles, para que nada falte á la condicion de laberínticas que en conciencia debemos aplicarles, las hay así mismo y no pocas, que si bien tienen entrada, carecen de salida, conforme hemos indicado anteriormente; es decir, que faltan á la primera condicion que debe tener toda calle, tal es la de enlazarse por sus estremos con otras vías de igual naturaleza; y no deben considerarse, y en efecto no se consideran ya en algunas partes de otra manera que como vías especiales de servicio puramente vecinal, como son los patios y las escaleras de las casas particulares.

Otra clase de calles, conocidas con el nombre de pasages, se observan tambien en algunas urbes, que vienen á aumentar una nueva categoría en el cuadro de las superficies viarias. A estas calles, como en su último atrincheramiento, puede decirse que se ha venido á refugiar y parapetar la vialidad pedestre, despues que la ecuestre y rodada la han despojado en las calles ordinarias de la superficie que hasta la aparicion de estas, omnimodamente habia disfrutado.

Estas calles-pasages no se diferencian de las ordinarias en otra cosa, respecto de su trazado, sino en que como mas modernas, son por lo general mas rectas; y por lo que hace á su uso, que es solo de la vialidad pedestre. De todos modos, la moderna aparicion de estas calles en el cuadro de la vialidad urbana, es sumamente elocuente; por cuanto, habiéndose abierto todas ellas por cuenta de particulares, nos revela que el interés privado espontáneamente y sin auxilio alguno por parte de la administracion, sabe en ocasiones armonizar sus propias ventajas con la satisfaccion de una necesidad pública que aquella tenia descuidada y desatendida, sin embargo de que se dejaba sentir de una manera insinuante, desde que empezó á generalizarse por nuestras calles la vialidad rodada, y ha llegado á ser ya apremiante su satisfaccion, tan pronto como han aparecido los ferro-carriles que, por el mayor ejercicio de la vialidad rodada que ocasionan en todas las calles de nuestras

urbes, hacen indispensable la apertura de otras nuevas, esclusivamente destinadas á la pedestre.

Dejando para mas adelante el ocuparnos de las escaleras que, si bien entran en la categoría de las superficies viarias de toda urbe, se hallan inseparablemente unidas á las casas, haremos notar, por fin y remate, que hay en casi todas las urbes antiguas otra clase de superficies viarias que vienen á ser para ellas á manera de un complemento indispensable de las calles; tales son las plazas ó plazuelas que, como hemos dicho en la introduccion á este capítulo, deben considerarse respecto de la vialidad urbana á manera de dársenas, puertos ó apartaderos, donde se remansa la circulacion, demasiado comprimida en nuestras estrechas calles. La existencia de estos pequeños espacios vacios, aparece mucho mas frecuente, y hasta como corolario de un sistema preconcebido, en las urbes de orígen árabe, en que viene á constituir una especie de compensacion á la estrechez exagerada de las vías urbanas. En todas las urbanizaciones, el trazado de las plazas se enlaza directa é inmediatamente con el de las calles, y varía en su forma y magnitud entre límites mas ó menos grandes; pero que no influyen esencialmente en el sistema viario general.

30.

Trazado horizontal de las vías urbanas, con respecto á sus encuentros y encrucijadas.

El trazado de las calles ó vías urbanas, consideradas no ya en sí mismas aisladamente, sino en las relaciones de cada una con todas las demás que á ella confluyen, de ella parten, ó con ella se cruzan, tampoco nos ofrece desgraciadamente nada que encomiar; porque no obedece á ninguna ley racional; antes al contrario, por consecuencia de la múltiple y variada manera de hacerse estos enlaces, se viene á aumentar considerablemente la anarquía del trazado general de todo el sistema.

Al objeto de fijar con menos molestia para el lector su preciosa atencion sobre este asunto que, con ser á primera vista tan nímio como trivial, es sin embargo de los mas graves que nuestra urbanizacion nos ofrece, hemos de dar comienzo al desenvolvimiento de nuestras observaciones, haciendo notar

que las diferentes maneras de verificarse en nuestras urbes los encuentros de dos calles, pueden ser, primero de tramo con tramo (LÁMINA VI, *figuras* 6, 7, 8, 9 y 10), y segundo de tramo con ángulo, (*figuras* 11, 12, 13, 14, 15 y 16).

En el primer caso, tanto si los encuentros se verifican por los estremos de los tramos (*figuras* 6, 7 y 8), como por el centro de uno de ellos (*figuras* 9 y 10), pueden ser normales ó anormales, teniendo además en esta última hipótesis diversa y variada inclinacion entre sí. Ahora bien, verificándose el encuentro por el estremo de los tramos, claro es y evidente por demás, que cuanto mas obtuso sea el ángulo (*figura* 8), menores habrán de ser los inconvenientes que este encuentro oponga á la circulacion, los cuales no podrán dejar ya de ser muy considerables, desde el momento en que el ángulo se convierta en recto (*figura* 6), y crecerán todavía de punto, cuando pase á ser agudo (*figura* 7); mas en ninguno de estos supuestos, como que no hay movimiento de articulacion mas que sobre un mismo ángulo, no existe término de comparacion con otro movimiento opuesto, y por grande que sea el mal, que muy grande es, no se halla revestido del carácter siempre irritante de la iniquidad. Si, empero, el encuentro del uno de los tramos que se empalman, se hace en el centro de otro de los que componen la calle, con la cual va á entroncar (*figuras* 9 y 10), entonces la cuestion varía completamente de aspecto, puesto que los movimientos que han de articularse al rededor del ángulo agudo, teniendo menos desarrollo y una holgura menor que los que se operen sobre el ángulo obtuso, se harán perjudicándose respecto de los que giren alrededor de este último, que por consiguiente disfrutará el privilegio de monopolizar la circulacion rodada, con perjuicio directo é inmediato de la calle que entronca, la cual no la recibirá mas que por uno de los lados de su embocadura, y en daño tambien de la calle con la cual entronca, cuya parte adyacente á dicho ángulo agudo, ni recibirá de la empalmada ni menos le enviará contingente alguno de circulacion rodada. Este hecho, que si no se hallase comprobado por la práctica constante de todos los tiempos y paises, podria parecer casual y rebuscado, siendo hijo de la naturaleza misma de las cosas, viene á probar una vez mas, que las circunstancias é incidentes, á primera vista tan insignificantes, cuando están basados sobre la iniquidad, producen en urbanizacion, como en todas las cosas, los mas irritantes resultados.

En el segundo caso, es decir, cuando el encuentro de dos calles es de tramo con ángulo, puede suceder que el tramo sea normal ó anormal á cualquiera de los lados del ángulo, y tambien que corte á este segun su bisectriz ó de una manera cualquiera, dando lugar á una porcion de combinaciones

distintas. Desde luego se ve, que la circunstancia de ser el tramo normal ó anormal á cualquiera de los lados que forman el ángulo (*figuras* 11 y 12), no puede conducirnos á otra cosa mas que á una combinacion geométrica, acaso de buen efecto visual en ciertas ocasiones, pero siempre repugnante á la sana razon por estar basado sobre la iniquidad que acabamos de poner de manifiesto al examinar el caso anterior. Hay que renunciar, pues, á referir las condiciones del encuentro del tramo con el ángulo á los lados que lo forman, y se hace preciso buscarlas en el ángulo mismo. Y segun esto, solo podemos hallar la equidad en el encuentro segun la bisectriz (*figuras* 13 y 14), y la mayor conveniencia y comodidad para la circulacion, cuando este encuentro se hace en un ángulo obtuso (*figura* 13); pues la monstruosidad grafiada en las *figuras* 15 y 16, de conformidad con las cuales el encuentro no es normal á ninguno de los lados, ni se verifica tampoco en el sentido de la bisectriz del ángulo, falta evidentemente á la estética, no responde al principio de equidad, contraría la comodidad y la conveniencia de los movimientos, en especial de los rodados que han de efectuarse sobre el ángulo agudo. Sin embargo, con ser el peor de todos esta clase de encuentro, es el que mas comunmente se halla en práctica hasta en las urbes de mas reconocida importancia. Pero no para ahí el mal, sino que crece estraordinariamente, y se agrava de una manera considerable por la circunstancia especial de reunirse con mucha frecuencia, no uno, sino varios encuentros de ángulo en un mismo punto con un desórden verdaderamente incalificable. ¡Imposible parece que tales aberraciones subsistan en pleno siglo XIX; y sin embargo, las encontramos con perniciosa abundancia!

Por malos que sean estos encuentros, que despues de lo que llevamos dicho, se ha de convenir en que lo son, y mucho, al fin no afectan mas que á los movimientos articulados, pero en manera alguna á los directos que pueden continuar su curso por estos puntos sin solucion de continuidad. No sucede, empero así, con los cruceros ó traspasos, de los cuales vamos á ocuparnos en este momento, al mismo tenor y por el mismo órden seguido hasta aquí.

Empezemos, pues, por establecer que los cruceros, cruzamientos, encruces, encrucijadas ó traspasos de dos calles entre sí, que con todos estos nombres cabe designarlos, se verifican, con respecto al trazado horizontal, de tres diferentes modos: 1.° de tramo con tramo, cortándose estos normal ó anormalmente (*figuras* 17 y 18): 2.° de tramo con ángulo, siendo aquel normal ó anormal á uno cualquiera de los lados de este (*figura* 19), siguiendo

á veces la bisectriz del ángulo (*figuras* 20 y 21), y no sujetándose en otras ocasiones ni á la bisectriz del ángulo ni á la normal de ninguno de sus lados (*figuras* 22 y 23); y 3.° de ángulo con ángulo ó de convergencia, en cuyo caso puede suceder que los dos ángulos (*figura* 24), ó uno solo (*figura* 25) de ellos, se dividan en dos partes iguales, y tambien que resulten (*figura* 26) todos divididos de una manera desigual.

Mucho pudiéramos decir acerca de los gravísimos inconvenientes que ofrecen las encrucijadas, si nos fuera lícito entrar aquí á tratarlas bajo todos los conceptos en que en buena vialidad urbana deben considerarse; mas como no dejarán de ofrecérsenos en el decurso de este trabajo ocasiones oportunas en que desenvolver todas nuestras ideas sobre el particular; y como además solo se trata al presente de lo que se refiere al trazado horizontal; únicamente en ese concepto nos ocuparemos de este asunto.

Tocante al primer caso, es decir, cuando se trata del encruzamiento de dos tramos entre sí (*figuras* 17 y 18), hay que tener muy en cuenta que á mas de los movimientos de articulacion, acerca de los cuales nos remitimos en un todo á lo que hemos dicho al tratar de los simples encuentros, ocurren en los cruceros los movimientos directos ó de traspaso respecto de cada una de las dos vias que se cruzan, movimientos que, efectuándose de nivel, no pueden operarse simultáneamente, siendo indispensable que el uno se desvie un poco del rumbo directo, acelerando algun tanto la velocidad, mientras el otro se separa tambien del suyo moderándola, empero, lo necesario parra dar tiempo al paso del primero. Es decir que en todas las encrucijadas, á mas de los inconvenientes que se ofrecen por los movimientos de articulacion, existen los que acabamos de indicar respecto de los movimientos directos de cada tramo, en cualquier sentido que ellos se verifiquen; lo cual, tratándose de cruceros algo concurridos, es ocasionado á contínuos riesgos y muy frecuentes desgracias para todas las clases de vialidad que en ellos se efectúan, notablemente cuando los cruzamientos no son normales como en la *figura* 17, sino oblícuos como en la *figura* 18.

Crecen, empero, y se hacen mucho mas notables estos inconvenientes en el caso segundo grafiado en las *figuras* 19, 20, 21, 22 y 23 que se refieren al cruzamiento de un tramo con un ángulo, siendo de notar aquí que lo que mas subleva no son estos inconvenientes, que al fin se toleran siempre que son comunes á todos, sino la iniquidad con la cual se reparten segun sea la clase y direccion del movimiento. En efecto, cualquiera comprenderá sin el menor esfuerzo, á la simple inspeccion de las figuras, que si bien para los movimientos articulados los perjuicios son menores, los hay

entre ellos que se hallan, sin embargo, mas aventajados que los restantes, segun sea la angulacion sobre la cual hayan de volver. Igual iniquidad resulta para los movimientos directos, dado que los que se operan por la calle angular, saldrán siempre más gravados que los que se efectúan por la calle recta, al propio tiempo en esta misma saldrán menos aventajados los que tengan lugar en la direccion opuesta á la abertura del ángulo.

El tercer caso, es decir, cuando el cruzamiento es de ángulo con ángulo ó de convergencia, los inconvenientes así para los movimientos articulados, como para los directos, son del mismo género, pero de muchísima mas entidad que en ninguno de los casos anteriormente descritos, porque los movimientos directos de traspaso, son á la vez articulados á causa de verificarse la convergencia de todos los tramos en el mismo crucero. La simple inspeccion de las figuras con aplicacion á ellas de los razonamientos hechos para los demás casos, convencerá hasta la evidencia de que entre todos los cruceros de dos calles entre sí, son los que se refieren á este último caso, los mas fatales para la circulacion. Escusamos, pues, reproducir aquí los mismos é análogos argumentos.

Fáltanos, empero, hacer notar que, como si no fuesen bastante graves los inconvenientes que traen consigo los cruceros simples ó de dos calles entre sí, se hallan con mucha frecuencia en todas las antiguas urbes cruceros complexos, ó convergencias de muchas calles á un mismo punto, siendo en tal caso enorme hasta el estremo la confusion del movimiento que se convierte en un verdadero torbellino.

Para formarse una idea aproximada del grado á que puede llegar semejante confusion, bastará observar que hay en nuestras antiguas urbes calles mas ó menos largas que no tienen ningun empalme en toda su longitud (*figura* 27), y que forman, por decirlo así, barrio aparte con el resto del sistema viario urbano, con el cual se comunican solamente por los dos estremos, y á veces hasta por uno solo, constituyendo lo que vulgarmente se conoce con el nombre de callejones sin salida: otras hay, y á estas pertenecen casi todas las calles que son ó han sido de ronda esterior de las poblaciones muradas, que en todo su trayecto no empalman con otras calles afluyentes mas que por uno de sus lados (*figuras* 28 y 29), estando el otro completamente cerrado á la vialidad trasversal; y finalmente, sucede tambien con suma frecuencia que por ambos lados de una calle parten de ella ó á ella vienen á terminar otras varias calles transversales, ora normal, ora anormalmente con respecto á los tramos de la calle con la cual empalman (*figura* 30), y ora bisecando, ora dividiendo desigualmente (*figura* 31) los án-

gulos que los tramos forman entre sí. Además, por lo que respecta á las encrucijadas, las hay de tramos con tramos, ora normales, ora anormales (*figura* 32), las hay asimismo de tramos con ángulos que se dividen de una manera cualquiera, ó segun la bisectriz (*figura* 33), de ángulos con ángulos combinándose de diversas maneras (*figura* 34).

Fácil será ahora comprender que siendo los puntos de encuentro y crucero, con respecto á la vialidad urbana, lo que las articulaciones son en el organismo animal, que por esto las llamamos diártrosis, de todos los inconvenientes que puede tener un trazado, aquellos que mas influencia alcanzan en el ejercicio del movimiento, son precisamente los que se refieren á dichos puntos, por ser en ellos donde se efectúa siempre aquel con más intensidad y mayor confusion; y cabalmente en ellos es donde nuestras vias urbanas se encuentran, por decirlo así, como envaradas, ofreciéndonos por la disposicion de su trazado, segun acabamos de ver, todo género de dificultades que pueden oponerse á la locomocion. De tal manera, si bien se medita, es absurda semejante disposicion, que aun cuando no fuese mas que para ponerla en armonía con las necesidades actuales de la vialidad, seria preciso acometer de frente su reforma, mil veces mas importante bajo todos conceptos, y al propio tiempo mucho más económica, que esas rectificaciones de calles que tan en boga están, y cuyos resultados prácticos se hallan muy distantes de corresponder á los sacrificios pecuniarios que han costado, y á las justas esperanzas que en un principio hicieron concebir.

2C.

Del trazado vertical de las vias urbanas.

De la misma manera que en la introduccion al párrafo anterior hemos manifestado que, cuando no se oponen á ello consideraciones atendibles, el mejor trazado entre los puntos estremos de sujecion, es la línea recta; asi tambien es esta línea la mas conveniente y adecuada para unir entre sí dos puntos que se encuentran á diferente altura, siempre que esta diferencia no sea tal que haga incómodo, caro ó peligroso el acceso entre los dos puntos de cuyo enlace vial se trate, que en tal caso, análogamente á lo que hemos indicado al tratar del trazado horizontal, se hace tambien preciso establecer

en el sentido vertical puntos de sujecion intermedios para las pendientes, que se designan técnicamente con el nombre de quiebras, porque es realmente donde la sufren en su continuidad las inclinaciones de las rasantes. Y de la misma manera que cuando se encuentran varias alineaciones entre los puntos estremos de un trazado horizontal, hay en este un mayor desarrollo, y debe por ende tenerse en cuenta este desarrollo y su angulacion; análogamente sucede que cuando no es posible ir con una sola rasante de uno á otro estremo, se ha de tener en cuenta en el trazado vertical el desarrollo parcial de las pendientes y su angulacion ó inclinaciones, que dependen de la situacion que ocupen los puntos de quiebra intermedios.

Despues de estas observaciones puramente técnicas, que creemos nos dispensará el lector en gracia de nuestro propósito, que no es otro que el de hacernos mas inteligibles á las personas no facultativas, entraremos en materia, tratando primeramente (D) del desarrollo del trazado vertical de las vias urbanas, en sí mismo considerado; y en seguida de haber tomado acta de cuanto encontremos relativo á ese particular en nuestras viejas urbes, examinaremos (2D) los accidentes de ese mismo desarrollo, comparados con los de la traza horizontal. De esta manera esperamos que han de ser muy pocos los datos relativos al presente asunto, dignos de ser anotados, que se escapen á nuestra observacion, y que dejen de ser registrados en esta especie de inventario que estamos formando.

D.

Desarrollo del trazado vertical de las vias urbanas, en sí mismo considerado.

El trazado vertical de nuestras vias urbanas, si atentamente se medita, está sujeto con corta diferencia á los mismos accidentes y variaciones que originariamente presentaba la topografía natural del terreno, cuando se vializó para la urbanizacion, ó al tiempo de amoldarse esta á las condiciones de la vializacion rústica preexistente. Se nos dirá con algunos visos de verdad que al urbanizarse el terreno sufre este modificaciones y cambios de tal naturaleza que trasforman la faz de la topografía natural, sustituyéndola por otra artificial completamente distinta; y nosotros no negaremos que así debiera haber sido, ni que de esta manera se haga al presente en algunas par-

tes; pero en lo que no podemos convenir bajo concepto alguno, es en que así se haya verificado siempre, sobre todo en lo que al relieve de las via urbanas atañe. Y tanto es así, que encontramos en todas las urbes calles cuyo trazado vertical se desarrolla en sentido paralelo al horizonte sobre la divisoria de una loma, ó con una ligera inclinacion siguiendo la suave pendiente de algun sinuoso talwek, y ora faldeando de una manera mas ó menos atrevida la ladera del mismo cerro para unir la calle divisoria con la calle talwek, ora tambien acometiendo de frente la falda del cerro para traspasarlo segun la línea de máxima pendiente.

Estas son las principales variaciones que por regla general nos ofrecen nuestras vías urbanas, en lo que respecta á su trazado vertical.

Veamos los inconvenientes ó las ventajas que á cada una de ellas van anexos.

En cuanto á las que se desenvuelven con rasantes de nivel en un trecho mas ó menos largo tienen en contra de sí dos gravísimos inconvenientes: es el primero que no se prestan con facilidad á un cómodo desagüe, y si no se tiene el mayor cuidado en su conservacion y entretenimiento, constituyen en tiempos de lluvias un constante é intransitable barrizal, un semillero de baches, un atolladero continúo que hace incómoda, difícil y hasta peligrosa la circulacion; y se refiere el segundo á que por lo general un largo trayecto de nivel supone casi siempre en cada uno de sus estremos una fuerte pendiente ó rampa, ó á continuacion de la misma via, ó en alguna de sus afluyentes, rampa ó pendiente escesivamente rápida por lo general, y cuyo desnivel absoluto, si se hubiese tenido cuidado de distribuirlo en toda la estension del largo tramo horizontal con que empalman, hubiera dado lugar á una combinacion de rasantes mas cómoda, menos peligrosa, mas equitativa y económica para la circulacion y los transportes de todo género. Además de estos inconvenientes que son propios é inherentes á la via misma, hay otros que no por serle adherentes dejan de tener su importancia, y son los que se refieren á las vias que empalman transversalmente con estos tramos horizontales, viniendo á enlazarse con ellos, ó destacándose de los mismos, segun las líneas de máxima pendiente, forzadas y violentas las mas de las veces. De modo es, que estas rasantes de nivel, tan deslumbradoras á primera vista, son en la práctica detestables, ya se las considere en sí mismas, ya con relacion á las demas rasantes que inmediatamente les preceden ó siguen en la misma via, ya por fin con respecto á sus inmediatas que transversalmente empalman con ellas,

Las calles cuya traza vertical se desarrolla concéntricamente á la hori-

zontal y á la vertical de un talwek, si bien tienen el inconveniente de ser asimismo *el talwek artificial* con respecto á todas las calles á ellas afluyentes por cada uno de sus lados, y aun cuando van acompañadas tambien de las mismas sinuosidades y consiguiente desarrollo que á tales cauces acompañan; en cambio ofrecen por lo general buenas pendientes en toda su longitud, escepto en su orígen, donde por lo comun las tienen muy rápidas para encaramarse por la divisoria, la cual no puede alcanzarse á veces sino á favor de una escalinata. Cuando, empero, la traza vertical se ciñe y amolda al faldeo que le ofrece la ladera de una loma, tienen entonces las calles el inconveniente de estar sujetas á las mismas sinuosidades horizontales y á las ondulaciones verticales que forma la topografía natural, si bien permiten por lo comun pendientes más fáciles y mejor combinadas. Además tienen en su favor la notable ventaja de no ser el receptáculo de las aguas de todas las calles afluyentes, como les sucede á las que van por los talweks, sino que reciben solo aquellas que les llegan de las calles superiores, endosándolas inmediatamente á las que empalman con ellas por el costado inferior.

Por lo que hemos dicho poco antes de los estremos de las calles cuya traza vertical se desarrolla, ora sea por las divisorias, ora por los talweks, se comprenderá sin violencia, que aquellas que se desenvuelven segun las líneas de máxima pendiente, son entre todas las de un sistema de vialidad urbana, las que adolecen de mas graves inconvenientes.

Sus rampas no solo tienen siempre inclinaciones muy exageradas, sino que á veces lo son tanto y con tal estremo, que solo es dado salvar el desnivel por medio de escalinatas mas ó menos tendidas, lo cual equivale á escluirlas por completo del servicio de la vialidad ecuestre y rodada, para las cuales son las tales calles impracticables, ofreciendo además molestias é incomodidades á la pedestre que no siempre se halla dispuesta á arrostrarlas, prefiriendo imponerse un rodeo mas ó menos largo para evadirse de ellas. Además, esa misma rapidez de su inclinacion y la rectitud que generalmente acompaña á su traza horizontal, son causa y motivo de que las aguas hagan sobre el pavimento de estas calles el mayor estrago posible.

Lo que acabamos de manifestar acerca del trazado vertical de nuestras calles con el carácter de regla general, tiene, no obstante, sus escepciones de las cuales haremos una ligera indicacion, aun cuando el método que nos hemos propuesto seguir, no nos permita poner aquí sus verdaderas causas que esplanaremos convenientemente en sitio mas oportuno. Y decimos que tiene sus escepciones, porque con harta frecuencia observamos trazados verticales que, empezando á relevarse á lo largo de un talwek que parecia na-

tural siguiesen sin interrupcion, lo dejan repentina y bruscamente para remontarse sin razon plausible que lo justifique, por una linea de máxima pendiente hasta alcanzar una divisoria que dejan en breve, tambien sin causa ni motivo, para precipitarse por la pendiente máxima de otra ladera. Se vé asimismo muy á menudo que un trazado vertical se entretiene, si así cabe decirlo, durante largo trayecto, conservándose de nivel con motivo de las vueltas y revueltas que presenta el trazado horizontal, y todo esto para venir luego á tropezar con un repecho casi insuperable, impuesto por ese mismo trazado. Otras veces la traza vertical presenta asimismo, y sin que esto sea debido á la circunstancia obligada de ser recto el trazado horizontal, una série de ondulaciones ascendentes que hacen sumamente costosos los transportes y en estremo molesta la circulacion general; y finalmente se encuentran tambien en calles determinadas y segun diversas combinaciones todas estas escepciones á la vez, sin que por concepto alguno puedan racional ni técnicamente esplicarse de una manera satisfactoria.

Para terminar con lo que acerca del trazado vertical de nuestras vías urbanas, considerado pura y esclusivamente en sí mismo, nos toca decir aquí, cúmplenos manifestar que todos los inconvenientes que, referentes solo á la inclinacion de las rasantes, hemos tenido lugar de observar y hacer notar, se encuentran por añadidura aumentados de una manera considerable, ora porque la escasa longitud de las rasantes hace muy frecuente la sucesion de los puntos de quiebra, asi rehundidos como relevados, y ora tambien porque la fuerte inclinacion de las primeras por una parte, y el escaso radio de las curvas verticales de ondulacion que cóncava ó convexamente las unen, por otro, hacen que se malogre gran parte de la fuerza de tiro para los transportes.

2D.

Accidentes del desarrollo del trazado vertical comparado con el del horizontal.

Si despues de habernos hecho cargo de los principales inconvenientes de que adolece, considerado en sí mismo, el trazado vertical de nuestras vías urbanas, teniendo en cuenta la correlacion y analogía que segun hemos demostrado, debe guardar con el trazado horizontal, pasamos á comparar el

uno con el otro en demanda de esta analogía; tendremos ocasion de observar, si no mayor número de dificultades ó inconvenientes, mucha mas trascendencia y mayor gravedad en sus resultados. Verdad es, que no hay tampoco lugar á esperar otra cosa en lo complexo y combinado, cuando ni siquiera en lo sencillo se encuentra la armonía que podia y debia principalmente campear. Asi resulta que, á pesar de ser un axioma de buen sentido para todas las cosas, que no se encuentra por ningun concepto desmentido en las cuestiones que á la vialidad se refieren, el que en ningun caso puede ser conveniente acumular para resolverlas juntas, todas las dificultades á la vez, sino que por el contrario es mas conveniente y cuerdo acometer su resolucion sucesivamente y en detall; y aun cuando es obvio á todas luces el inconveniente gravísimo que siempre resulta de hacer coincidir en un mismo punto los defectos mas graves de ambos trazados; se vé con harta frecuencia, casi siempre por no decir en todas ocasiones, que en los mismos sitios donde hay un simplecambio de direccion, un empalme ó una encrucijada, es precisamente allí, donde coinciden tambien por lo comun los puntos de, quiebra, cóncavos ó convexos, del trazado vertical.

Los inconvenientes que de esto resultan, se alcanzan con facilidad. Desde luego para los simples cambios de rumbo, que siempre importan consigo un desarreglo en el modo de hacer la traccion, y por consiguiente una desventaja en el efecto útil, ha de resultar esta de mayor cuantía, siempre que en el mismo punto se verifique un cambio de rasante, en especial si la curva de quiebra es cóncava en vez de ser convexa, y si en lugar de mucho radio lo tiene, como suele suceder, de muy corta longitud. A pesar de todo, es lo comun el hallarse combinadas simultáneamente en un mismo punto, cortándose por sus respectivas mitades, la curva de vuelta del trazado horizontal y la curva de quiebra del trazado vertical; y sin embargo de la absurdidad de semejante combinacion, en fuerza de la costumbre que tenemos de verla repetida en todas partes y á cada paso, la toleramos sin escandalizarnos como una cosa muy corriente y muy aceptable, al mismo tiempo que clamamos á trompeta tañida para que se reformen otros varios defectos de que adolece nuestra urbanizacion, que tal vez, si lo son en la forma, examinados á fondo, se hallen muy distantes de alcanzar para la vialidad la gravedad é importancia del que nos ocupa.

Pero por grandes que sean estos inconvenientes, que mucho lo son, cuando se trata de un simple cambio de direccion en plena calle, se concibe que han de ser mayores todavía al tratarse de cambios de direccion con motivo de algun empalme; y se comprende asimismo que crecen de punto y al-

canzan al máximum de su gravedad en el caso de las encrucijadas; ya porque en ellas los movimientos de articulacion se hacen cuando menos en cuatro sentidos diferentes, ya por la confusion que es consiguiente á los movimientos de encruce, que entre sí y combinadamente se efectúan entre las vialidades pedestre, ecuestre y rodada, que siguen las direcciones de las calles ó vias que forman las encrucijadas, y ya finalmente por el ámbito escaso que estas con sus menguadas áreas ofrecen á la multiplicidad y confusion de encontrados movimientos que en ellas simultáneamente se operan.

Hay mas, no se observa ninguna regla de las que el tecnicismo impone, con respecto á las demás condiciones de las rasantes: ora se las deja que marchen horizontalmente, por mas que esto dificulte el escurridero de las aguas que, á falta de alcantarillas que las recojan, permanecen encharcadas hasta que la evaporacion las disipa: ora se las ve precipitarse en rápida pendiente, ó que se levantan erguidas en rampa con una exageracion tal, que sobre ser peligrosa para el rodago, es altamente perjudicial á la conservacion del pavimento en buen estado de vialidad: en tanto se nota que con una sola rasante mas ó menos exagerada y de no escasa longitud, se salva el desnivel de dos puntos estremos; en tanto se observa vencida esta altura por medio de varias rasantes diversamente inclinadas, siendo esta inclinacion mas fuerte en la parte superior de la altura total, que en la intermedia y en la inferior, contra todos los principios de buena vialidad: tan pronto nos encontramos con que las angulaciones cóncavas ó convexas de sus quiebras, se hallan suavizadas de una manera conveniente y holgada en los puntos donde ellas son poco pronunciadas, como hallamos que se verifican en arista viva con grave daño para los trasportes, allí donde se destacan de una manera mas violenta: unas veces se halla lentamente suavizada en plena calle y en mitad de un tramo recto la inclinacion de la rasante, y otras se la encuentra brusca y súbitamente forzada en los simples cambios de direccion, en los encuentros mismos de dos calles y, lo que es peor, en los cruceros simples y hasta en los de convergencia múltiple; y finalmente en ocasiones, calles anchas y de escasa circulacion, tienen rasantes aceptables, mientras que en otras tropezamos con calles estrechas y muy concurridas, teniendo rasantes estremadamente largas é inclinadas por demas.

Lo que acabamos de decir aquí y lo espuesto en el número precedente acerca del trazado vertical de nuestras calles, seria mas que suficiente para formar juicio cumplido y cabal de sus condiciones verdaderamente detestables, á ser siempre uno mismo el de las zonas destinadas á la vialidad pedestre y el referente á la que sirve para la vialidad rodada, que es aque-

lla sobre la cual han recaido mas principalmente las observaciones que hasta aquí llevamos hechas; mas como dichas condiciones varian con frecuencia no solo de una á otra clase de vialidad, sino tambien en la misma pedestre, segun se efectúe por una ú otra acera; preciso es que nos hagamos cargo de semejantes variaciones, ya que sin ello no habríamos llenado mas que en parte el objeto que nos hemos propuesto. Veamos, pues, de completar el cuadro.

Comparando el trazado vertical del eje de las vias urbanas con su análogo de cada una de las aceras, se ve que pocas son las veces que tienen en toda su latitud un mismo sistema de rasantes.

Sucede en general, que la acera de un lado se halla mas baja ó mas alta que la del otro, y hasta mas baja ó mas alta que el centro del arrecife, llegando á veces á ser tan pronunciadas estas diferencias de altura, que para disimularlas, mas que no sea sino ilusoriamente, se apela al medio, si la latitud de la calle lo permite, de dar una fuerte inclinacion transversal y un resalto considerable á la acera mas elevada, mientras á su opuesta se le dispensan condiciones tan sumamente distintas, que, sobretener un desnivel transversal casi insensible, se une sin el menor resalto con el arrecife central que en tales casos suele afectar una forma cóncava en vez de ser como de ordinario convexa. Tambien se ve con suma frecuencia en muchas de las principales calles de las grandes urbes, que unas veces la zona central va en trinchera, teniendo las aceras y casas de ambos lados á algunos metros de elevacion sobre el ras de su arrecife; otras veces sucede que, mientras de un lado las casas y la via pedestre que inmediatamente las comunica con el mundo esterior, se hallan mas elevadas que el arrecife central, las del otro lado se encuentran muchísimo mas bajas que el mismo arrecife; y no pocas veces acontece tambien que, marchando este en terraplen de algunos metros de elevacion, las casas laterales con sus respectivas aceras están al ras de su base igual ó diversamente elevadas entre sí.

En todos los casos, que acabamos de indicar, puede además suceder, y sucede muy á menudo, que no todas las casas de una misma acera se hallan á la rasante general de esta, sino que por el contrario las hay á que es preciso subir ó bajar por medio de una escalinata que á veces es interior respecto del edificio, y otras invade por el esterior la via pública, siendo un estorbo constante, ocasionado á tropiezos y con harta frecuencia á desgracias que seria del caso evitar.

Por lo que llevamos dicho acerca del trazado de nuestras vias urbanas se habrá podido ver: 1.° Que existe una analogía perfecta, y debiera tambien

existir una correlacion íntima, entre el trazado horizontal y el vertical; 2.° Que apesar de esto, por lo que respecta al primero, sobre atesorar malísimas condiciones en sí mismo considerado, se halla en la mas completa discordancia, y no guarda relacion alguna el del eje central de la calle con el de sus bordes limitados por las casas de uno y otro lado, sucediendo que lo mismo la traza central, que cada una de las laterales, forman sistema aparte entre sí; 3.° Que en lo tocante al trazado vertical del arrecife y de cada una de las aceras, considerados en sí mismos, son á cual mas detestables, y si se les mira con respecto á sus relaciones recíprocas, se les encuentra en la mas completa discordancia, en el desbarajuste mas inconveniente y mas lastimoso y perjudicial á la vez; 4.° Considerados todos estos trazados horizontales y verticales en sus íntimas é indispensables relaciones recíprocas, y en las que debieran tener con los encuentros y cruceros de las demas vias urbanas, no solo no se halla la armonía que fuera de desear entre todos ellos, sino que por el contrario, á mas de no tener siquiera la debida correlacion con las trazas horizontales y verticales de las líneas de fachada y de los portales de las casas colaterales, no se encuentra en estos trazados otra cosa mas que complicacion y barullo, desaciertos sin cuento, desórden y anarquía, verdaderamente incompatibles con nuestra ilustracion y cultura.

2B.

Perfil transversal de las vias urbanas.

Despues de haber tomado nota de todo cuanto se encuentra en el trazado, ora horizontal, ora vertical de las vías urbanas, exige el método, que pasemos á examinar lo que pueda ofrecernos el perfil transversal de las mismas.

Siguiendo el sistema analítico, que tan buenos resultados nos está dando, vamos á tratar este asunto considerándolo bajo todos los puntos de vista en que puede presentarse. Así examinaremos primeramente (C), la latitud de dichas vías; luego (2C) su desnivel absoluto entre los estremos de esta misma latitud, y finalmente (3C) la forma y distribucion de esta última.

C.

De la latitud de las vías urbanas.

Nada hay mas variable en nuestras antiguas urbes, que la latitud de sus vías. Hay, en efecto, algunas calles, pocas, desgraciadamente, muy anchas y espaciosas, al paso que se ven otras, tan sumamente estrechas, que á penas dan paso á un hombre puesto en jarras, y en las medidas intermedias las hay de todas las imaginables. Por lo general, en todas las urbes de nuestra vieja Europa abundan mas, escesivamente mas, las estrechas que las anchas, tanto, que en casi todos los grandes centros urbanos hay una calle llamada por antonomasia *ancha*, prueba evidente de que todas las demás pudieron en otros tiempos llamarse estrechas. Y por cierto, que esa decantada anchura, que pudo ser considerada tal vez como un lujo en la época en que la calle se abrió ó bautizó, no ofrece al presente la latitud siquiera que el tecnicismo reclama.

Hay más: tan general hubo de ser antiguamente la estrechez de las calles, como que las verdaderamente anchas que encontramos, son por lo general muy modernas y obra reciente de las administraciones que se han visto precisadas á abrir holgados cauces á los raudales siempre crecientes del movimiento urbano.

Por lo que hace á las calles estrechas, aparte de las varias que hay intransitables á un carruaje ordinario, encontraremos muchísimas en que este puede pasar en una sola direccion, y aun á veces para facilitar ese paso, ha sido preciso abrir en las paredes de los edificios laterales un hueco que impidiese el roce de las pezoneras.

Aquellas por las cuales puedan pasar dos carruajes á la vez y en direcciones opuestas, son ya menos; y todavía muchas menos las en que sea posible la carrera de cuatro carruajes.

En la mayor parte de las calles, la vuelta ó cambio de direccion de los carruajes, se hace con mucha pena, ó es absolutamente imposible, sobre todo si se trata de carruajes que no tengan articulacion. Y esta dificultad de los cambios de direccion de los carruajes, se hace sentir no pocas veces, aun en los encuentros ó cruceros de unas calles con otras, donde parece lógico que

hubiese mayor holgura. Para dársela, aunque fuese nada mas que de algunos centímetros, ha sido preciso en tales puntos hacer desaparecer la arista viva de las esquinas. Y tan apremiante era esa necesidad en algunos encuentros y cruceros, que donde la administracion, en su abandono, no ha dispuesto el achaflanamiento, lo ha producido á fuerza de roces y choques continuados la misma circulacion rodada con grave daño, así de los tiros y de los carruajes, como de los edificios mismos que hubieron de recibir tan violentos embates al son de las blasfemias de los conductores y enmedio de los peligros de los transeuntes.

La estrechez de las calles es mas general y estremada en las urbes de orígen árabe, ó en que los árabes hayan predominado el tiempo necesario para imprimir en ellas el sello característico de su urbanizacion, de que hemos hablado en el libro anterior.

Es un fenómeno digno de notarse, el que la latitud de las calles no es á veces, casi nunca, igual ni en toda su longitud, ni en toda la altura de los paramentos de los edificios adyacentes.

En primer lugar, no solo es diferente la latitud y en ocasiones muy considerablemente entre los diversos tramos que constituyen una calle, sino que se observa igual diferencia á veces en diversos sitios de un mismo tramo. Esta falta de paralelismo de los lados que hasta en calles muy principales se observa, proviene de los ángulos entrantes y salientes que presentan su trazado y el de los edificios á él adosados, y de los resaltos y rehundidos que con harta frecuencia se reproducen, y de otras mil deformidades tan monstruosas, como injustificables, que seria largo y fastidioso enumerar.

En segundo lugar, tampoco es muchas veces igual la anchura de la calle en toda la altura de los paramentos esteriores de los edificios que la limitan; puesto que ora estos se retiran y rehunden desde el primer alto hasta el tejado, y á veces el rehundido es mayor todavía en el segundo piso, y ora al reves, la edificacion avanza y se proyecta sobre la calle por medio de saledizos con ó sin columnatas, que van aumentando en volada, en tales términos, que los aleros de los tejados dejan solo una mezquina rendija. Y en ocasiones y cuando los edificios fronterizos son ó han sido de una misma propiedad, las dos proyecciones llegan á unirse, cubriendo completamente la vía pública por medio de un bóveda ó un simple techo á la altura del primer piso.

Como ande en tan monstruosas vías el servicio de la locomocion en nuestros dias, cuando los carruajes han acrecentado considerablemente sus dimensiones, no solo en lo ancho, sino tambien en lo alto, y que beneficios les deba la higiene pública, no nos entretendremos en grafiarlo; harto lo com-

prenderá sin necesidad de nuestros comentarios el buen juicio de nuestros lectores.

Por lo que hace á las causas y razon de ser, de esas monstruosidades y de otras análogas, que con dolorosa frecuencia en las vías urbanas, sobre todo de los primitivos núcleos de nuestras antiguas urbes europeas, se observan, remitimos al lector al capítulo I del siguiente libro, donde procuraremos estudiar el orígen de todas esas rarezas al parecer incomprensibles, cuyo estudio nos ha parecido tan importante, que hemos querido consagrarle un capítulo especial.

Antes de concluir de tratar de la anchura de las vías urbanas, debemos hacer notar, que de vez en cuando una vía estrecha adquiere de repente una latitud relativamente estraordinaria, donde la vialidad puede ejercerse con mayor holgura, y donde el espíritu fatigado, con tanta estrechez, respira con mayor libertad, pudiendo contemplar un trecho algo mayor del firmamento. Estos espacios vacíos, á proporcion de sus dimensiones, se denominan plazoletas, plazuelas ó plazas. Las que obtienen esta última denominacion, que son siempre muy contadas en todas las viejas urbes, poco ó nada tienen que ver con el asunto que al presente nos ocupa, puesto que destinadas desde remotos tiempos á *forum*, ó punto de reunion de los ciudadanos, nada ó casi nada influyen en el mejor servicio de la vialidad, que para nada entró en la idea de su fundacion. Lo mismo cabe decir con corta diferencia de los parques, campos ó paseos públicos, consagrados pura y simplemente al esparcimiento y recreo del vecindario.

Tampoco tienen que ver con el presente asunto las plazas ó plazuelas de mercado público, como no sea para recordarnos los gravísimos inconvenientes que traen á la libre-circulacion por las calles que á ellas afluyen; porque siendo estos espacios generalmente pequeños para dar cabida á la multitud de vendedores de todas clases que acuden siempre á ellos, se ven dichos vendedores precisados á desparramarse, estableciendo sus puestos en las calles inmediatas que quedan completamente obstruidas, obligada la autoridad á tolerar tales abusos por no poder ofrecer sitios adecuados en el interior de las plazuelas.

Por lo que hace á las plazoletas y plazuelas consagradas á la vialidad, diremos que, si las vias urbanas hubiesen sido suficientemente holgadas para permitir la circulacion en todas direcciones y sentidos, no se habria esperimentado la necesidad de establecer esos pequeños espacios vacíos, ora en los encuentros y encrucijadas para facilitar los movimientos articulados y directos, y ora tambien en plena calle á manera de apartaderos con el ob-

jeto de que los peatones, caballerías y carruajes pudiesen apartarse ó retirarse y remansarse en dichos sitios, mientras que otros peatones, caballerías ó carruajes pasasen en otra direccion que la suya á lo largo de la calle. Tambien sirven estas plazoletas para que puedan dar la vuelta y cambiar de direccion los carruajes que no podrian verificarlo en plena calle. Y calles hay de tan mezquina estrechez, que necesitan el auxilio de estos apartaderos, aun para que una caballería mayor pueda dar cómodamente la vuelta en redondo. Por esto, sin duda, los árabes cuya urbanizacion se distingue por la estrechez de las vias urbanas, observan como por sistema el establecimiento en sus urbes de frecuentes plazoletas, tan raquíticas, sin embargo, que sus dimensiones no pueden entrar en parangon con una calle moderna regular.

2 C.

Desnivel transversal de las vias urbanas.

De la misma manera que la anchura total de la calle en un punto cualquiera de su longitud hemos de deducirla de la distancia que separa entre sí los paramentos de las construcciones que la limitan, así tambien el desnivel absoluto originario y el que sucesivamente hayan venido teniendo entre sí los dos estremos de esta anchura, hemos de deducirlo del que se observe entre los umbrales de las puertas de entrada correspondientes á las casas que están fronteras entre sí. Esta investigacion nos ofrecerá en muchos puntos diferencias de nivel que van desde cero á una elevacion, hácia arriba ó hácia abajo del plano de comparacion, igual, menor, y no pocas veces mayor que la anchura misma de la calle. Es decir que, comparados los dos estremos de la seccion transversal, tan pronto nos encontraremos que se hallan sobre una misma horizontal, y tan pronto el estremo derecho se elevará ó se bajará, como esta bajada ó esta elevacion la sufrirá el lado izquierdo.

Resulta, pues, que el desnivel absoluto entre los bordes estremos de la anchura total de la calle, presenta la mayor variedad posible, conforme se desprende ya de lo que hace poco hemos dicho al hablar del trazado vertical de las vias urbanas. Y se concibe que semejante diferencia, que á nada có-

modo puede ni ha podido nunca conducir, no ha debido ser producto del arte, sino de algun accidente topográfico que así lo habrá exigido y de cuyo exámen nos ocuparemos mas adelante. Al presente basta á nuestro propósito saber que existe esta diferencia casi siempre, sea ella mayor ó menor, para que podamos pasar á ocuparnos de la distribucion suya, al mismo tiempo que de la correspondiente á la latitud de la calle, cuyos dos objetos se hallan íntima é indisolublemente relacionados, y entonces veremos los funestísimos efectos que produce semejante desnivel.

3C.

Forma y distribucion del perfil transversal.

Aun cuando á primera vista parece que el objeto final que las vias urbanas están destinadas á llenar, haya de haber sido siempre y en todas partes el mismo, y que por ende debiera ser una misma la forma y distribucion de su anchura; con todo vemos que acerca de esta particular existe una variedad suma, de la cual no es posible desentenderse al hacer el inventario que venimos efectuando.

Por de pronto se encuentran calles en las cuales la anchura total, mucha ó poca, afecta un perfil completamente uniforme sin que haya separacion ninguna que distinga los sitios por donde debe efectuarse cada clase de vialidad: es decir que todas ellas pueden indistintamente hacerse por toda la amplitud de la calle en la mas anárquica y peligrosa confusion. Otras calles hay en las cuales, si bien es verdad que se nos ofrece á trechos en toda su amplitud la mayor uniformidad en la superficie sin que nos presente el menor resalto que indique separacion de ningun género, se encuentra esta dividida por la diferencia de pavimento que la cubre. Otras veces es la forma la que varía, conservándose en toda su latitud la misma clase de pavimentacion. Y finalmente, en otras ocasiones, varía la forma, varian las dimensiones, y varía tambien la pavimentacion, segun sea el objeto especial de cada una de las zonas.

Hay además urbes antiguas en las cuales todas ó gran parte de las casas situadas en una acera de algunas de sus calles, tienen necesidad de unas cuantas gradas que invaden la via pública, y que deben considerarse como el

apéndice indispensable que va anexo á cada casa y por medio del cual se hace accesible el piso bajo; siendo de notar que á veces esas gradas que en una acera se emplean para subir á la habitacion inferior, sirven en otras para bajar, ó en las dos se aplican para el mismo objeto.

Sucede á veces que, sin embargo de encontrarse á un mismo nivel los umbrales de las casas opuestas de una y otra acera, se halla este levantado á bastante altura sobre el ras del arrecife central con el cual se enlazan por medio de escalinatas de frente, cuando es corta la altura, ó á favor de escalinatas laterales, cuando dicha altura es demasiado grande; y al contrario, se verifica tambien en ocasiones que estas escalinatas de enlace entre los umbrales de las casas y el arrecife central, en vez de ser descendentes sirven para subir. Y finalmente, donde no hay gradas ascendentes ni descendentes, la acera de un lado se halla exageradamente mas baja que la del otro en unos puntos, sucediendo en otros todo lo contrario, y muy rara vez se verifica que se hallen las dos á un mismo nivel. De todos modos y, sea como quiera, siempre resulta que la anchura escesivamente exigüa de la calle, viene á quedar reducida, con grave ocasion á tropezones y caidas, por las escaleras ascendentes ó descendentes que la ponen en comunicacion con los pisos bajos de las casas de una ó de otra acera ó tal vez de las dos, en una cantidad igual á la suma de las huellas de los peldaños que las forman. Y aun cuando se alcanza que semejante estado de cosas sea transitorio, y no haya de durar mas tiempo que el que les reste de vida á dichas casas, supuesto que al reedificarse, se colocarán sus fachadas á una línea conveniente, y los umbrales de sus puertas al nivel que las rasantes de las calles exijan; con todo, mientras ese caso llega, que todos los propietarios procurarán por medio de reparos y remiendos diferirlo indefinidamente; como que las necesidades de la vialidad crecen cada dia en una progresion mas rápida y mas exigente, al mismo compás vienen á sentirse los obstáculos y consiguientes perjuicios que tales estorbos oponen á la poblacion transeunte, lo mismo que á la estante. Por fortuna todos estos obstáculos que acabamos de mencionar, no se encuentran ya en todas las urbes, ni en todas las calles, ni en todas las casas; pero son un hecho histórico del cual no podiamos dejar de tomar acta, siéndonos forzoso consignarlo en el inventario que venimos haciendo, si no por la influencia que puede tener hoy, por lo que ha tenido antes en el modo de ejercerse la vialidad urbana.

En conclusion, debemos consignar aquí, que el perfil transversal de las vias urbanas afecta á veces la forma horizontal, otras la inclinada hácia cualquiera de los dos lados: tan pronto presenta la doble inclinacion hácia el

centro y hácia los costados, como nos ofrece aceras relevadas y firme cóncavo ó convexo; á veces con dobles aceras relevadas y firme bombado, y otras finalmente con dobles aceras cubiertas con un pórtico ó por un cobertizo.

Todas estas formas tienen sus ventajas y sus inconvenientes, en cuya discusion no es de este momento entrar, ya que nuestro objeto se reduce pura y simplemente á tomar acta y hacer la esposicion del estado de la urbanizacion en nuestros dias.

3B.

Pavimentacion de las vias urbanas ó calles.

De atender solo al trazado de las vías urbanas, ora en su sentido horizontal, ora en el vertical, y al perfil transversal de las mismas, habrian de escaparse á nuestro propósito cada vez mas arraigado de tomar nota exacta de todo cuanto constituye la urbanizacion de nuestros dias, muchísimas obras de arte que la misma comprende y ostenta orgullosa, como otras tantas glorias alcanzadas sobre la naturaleza, á pesar de que no siempre correspondan al laudable fin que las motivó. El trazado y los perfiles son técnicamente líneas geométricas que por sí solas nada indican en rigor, ni acerca de los objetos sobre que están trazadas, ni de los que siguen en grado inferior, ni de los sobrepuestos. Por esto vamos á completar nuestras investigaciones, examinando en qué consiste, y cómo está constituido el suelo ó piso de nuestras calles.

En el párrafo anterior nos hemos hecho cargo de la latitud y desnivel transversal de las vías urbanas, al propio tiempo que de la forma y distribucion que en este sentido afecta su perfil juntamente con los accesorios á él inherentes, reseñando luego rápida, ligera y sencillamente los inconvenientes y desventajas que de ello resultan para la vialidad pedestre, y para la ecuestre y rodada; pero hemos omitido esponer las circunstancias particulares del pavimento, que tan marcada influencia tienen en el modo de efectuarse la una y la otra vialidad, y es precisamente de ese importante objeto que vamos á ocuparnos en este momento.

El suelo, ese medio resistente sobre el cual se agita en todos sentidos la humanidad, comparte con la atmósfera en la cual estamos sumergidos, to-

das las condiciones que, para el desenvolvimiento y las manifestaciones de la vida, necesita nuestro organismo. Su naturaleza, su configuracion, su estado, nunca indiferentes para el reino vegetal ni para el animal, ejercen en especial sobre el hombre una influencia muy marcada en los grandes centros urbanos donde la poblacion se halla estremadamente condensada. De ahí por que no solo á las áreas destinadas á la habitabilidad se las debe dar la preparacion y forma necesarias para recibir los edificios que han de constituir nuestras viviendas donde nos alojamos con nuestras familias, sino que hasta las superficies de uso público que se destinan al servicio del movimiento de la colectividad en sus relaciones recíprocas, deben asimismo y con mayoría de razon, si cabe, aprestarse convenientemente al objeto que están destinadas á llenar.

A pesar de esto, poquísimas son las viejas urbes cuyo asentamiento se haya hecho en su orígen sobre un suelo que naturalmente ofreciera, ó al cual por medio del arte se le procuraran las condiciones de salubridad y comodidad, que para la estancia y para la circulacion, son igualmente indispensables. Así es, que de muy antiguo se echaron de ver en los grandes centros urbanos los graves inconvenientes debidos á tamaña falta de prevision; y ya que no fuese dable ocurrir á su remedio, en lo que á la habitabilidad se refiere; al menos hubo de procurarse obviarlos en lo posible, en lo concerniente á la vialidad, dotándola siquiera de un pavimento que reuniese las condiciones necesarias.

Algunos historiadores atribuyen á los cartagineses el primer empleo de los empedrados de las calles: *primum autem Pœni dicuntur lapidibus stravisse.* Y aunque nada nos dicen respecto de Roma, no es probable careciese esta de calles mas ó menos bien empedradas, cuando sabemos que no perdonó aquel gran pueblo ningun género de gastos para dotar á su vasto imperio de estensísimas vías empedradas, al objeto de facilitar el movimiento de sus numerosos y prepotentes ejércitos, tanto más cuanto que dió á sus vías el nombre de *strata* que no significa mas que un firme sólido tendido á lo largo de la via y, mejor todavía, *empedrado.*

En los tiempos modernos ha sido nuestra ciudad de Córdoba la primera poblacion que ha visto empedrar sus calles, gracias á Abdulrhaman que ordenó esta mejora el año de 850. París se apellidó *Lutetia* (ciudad del lodo), hasta que en 1184 Felipe Augusto, incomodado en su palacio por la fetidez de las calles circunvecinas, proveyó á su empedrado general; y Lóndres no entró en la verdadera senda de policía urbana hasta que en 1542 empezó á empedrar sus calles.

Como que las calles de las antiguas urbes se hicieron originariamente para solo el servicio de la vialidad pedestre, se consideró su latitud como una acera continuada; y en los casos en que se la dotó de una superficie uniforme, no se la revistió de ningun tegumento, ó bien se la cubrió en toda su estension por un mismo estrato sin divisiones ni resaltos de ningun género. Estos se reservaron solamente al umbral de la puerta de la calle, que se hizo bastante elevado para impedir en todo caso la entrada de las aguas, que á mayor abundamiento se trató de evitar tambien, por medio de tablachos ó compuertas de madera que tenian, en los montantes y umbral de la puerta, las correspondientes regatas donde poder alojarse, para producir el cierre necesario á evitar la inundacion de los bajos y sótanos de las casas, contra las aguas que tambien tenian su cáuce ordinario por la calle, la cual por esta circunstancia conserva todavía en Castilla el espresivo nombre de arroyo.

Se concibe que mientras la calle hubo de llenar indistintamente las dobles funciones de vía pública al mismo tiempo que de arroyo, no solo para las aguas que cayesen sobre su planta, sino tambien para las procedentes de los edificios á ella colindantes, no era posible dotarla de ninguna pavimentacion permanente. Por eso y porque el comercio y la industria fabril eran casi nulos, disfrutando solo de alguna preponderancia las industrias agrícola y pecuaria que se alojaban en las grandes urbes, se hallaban sus calles ó abarrancadas ó alfombradas casi constantemente y por totalidad, de yerbas que crecian espontáneamente ó de restos orgánicos, vegetales y animales arrojados por los vecinos, restos que, convertidos luego en abonos, eran utilizados para fecundar las tierras.

Los progresos de la civilizacion trageron en pos de sí la vialidad y los trasportes ecuestres que, si bien en un principio se hicieron á lomo y á la gineta y luego con sillas de mano, rastras y trineos, mas adelante vinieron á efectuarse por medio de grandes y pesados furgones y de carruajes ligeros de mayor ó menor capacidad. Pero por mas que en buena lógica, segun sea la clase de los motores y de los vehículos, así deban ser las condiciones especiales de las vías que han de recorrer, al objeto de que puedan producir todo el efecto útil de que sean capaces, con todo la sociedad que aceptó llena de satisfaccion, y dió la mejor acogida á los motores con sus correspondientes vehículos, se desentendió por completo de este principio; y sin tener en cuenta que las vías urbanas, ni por su anchura, ni por sus pendientes, ni por la disposicion de su perfil transversal, ni por las condiciones de su pavimento, eran adecuadas á recibir dignamente los nuevos huéspedes, no supo, no pudo ó no quiso oponerse á su entrada, se las franqueó todas sin escepcion, aun

cuando originariamente no hubiesen sido calculadas para otro servicio mas que para el de la vialidad pedestre. De ahí que, despues de haber esplanado convenientemente las calles, fué preciso darles una pavimentacion que por su naturaleza pudiera indistintamente servir, bien que mal, á entrambas vialidades. Por de pronto, al objeto de dar mayor consistencia al suelo, se echó mano de los escombros resultantes de la demolicion de los edificios que se iban á reconstruir, no menos que de las arenas, guijo y grava de los rios, en las urbes bañadas por alguno de ellos. Semejante pavimentacion, sobre no llenar debidamente las necesidades de la vialidad rodada, era un verdadero tormento para la pedestre que hubo de poner el grito en el cielo, con el fin de que si se la habia escatimado una superficie vial que hasta entonces disfrutara libérrimamente, si se la habia confundido y mezclado en monstruosa amalgama con la rodada, esponiéndola á contínuos y no pequeños riesgos; al menos se la diese un pavimento mas apropósito por donde poder circular y eludirlos, ya que evitarlos por completo era materia de todo punto imposible. A tan justas reclamaciones, se proveyó con dotar las calles mas frecuentadas de un empedrado, compuesto de cantos rodados en toda su latitud, afectando en el centro de ella una forma mas ó menos cóncava al objeto de facilitar el curso de las aguas, pues la calle no perdia aun con todo esto el carácter de arroyo. Pero la aspereza del suelo, prestándose mal á la comodidad de la viandanza pedestre, dió márgen á que en obsequio á ella, adosadas á las casas de ambos lados, se colocasen una ó dos filas de baldosas enrasando con el resto de la superficie de la calle, á la cual se conservó el mismo empedrado que antes tenia.

Con esta mejora, si bien ganaron algun tanto los peatones en la comodidad de la huella, nada adelantaron en cuanto á la seguridad personal, hasta que adosadas á la fila de baldosas se vinieron á establecer otras de guarda-ruedas, espaciados de distancia en distancia, cuya ineficacia se llegó á remediar por fin á favor de un guarda-ruedas contínuo por banda y banda, que no otra cosa vienen á ser las aceras relevadas, puestas ya en práctica en muchas urbes de importancia.

Es decir, que al presente, hállense ó no simplemente deslindadas estas zonas que corresponden á la locomocion pedestre y á la ecuestre y rodada, sin presentar solucion de continuidad entre sus respectivas superficies en toda la latitud de la calle, y ora estén definidas con mas ó menos suavidad por medio de una arista cóncava ó convexa, ora se hallen completamente separadas por un resalto ó por un rehundido mas ó menos elevado, mas ó menos deprimido en las aceras; ello es que siempre y en todos los casos, que de to-

dos nos ofrece numerosos y multiplicados ejemplos nuestra actual urbanizacion, se puede dar á cada zona la pavimentacion que á su objeto especial sea mas propia y mas conveniente. Veamos, pues, como se hace esta en la actualidad, sin ocuparnos de la forma, mas que por incidencia, ya que hemos dicho en el número anterior todo cuanto respecto de ella era procedente y adecuado.

Desde luego debemos observar y hacer notar, que por lo que respecta á la pavimentacion del arrecife de las calles y plazas, se ha desconocido ó dejado de aplicar en lo general el primer principio que debe observarse en toda clase de construcciones, y con especialidad en la de los empedrados; tal es el dar á los cimientos de la obra la resistencia suficiente para contrarestar, sean cuales fueren, las presiones y los esfuerzos que sobre ella han de actuar. Sobre el terreno natural recientemente removido y esplanado, sin consolidarlo con preparacion alguna, ni siquiera con la accion del pison ordinario, se establece por lo general la pavimentacion. A veces se busca la resistencia y solidez de la esplanacion sobre la cual ha de descansar el revestimiento del suelo, por medio del pison ordinario ó del rodillo compresor. Otras veces, con especialidad en Inglaterra, se establece encima del terreno natural, préviamente arreglado y apisonado, un cimiento de piedra machacada que se desparrama en varias capas, sobre las cuales se establece sucesivamente la circulacion, obteniendo de esta manera un macizo compacto, sólido y bien apisonado, que se toma como base de la esplanacion, sobre la cual se sienta mas adelante el pavimento propiamente dicho, que por lo general es empedrado. En ocasiones se establece tambien sobre el terreno natural préviamente apisonado una capa de hormigon hidráulico; mas este medio, si bien es verdad que da las mayores garantías de solidez y duracion, es sumamente costoso. Finalmente, otro de los medios que tambien se han ensayado con este objeto, es el de cubrir el suelo de la caja con alguna preparacion asfáltica. Todos estos ensayos prueban hasta la evidencia la merecida importancia que bajo el doble concepto de la salubridad y de la circulacion, debe darse en nuestros principales centros urbanos á la preparacion del suelo antes de establecer sobre él la pavimentacion. Sin embargo, preciso es confesar, por doloroso que ello sea, que por lo comun se establecen los pavimentos de las vias urbanas, sin dar préviamente al suelo que ha de recibirlos la mas ligera preparacion.

Sea como quiera, la clase de material que para la pavimentacion del arrecife se emplea en cada localidad, depende del que ella suministre, no menos que de su estado de civilizacion y cultura; es decir, del grado de impor-

tancia social y política que en el trascurso de los siglos haya logrado alcanzar. Así se ve que hay todavía muchísimas urbes que no tienen otro pavimento que el suelo natural, aunque por lo comun sea escesivamente malo. Otras muchas hay que, sin dar gran importancia á la forma y configuracion del suelo, que tan esencial es al escurridero de las aguas, se contentan abrigándole, como sucedia en los primitivos tiempos, con una alfombra vegetal compuesta de yerbas, cañas de maiz, pitas, pajas, hojas, ramas y ramages de árboles y arbustos que, lejos de darle consistencia, se la quitan, y en vez de sanear, inficionan el suelo, convirtiéndolo en un fétido estercolero; y aun cuando se haya empleado tambien la madera, cuidando de preparar adecuadamente el suelo que habia de recibirla, los resultados prácticos han estado muy lejos de corresponder á las esperanzas que teóricamente se habian concebido.

Lo mismo que en el reino vegetal, se ha buscado en el mineral el estrato para abrigar, con ó sin preparacion prévia, el suelo viable de nuestras ciudades, y desde la arena menuda, pasando por la arena gruesa, el guijo, el guijarro, la grava mas ó menos granada, los cantos rodados de todas formas, clases y tamaños, tal como la naturaleza los suministra, se han empleado todos estos materiales, y en su defecto se ha recurrido á los de cantera de cualquiera clase que fueren, y segun ella y el objeto especial que estabau destinados á llenar, se han empleado reducidos por la machaca al tamaño de la grava, ó se les han dado mayores dimensiones, hasta labrándolos en adoquines ó en baldosas de diferentes formas y magnitudes.

Asimismo se han empleado tambien los escombros procedentes de la demolicion de los edificios urbanos, no menos que ciertos productos y resíduos de algunos hornos, fundiciones y forjas, como son cenizas, ciscos y escorias de diferentes clases y condiciones.

Finalmente, se ha echado mano tambien de los materiales facticios, como son el ladrillo mas ó menos recocho, el hormigon, el asfalto y varias clases de betunes diversamente combinados.

Sin embargo, ora sea debido á la escasa latitud de las vias, considerada ya con respecto á la exagerada altura de los edificios que las limitan, ya relativamente á la enorme circulacion que por ellas se verifica, ora á su orientacion y esposicion respecto del sol y de los vientos, ora á la preparacion que se ha dado al lecho, ora á la naturaleza, forma y colocacion de los materiales para la construccion, ora tambien y finalmente á la manera como se ha verificado su conservacion y entretenimiento, que todo, sin escepcion, contribuye de una manera muy directa á la resolucion de este problema, al parecer tan tri-

vial; ello es que en conclusion, los multiplicados ensayos que en todos los géneros se han hecho, pues solo ensayos hemos visto hasta ahora, dejan todavía muchísimo que desear.

Y á pesar de todo, y aun cuando las administraciones de *propio motu* ó impulsadas y forzadas por el movimiento de circulacion que va tomando en nuestros dias un incremento fabuloso, y no obstante de haberse gastado en el firme y empedrado de algunas calles cantidades tan exorbitantes, que cabe muy bien decir que estas habrian podido cubrirse con una plancha de plata; por fin y postre tenemos que la vialidad pedestre encuentra continuos estorbos en su marcha, que la rodada se verifica con gran penalidad y con gran pérdida de tiempo y de fuerza, que la ecuestre va constantemente espuesta á resbalos y tropiezos, que cuando la estacion ó el clima es húmedo abundan los barros siempre incómodos, que en tiempos secos sofoca el polvo, y que la higiene tiene á la postre muy poco que agradecer á tantos esfuerzos y á tan continuados sacrificios, que por mas que sean laudables, no han llegado á ser eficazmente provechosos. Algo hemos ganado en este particular, pero algo y aun mucho, muchísimo falta para llegar al grado de perfeccion á que, en obsequio de la vialidad y comodidad general y de la higiene publica se ha de aspirar.

4B.

Sub-suelo.

Si imaginamos cortada la planta de la calle, ora en el sentido transversal, ora en el longitudinal, hasta una profundidad indefinida; sorprenderemos un gran número de obras de arte, bóvedas, tubos grandes y pequeños, por todos los cuales discurren en mas ó menos abundancia, mas ó menos visiblemente, líquidos y fluidos de diversa naturaleza y de índole diversa, en direcciones distintas. Diriase á primera vista que esos diferentes aparatos forman el sistema venario de algun ser misterioso de colosales dimensiones. Y ciertamente esta idea, al parecer atrevida, no dejaria de tener sus puntos de verdad analógica, puesto que ese conjunto tubulario no constituye otra cosa mas que un verdadero sistema de aparatos que sostienen el funcionamiento de la vida urbana.

Nosotros, empero, que no podemos entretenernos aquí en hacer un tratado de filosofía urbana, sino que debemos inventariar todos cuantos objetos encontremos en los actuales centros de poblacion, nos limitaremos á consignar que una parte de esos conductos subterráneos está destinada á la esportacion de las aguas sobrantes ó nocivas, otra parte á la importacion de las potables y útiles, otra á la importacion del gas del alumbrado, y finalmente un aparato de hilos metálicos que han quedado colgados, tiene por objeto facilitar la circulacion del fluido electrico, portador instantaneo de noticias desde los puntos mas remotos.

Esta diversidad de objetos nos obliga á subdividir nuestra tarea investigadora en tres puntos, destinando el primero (C) al estudio de las vias de esportacion de las aguas pluviales y de uso doméstico é industrial, otro (2C) al de las vias de importacion de aguas útiles, otro (3C) al de los conductos del gas del alumbrado público y privado é hilos electricos en el sentido puramente de urbanizacion.

C.

Vias de esportacion de las aguas pluviales y de uso doméstico é industrial.

En la introduccion que precede á este párrafo hemos hecho una ligera indicacion acerca del estado actual de los aparatos de desagüe que se encuentran hoy funcionando. Como, empero, la aplicacion de estos aparatos no se ha generalizado todavía, siendo por el contrario á manera de un privilegio de las grandes capitales, y como por otra parte antes de llegar al grado de perfeccionamiento que hoy tienen esos aparatos, se haya pasado por una série de trasformaciones y mejoras, que todavía están recorriendo con mayor ó menor retraso un sinnúmero de urbes subalternas; creemos conducente, útil é instructivo el hacer una reseña, siquiera sea somera, de la marcha que ha llevado desde su orígen ese importantísimo ramo de la urbanizacion.

En ningun tiempo, ni en pais alguno, atendida la manera como se han ido formando los núcleos primitivos de urbanizacion, de lo cual hemos hablado ámpliamenre en el libro II, han podido preceder á la instalacion de una urbe el estudio y la aplicacion de los medios de libertar su área de las aguas pluviales de las avenidas de terrenos superiores y de las inun-

daciones de corrientes del mismo nivel de su asentamiento, y ni aun siquiera de las propias sobrantes suyas. Lo que el estudio topográfico de todas las localidades nos enseña, es que al pasar la edificacion del estado rural al de urbanizacion, es decir, al agregarse casas á casas, estableciendo entre sí una combinacion cualquiera, que siempre hubo de ser asaz imperfecta, los desagües de las primeras vías urbanas hubieron de ser los mismos que tenia ya el terreno en su estado rústico ó rural, ó sean los regatos y arroyos que forman naturalmente las aguas pluviales en su caida y corriente. Y donde el terreno estaba préviamente cultivado con algun esmero, y donde por consiguiente habia preestablecido entre propiedad y propiedad un surcaño que, al paso que indicase los lindes divisorios, recogiese las aguas pluviales afluyentes de uno y otro lado, allí ese mismo surcaño que fué convertido en calle, fué el arroyo conductor para la esportacion de aguas, ora llovedizas, ora de las que arrojasen como sobrantes, supérfluas y nocivas, las casas construidas ó que fuesen construyéndose por banda y banda.

Si esos arroyos primitivos no hubiesen tenido que recoger y esportar mas aguas que las de su área y la de los edificios adyacentes; esos simples desagües no habrian traido inconveniente alguno para aquellos tiempos: mas debiendo recibir y esportar las aguas provenientes de terrenos superiores, donde los hubiese, el estrechamiento del cauce á causa de la edificacion en los dos lados del mismo, hubo de producir inundaciones y encharcamientos incómodos á la vialidad y perniciosos á la salud. Por este fenómeno que tan natural se presenta á quien se detenga un momento siquiera á observar los primeros pasos de la urbanizacion, creemos que la primera obra de arte en que hubo de pensarse, y que á todas las demás hubo de preceder, fué la desviacion de las aguas superiores, á las cuales se daria el cáuce mas natural posible, con tal que se apartasen del núcleo de la urbe espuesto á sus inundaciones.

Una vez reducidos los inconvenientes que amenazaban la nueva vía urbana, á las aguas pluviales que cayesen sobre su área y la de los edificios á ella adosados, hubo de pasarse mucho tiempo sin pensar en otro mejoramiento, contentándose los vecinos con rellenar y aplanar los regatos abiertos por los chubascos.

Y con el fin de hacer menos frecuentes y menos costosas estas obras de reparo y conservacion, y para precaver al propio tiempo las puertas de las casas de la invasion de las aguas torrenciales, y dar asimismo un escurridero mayor á las aguas de menage, se rehundió la vía, dándole una forma cóncava en el centro de su perfil transversal.

Sin embargo, cuando la edificacion fué condensándose, y la calle tomó formas verdaderas de tal, y el transito mas frecuente requirió un firme mas regular y una forma mas conveniente; entonces, siguiendo la costumbre propia de las vías rurales, y que no podia haber olvidado aun la urbe incipiente, se empezó por establecer y realzar una tercera zona central cuya convexidad produjo, en vez del arroyo central, dos arroyos laterales, ó sea una cuneta por banda y banda. Esta circunstancia que hacia los desagües mas fáciles y menos peligrosos, porque dividia en dos lo que antes constituia una sola vertiente, obligó á los vecinos á ahondar y perfeccionar las cunetas fronterizas á su propiedad.

Mas como las corrientes producidas con mas ó menos frecuencia por las lluvias y las provenientes de los continuos desagües del uso doméstico, ora por lo que son en sí, y ora tambien por los encharcamientos difíciles de evitar donde no haya una pendiente muy pronunciada, ocasionasen incomodidades incesantes al vecindario, y hasta amenazasen socavar ó corroer los cimientos de los edificios; procuraron bien pronto los vecinos librarse de las cunetas, de ese estado incómodo y perjudicial á la vez, volviendo á establecer el surcaño primitivo ó *cloaca* en el centro de la calle, si bien por debajo del firme de la vía relevada, protegiendo este canal de esportacion, ora con baldosas, ora con bóvedas ó sea *alcantarillas*, nombre que luego despues se ha dado por estension á todo canal subterráneo destinado á la esportacion ó paso de aguas.

Tal es la historia, tan exacta, tan verdadera y genuina, que aun hoy mismo se encuentran por do quiera vestigios, ó mejor, tipos cabales de todas sus formas sucesivas, de todas las fases porque ha pasado, de suerte que la monografía de la cloaca que ha entrado en su último período, respecto de algunas grandes capitales privilegiadas, se encuentra todavía en el estado de sus primeras manifestaciones en otras urbes menos afortunadas.

A fin de que cualquier observador pueda comprender y darse una razon técnica de la historia de esas trasformaciones, damos en el atlas la grafía de las mismas, que pueden verse mas especialmente en la LÁMINA IV, *figuras* 11, 12, 13 y 14, y en la LÁMINA V, *figuras* 8, 16, 17 y 18.

Por lo demás, y en cuanto á la forma mas general del desarrollo de estas obras subterráneas que tan admirables fueron en la antigua Roma, donde se conservan todavía desafiando la accion destructora de los siglos, y que tanto hubieron de perfeccionar, ya que no las planteasen de raiz en España, los árabes que las dieron un nombre técnico suyo (*alcantarilla*), en cuanto, repetimos, á la forma del desarrollo de esas obras, diremos, que donde han al-

canzado mayor perfeccion, se encuentra una en cada calle, la cual recibe al paso las aguas que le vierten los canales de esportacion de las aguas de menage de cada casa, y las que le trasmiten los sumideros, imbornales ó absorvedores, distribuidos á uno y otro lado y en toda la estension de la calle. Esta cloaca particular vierte las aguas en otra de forma y categoría superior; y así sucesivamente, segun sea la topografía del asentamiento de la urbe, van las vertientes de unas á otras cloacas de diversa categoría al último desagüe, que es el mar, un rio, ó una profunda barrancada.

Como, empero, estas obras ni han alcanzado en todas partes ese grado de perfeccion que acabamos de indicar, ni han sido realizadas en ninguna urbe bajo un plan general predeterminado y fijo, ni por consiguiente con la debida subordinacion y armonía con todos los demás miembros de la urbanizacion, sino que más bien se han ido ejecutando sucesivamente con sujeciones locales determinadas, y con la idea económica de aprovechar algo de lo preexistente; lejos de corresponder ámplia y cumplidamente su á objeto, envuelven por doquiera inconvenientes mas ó menos graves que debemos esponer, siquiera sea con brevedad suma.

En efecto, nunca ó muy raras veces van las cloacas á la profundidad necesaria para dar desagüe á las habitaciones troglodíticas ó subterráneas, que para oprobio de la humanidad consienten ó toleran las administraciones en todos los grandes centros de urbanizacion. Y se comprende que se desarrollen á una altura superior á la de esos insalubres antros, al hacerse cargo de que fueron construidas en su mayor parte muchos años antes de que la codicia del aprovechamiento del terreno de construccion, hubiese llevado las edificaciones uno y hasta dos pisos debajo del nivel de la calle. De ahí proviene, que semejantes cabernas, harto insalubres de por sí, lo son mucho mas aun no pudiendo dar salida á las humedades que naturalmente las infectan.

En segundo lugar, dichas cloacas carecen unas veces de las pendientes indispensables, y otras su seccion transversal no tiene la luz, la montea ó las dimensiones necesarias para ser registrables; de lo cual resultan encharcamientos y acumulaciones informes de materias hediondas, capaces de difundir la insalubridad á los barrios comarcanos.

En tercer lugar, no están construidas con la solidez, y sobre todo con la impermeabilidad necesarias; así es que los líquidos fecales que conducen, van infiltrándose en las capas del terreno que les rodea, y por este medio se difunden sus gases siempre nocivos, á considerables distancias, inficionando y corroyendo no pocas veces los cimientos y hasta las paredes esteriores de los edificios inmediatos.

En cuarto lugar, en muy pocas urbes, y tal vez en ninguna, tienen las cloacas la dotacion de aguas limpias que necesitan para el baldeo diario. Por lo comun se deja la limpieza de los conductos de esportacion de aguas sucias á la accion de las aguas llovedizas, resultando de ahí que, cuando no llueve, ó cuando las lluvias no son en bastante abundancia, pasan dias y semanas y meses, sin que el baldeo se verifique; y entre tanto va verificándose y creciendo el encharcamiento de materias fecales, con grave daño de la salud pública; porque acontece en tales casos, que los sumideros, imbornales y absorbedores, se convierten en otros tantos respiraderos de gases mefíticos, que no solo se hacen sentir en la higiene pública, sino que tambien llegan á hacerse perceptibles é incómodos al olfato. La causa de este efecto nocivo es, que ni los sumideros, ni los imbornales, ni los absorbedores, están construidos de modo que resulten inodoros, á pesar de haberse vulgarizado en nuestros dias las construcciones de este género, bajo métodos ó sistemas sumamente sencillos.

Si tales son los inconvenientes y tales los perjuicios positivos que de las cloacas resultan, donde están al parecer mas perfectas; ¿qué no sucederá donde no las hay, ó donde son de una estension tan limitada, que sus desagües se verifican dentro de la misma área de la urbe, ó donde á las cloacas se han substituido pozos absorbentes, abiertos en terreno natural sin revestimientos, y permeables por consiguiente á las materias fecales de que se van llenando?

Preciso es reconocer, que en todas las urbes falta mucho, muchísimo que hacer para conseguir que las cloacas destinadas á su purificacion y limpieza, no sean un foco de infeccion é insalubridad.

2C.

Vias de importacion de las aguas útiles.

El agua potable es una de las primeras necesidades de toda urbe; así es que ha sido una de las primeras tareas de todo grupo urbano, tan luego como ha alcanzado un vecindario algo numeroso, la importacion de aguas, sin las cuales se hiciera imposible la existencia. Y esta tarea han tenido que emprenderla aun aquellas urbes, cuyo núcleo primitivo se fundó en torno de

una fuente, á la orilla de un rio, ó en la costa del mar; porque el acrecentamiento del vecindario ha creado necesidades y exigencias, á cuya satisfaccion no alcanzaban por su cantidad ó calidad ó presion las aguas primitivamente iluminadas, mas que suficientes para los usos del núcleo primitivo. Por esto en las secciones del sub-suelo que imaginariamente hemos trazado al dar comienzo á este párrafo, encontramos un gran número de tubos acueductores, ora en sentido longitudinal, ora en el transversal de la calle. Estudiemos pues, siquiera sea rápidamente, esas obras subterráneas desde su orígen.

Cuando un vecindario ha sentido la necesidad de proveerse de aguas útiles á la satisfaccion de las necesidades individuales, y tal vez de las industriales; se ha encargado de realizar esta importantísima mejora, ó bien la administracion en nombre y representacion de los intereses colectivos y con fondos de la colectividad, ó bien algun particular ó asociacion con fondos propios. Ha sucedido tambien á veces que, habiendo resultado insuficientes las importaciones de aguas hechas por la administracion, el interés privado ha agregado á ellas las suyas, ó al revés, habiendo sido insuficientes las importadas por cuenta de particulares, la administracion se ha visto precisada á aumentar la dotacion del vecindario con nuevos acueductos. La confusion resultante de estos servicios, cuando proceden de diversas construcciones, realizadas bajo diferentes proyectos ó planes, es más fácil de comprender, que de esplicar. Prescindamos, empero, por un momento de esta circunstancia, por mas que no deje de ser perjudicial en sumo grado al buen servicio en un ramo tan importante; y vengamos al exámen del sistema generalmente empleado para dotar á una urbe de las vias de importacion de aguas útiles.

Traen ellas su orígen de un manantial ó depósito situado á mayor ó menor distancia del casco urbano. De aquel punto parten uno ó mas acueductos generales consagrados á introducir las aguas en el interior de la poblacion, y de estas vias generales parten otras secundarias que sucesivamente se ramifican hasta llevar el salutífero líquido á los últimos estremos de la urbe. En esta ramificacion se comprenden naturalmente todas las hijuelas ó sangrias destinadas, ora á fuentes que pueden llamarse de ornato, ora á las de aprovisionamiento comunal, ora á las llamadas de vecindad, y ora tambien á las de uso doméstico.

En algunas partes el acueducto ó acueductos que vienen directamente del depósito general, pasan por galerías registrables, y en otras se hallan simplemente enterrados á mas ó menos profundidad del sobresuelo de la ca-

lle, exigiendo por consiguiente el levantamiento y reposicion del empedrado para su construccion, conservacion y entretenimiento.

En cuanto á los acueductos secundarios, los hay en activo servicio, y otros muchos en desuso, ora por haberse obstruido, ora por haber desaparecido el objeto de la conduccion, pues en tales casos nadie cuida de quitar esos conductos inútiles, como si no fuese perjudicial en sumo grado la acumulacion de tuberías sobre tuberías, entre las cuales no siempre es fácil distinguir las que siguen prestando servicio, de las que han dejado de prestar o.

Por lo que hace á las cañerías, son de diversas clases de material, segun las circunstancias de la localidad y el pensamiento económico de los constructores. Así se ven empleados indistintamente la madera, el barro, la porcelana, el vidrio, la piedra, el plomo, el palastro y el hierro colado. A pesar de que la salud pública tiene bastante que ver en la eleccion de esos materiales, ya que segun sean ellos, no siempre sale igualmente bien librada; no se la consulta ni atiende por lo comun, buscándose con preferencia los buenos resultados económicos, y no siempre los duraderos, sino los del momento, que las mas de las veces absorben con usura en gastos de reparacion el ahorro conseguido en las construcciones.

El calibre de las cañerías presenta gran variedad de dimensiones, pero casi siempre insuficientes, de lo cual resultan roturas mas ó menos violentas y perjudiciales, segun sea la presion del líquido que las motiva.

A estas roturas contribuye con frecuencia lo defectuoso de las uniones y soldaduras de los tubos, para las cuales se usan diversas materias que no siempre son las mas adecuadas y satisfactorias.

La direccion de su trazado horizontal y del de todas las hijuelas para el servicio público y domiciliario, esa direccion considerada con respecto al eje de la calle, no sigue ningun plan fijo, como que afecta mil sinuosidades dependientes, sin duda, del respeto con que se ha mirado la situacion de las obras útiles ó inútiles preexistentes, y que se ha querido dejar á cierta distancia.

Consideradas con respecto al pavimento de la calle, se encuentran las cañerías simplemente enterradas á mas ó menos profundidad, afectando multitud de ondulaciones para pasar, ya por encima, ya por debajo, y á mas ó menos altura de otras cañerías, alcantarillas ó albañales, ó con motivo de otro obstáculo cualquiera, real ó imaginario que se encuentre ó suponga en el subsuelo.

De esta ligera reseña se desprende fácilmente cuán mal y de qué mala manera se ha de hacer, y cuán espuesto á peligros, graves á veces, ha de

estar un servicio emprendido y realizado en diversas épocas, bajo distintos planes y direcciones diferentes, sin combinacion alguna con otras obras subterráneas mas ó menos análogas, y que por consiguiente se entrelazan y amalgaman con él en las mas confusa mescolanza, en el mas inextricable laberinto.

3C.

Conductos del gas del alumbrado público y privado é hilos eléctricos en el sentido puramente de urbanizacion.

¿Y qué diremos de ese crecido número de tubos ó hilos que las secciones transversal y longitudinal del suelo, que venimos imaginando, nos presentan á diversas alturas, de diferentes materias, huecos unas veces, sólidos otras, y revestidos además de un tegumento impermeable? Esos tubos son los canales de importacion del gas del alumbrado público y privado que viene desde las fábricas y depósitos generales hasta el último farol público, hasta el último mechero de la última guardilla para suplir con una luz artificial, diáfana y económica, la luz natural durante las horas que esta nos falta: esos hilos son los alambres conductores de la electricidad, que vienen desde remotos puntos á las estaciones de la urbe, á fin de difundir por ella y trasmitir á las familias con la rapidez del rayo, las noticias importantes que en el órden político, social, mercantil, industrial y económico, puedan ser convenientes.

La urbanizacion moderna, auxiliar poderosa siempre de la civilizacion, ha dado paso á esos conductores de fluidos altamente benéficos, cuando son con el debido tino y prudencia tratados; solo que, habiendo llegado en ocasion en que ya el subsuelo se encontraba muy de antemano ocupado por los canales de esportacion y las cañerías de importacion de aguas, han tenido y tienen todavía que abrirse penosamente el paso al través de mil obstáculos artificiales preexistentes, con lo cual ha venido á hacerse mucho mas inextricable ese tejido de tubos de todos tamaños, formas, dimensiones y materias, que cobija el sub-suelo de las calles. Por esta razon tal vez, y quizás tambien por motivos económicos, á los hilos eléctricos se les ha dado paso en algunas urbes por encima de los tejados y azoteas, sin tener en

cuenta ni los daños que se ocasionan á los edificios, ni al derecho que asiste á los propietarios para rechazar estos gravámenes.

De esa acumulacion desatentada, sin órden ni concierto de tantas y tan diversas y heterogéneas conducciones por debajo del suelo de la calle, resulta una perturbacion casi cotidiana en la mayor parte de las vias urbanas, junto con los consiguientes ó inseparables perjuicios que sufre la vialidad con los obstáculos y estorbos que se la oponen, y con los rodeos á que se la sujeta. Al contemplar bajo este y otros aspectos la situacion de nuestras viejas urbes, comparamos involuntariamente los afanes y desvelos de la administracion con los de un pordiosero, que obligado á servirse de su único trage raido y desgastado y estrecho por añadidura, consume en ponerle remiendos sobre remiendos su paciencia, su tiempo, todo su pequeño caudal, sin que por esto consiga tener un abrigo cómodo, medio decente y adecuado á su medida, hasta que encuentra una persona resuelta á hacerle el bien, y le impele á tirar aquel tan haraposo como mísero trage, brindándole con uno flamante, proporcionado á todas sus condiciones de existencia.

5B.

Supra-suelo.

Las vias urbanas no se desarrollan nunca sobre un plano desembarazado y libre de todo objeto: antes al contrario, si insiguiendo el método observado al tratar del sub-suelo, damos con la imaginacion un corte ó seccion en el sentido transversal y otro en el longitudinal, desde el suelo hasta una altura indefinida, encontraremos, ora en los mismos planos de las secciones, ora proyectados sobre ellos una gran variedad de objetos salientes que afectan directamente, ya en un sentido ya en otro, á la misma via.

A veces se encuentran estos objetos inherentes y pegados á ella, otras son proyecciones de los edificios colindantes; y como quiera que todos hayan tenido su razon de ser en una época dada, aun cuando de algunos de ellos nos parezcan hoy evidentes la inutilidad y perjuicios; no estará demás indagar en la historia el origen, causas y objeto de la aparicion de todos.

Prescindiendo de los ligeros resaltos que se observan en el perfil transversal formando parte integrante y esencial del mismo, que indican la divi-

sion que como sagrada debiera observarse siempre entre los diversos géneros de vialidad que sobre la calle funcionan, prescindiendo, repetimos, de estos pequeños resaltos de que hemos tomado nota al tratar de la forma y distribucion del perfil transversal, que son obra por otra parte muy moderna, la sobreposicion que creemos hecha de mas antiguo en las vias urbanas, es la de los bancos mas ó menos rústicos colocados allí, ora para descanso de los peatones, ora para apeaderos y montaderos de los que iban ginetes en caballerías mayores ó menores, que era la locomocion mas usual, la única, en los tiempos antiguos. Por lo general estos bloques mas ó menos labrados estaban originariamente al lado de los portales de las casas de cierta importancia. El tragin habitual de tales casas y la hospitalidad tan comun en las épocas remotas de nuestra historia, hacian necesarios esos poyos. (LÁMINA IV, *figura* 19).

La aparicion de los carros patentizó otra necesidad que se satisfizo, tales fueron los guarda-cantones, destinados primero á garantizar y dirigir el paso de los instrumentos rodados desde el arrecife comunal al zaguan, y que luego se estendieron de trecho en trecho á todo lo largo de la via por uno y otro lado, á manera de mojones que marcaban los lindes entre la zona destinada á la vialidad rodada y ecuestre, y las inmediatas á las casas reservadas á los peatones. (LÁMINA IV, *figuras* 17 y 18, y LÁMINA V, *figuras* 1, 2. 3 y 4). El resalto actual de nuestras aceras ha venido á reemplazar esas hileras de postes de piedra que llegaron á ser inútiles, cuando la concurrencia de carruages obligaba á estos á invadir las zonas vedadas para seguir su curso ó no impedir que otros lo siguieran.

Otro de los primeros objetos que hubieron de aparecer sobre la faz de la via, atendida la sencillez de las costumbres antiguas en una época en que por otra parte la administracion impotente ó nula no habia podido proveer á las necesidades de la vialidad, hubieron de ser los pozos y abrevaderos. (LÁMINA IV, *figuras* 11, 12 y 13). Y como la viandanza rodada invadió las vias urbanas antes que estas se hubiesen dispuesto para recibirla de una manera conveniente, y como por otra parte un pozo ó fuente no puede ser trasladado sin trabajos y gastos de alguna monta, que nadie hubiera sufragado; resultó que las fuentes y los pozos quedaron por mucho tiempo en el punto de la via donde originariamente se encontraban, dejando para épocas muy posteriores, que para algunas localidades todavia no han llegado, el removerlos á un lado ú obstruirlos. Por regla general, y en fuerza de la naturaleza misma de las cosas, en los contornos de las fuentes ó pozos habia una plazoleta, como punto de reunion y descanso de las diversas locomociones.

Los árboles se levantaron tambien desde muy antiguo, aunque sin órden ni concierto, en las vias urbanas, sobre todo de nuestras urbes meridionales. Mas como ellos requieren cierta holgura que no tenian los cascos primitivos de las grandes urbes, siempre ó casi siempre muradas, el arbolado vino á constituir un privilegio de los suburbios ó arrabales. En otros tiempos se buscó simplemente por su sombra y por el refrigerio que esta proporciona: hoy las administraciones lo han introducido en todas las vias urbanas, que por su holgura lo consienten, con un objeto higiénico, por la influencia purificadora que ejercen en la atmósfera. Y esto que está al alcance de todo el mundo, hace mas sensible la desigualdad que hay entre unas y otras calles, siendo pocas y muy contadas las que disfrutan del benéfico influjo del arbolado, viéndose las demás inicuamente privadas de este inapreciable beneficio.

El alumbrado público, completamente desconocido de nuestros antepasados, ha exigido tambien otra superposicion á la superficie de la via; pues aun cuando al principio los faroles estuvieron sostenidos por varillas de hierro fijadas en las paredes de los edificios colindantes; modernamente se ha llegado á comprender la injusticia de ese gravámen impuesto á las casas particulares en obsequio del servicio público, sobre todo cuando, habiéndose generalizado la aplicacion del gas á este servicio, fué necesario abrir en las paredes una regata ó hueco que recibiese y protegiese el tubo conductor. Desde entonces se han ido estableciendo los faroles sostenidos por candelabros de hierro, colocados por regla general á lo largo y de trecho en trecho de los bordes de la acera. Esto, empero, no ha tenido lugar en todas las urbes ni en todas las calles, pues se encuentran por doquiera muchísimas de estas que, ora por su estrechez, y ora tambien por descuido de la administracion, se ven privadas del buen servicio que prestan los candelabros que, sobre no afectar las paredes de los edificios inmediatos, distribuyen con mayor equidad sobre la via los beneficios del alumbrado.

En las grandes poblaciones donde las distancias son considerables, y el recorrerlas constituye una especie de viage, se hace necesario que el que lo emprende, encuentre al paso lugares á propósito donde satisfacer las necesidades naturales que puedan ocurrirle. Al reconocimiento de esta necesidad por parte de la administracion, se debe el planteamiento de las columnas mingitorias que no siempre, casi nunca, se encuentran dotadas de las condiciones que la decencia y la higiene reclaman. Lo mismo cabe decir, y mas aun, de las cubetas y sumideros urinarios, que no pocas veces condenan á estar cerrados algunos balcones ó ventanas, desde donde no se puede resistir,

ora al hedor que tales sitios difunden, ora á los espectáculos que con harta frecuencia ofrecen los concurrentes.

Otros objetos se han levantado mas modernamente en las vias urbanas, que por su anchura lo permiten, tales son los kioscos ó tenduchos fijos sobre el suelo, en los cuales además de espenderse algunas fruslerias, ó bien periódicos, hay un lugar escusado al servicio del público, servicio que no es gratuito, porque siendo debidos los tales lugares á la industria particular, hacen indispensable una remuneracion. Es de notar la gran diferencia que existe entre el celo de la administracion que procura atender al interés comunal, y el celo privado que atiende y procura su interés propio; pues mientras la administracion no supo encontrar sitios á propósito donde establecer las columnas mingitorias con la *holgura*, y sobre todo con el decoro necesarios, el interés privado los ha encontrado multiplicados, y los ha pedido y los esplota con no escasas ganancias.

Tambien modernamente se ha introducido la costumbre de erigir estátuas, columnas ó monumentos, con fuentes ó sin ellas, en mitad de la via pública, con grave perjuicio de la vialidad que ve perturbado su curso por tales obstáculos. No somos enemigos de que se inmortalicen por medio de monumentos imperecederos los hechos ó los hombres que hayan prestado eminentes servicios á la humanidad ó á la patria: lo que no quisiéramos es que tales monumentos se planteasen donde estorbau al tránsito público, que hoy es la primera necesidad de los pueblos, y donde por lo mismo han de provocar imprecaciones y denuestos asaz impropios de la memoria veneranda de tales hombres y de tales sucesos.

Tras de esas sobreposiciones que, aun cuando ostensiblemente tiendan á satisfacer necesidades ó conveniencias de la vialidad, son no pocas veces un medio ingenioso y disimulado de explotar el área de la via pública, á lo cual conducen la carestia de los solares y la consiguiente de los alquileres, tras, repetimos, de todas esas sobreposiciones, vienen otras que aumentan considerablemente los estorbos de la viandanza, atendido el estado actual de nuestras vias urbanas. Aludimos á los tramvias por un lado, y á los puntos ó estaciones de coches de plaza por otro.

En la época presente nos hemos encontrado con una civilizacion moderna, hija del vapor y de la electricidad, civilizacion toda de movimiento, activa, predominante, exigente, que lleva por delante todos cuantos obstáculos se oponen á su impetuoso curso; y nos hemos encontrado al propio tiempo con una urbanizacion anticuada, inmóvil y estrecha como la civilizacion á cuyo servicio habia estado durante algunos siglos. En la lucha que

se ha entablado entre la civilizacion jóven y vigorosa y la urbanizacion decrépita y gastada, el triunfo no podia ser dudoso. La civilizacion ha llevado la mejor parte, y la urbanizacion ha tenido que ceder á sus exigencias, abrirle paso y satisfacer sus necesidades. En todas las construcciones nuevas ha debido preponderar, y ha preponderado el espíritu moderno, salvas algunas escepciones, mengua y oprobio de los que, sin prevision ni conocimiento de causa, las autorizaron; mas, en la edificacion antigua el respecto exagerado é injustificable á lo existente, ha arrastrado á las administraciones á consentir repugnantes amalgamas entre lo antiguo y lo moderno, amalgamas que, si hoy se toleran, porque todavía estamos en un estado de transicion, provocarán mañana medidas estremas que no podrán calificarse de desatentadas, puesto que conducirán á restablecer entre la urbanizacion y la civilizacion la santa armonía que entre ellas debe siempre reinar. Entre tanto, empero, vemos hasta con cierta fruicion, que sobre una via urbana, apenas suficiente y tal vez de todo punto insuficiente para la viandanza ordinaria, se pone y establece un tramvía, remedo vergonzante de un ferrocarril, que necesariamente ha de traer graves perturbaciones y complicaciones y peligros de todo género. Lo mismo decimos, respecto de las estaciones de coches de plaza que quisiéramos traer todos frente de nuestras puertas para poder satisfacer sin molestias las necesidades que con frecuencia esperimentamos, de trasladarnos rápidamente de un lugar á otro. Sentimos naturalmente las molestias que las estaciones de coches, de la propia suerte que los tramvías nos ocasionan, porque consideramos estas innovaciones, de utilidad palmaria por otra parte, como un triunfo del espíritu del siglo que domina en nuestro propio ser; y si transigimos con esas molestias, es porque la energía y los esfuerzos individuales son impotentes para librarnos de ellas, y es al propio tiempo porque esperamos confiadamente, que ha de venir un dia en que la civilizacion moderna con todos sus maravillosos medios de locomocion, penetre, funcione y campee libremente y sin obstáculo en todos los grandes centros urbanos que no quieran pasar á la categoría de monumentos históricos, venerandos, si se quiere, por sus recuerdos en arqueología, pero inútiles en la aplicacion é inservibles en la práctica.

6B.

Límites laterales y superiores de las vías urbanas ó calles.

Lo dicho hasta aquí sería suficiente á dar una idea gráfica completa de nuestras calles, si las considerásemos simplemente como vías y sin relacion de ningun género con las construcciones que por uno y otro lado las limitan, y aun á veces hasta por la parte superior las envuelven. La calle, empero, en el sentido en que habitualmente se aplica esta palabra, y prescindiendo del orígen primitivo de la misma, esencialmente latino, tal vez etrusco, y de la significacion que en antiquísimos tiempos pudo tener, destinada seguramente á espresar la idea de toda vereda, *calcada*, en su acepcion antigua, formada, trillada y apisonada por la planta humana, la calle hoy por hoy significa una vía limitada y encajonada por dos hileras de casas, no precisamente para facilitar el tránsito público, como viene á indicar el *Diccionario de la lengua*, sino mas inmediata, mas primitiva y mas principalmente para facilitar las entradas y salidas, aire, luces y vistas á los moradores de esas casas que por uno y otro lado la limitan. Haremos notar de paso que damos estas esplicaciones que completan la idea de la calle, no porque haya llegado ya el caso de considerar las relaciones urbanas entre la calle y los moradores de las casas limítrofes; sino porque presentándose una ocasion favorable, no podíamos dejar de completar una verdadera definicion de la calle y de combatir, de pasada, un error que acerca de la misma, de su orígen, objeto y servicios, vemos muy generalizado. Dicho esto, volvamos ya á nuestro objeto.

Si la calle es el espacio que queda libre entre dos filas de casas, es natural y lógico que digamos algo de esas construcciones que vienen á darle forma y á definir gráficamente su figura. Harto sabemos que dentro de esas casas tienen su morada séres vivientes y racionales que reciben de la calle servicios importantísimos, de tal naturaleza y de tanta monta, que sin ellos, sería imposible la vida urbana; y sabemos tambien que esas relaciones no son para pasadas en silencio, antes al contrario, exigen un estudio el mas concienzudo y detenido, porque son la quinta esencia, si así cabe decirlo, de la urbanizacion; empero, no es este todavía el lugar de abordar las cuestiones trascendentales que las relaciones del hombre urbano con la calle encierran;

ese lugar vendrá mas adelante, y no creemos que nuestros lectores nos tachen de omisos en asunto de tanta trascendencia. Ahora no hacemos mas que grafiar, y por consiguiente hemos de reducirnos á trazar á grandes rasgos la forma y figura material que por obra de las casas que la limitan, y tal vez envuelven, viene á tener la calle.

Habiamos pensado tratar en junto y simultáneamente de los límites laterales formados por las casas y de los superiores que las obras salientes de esas mismas casas interponen entre la vía y el cielo; porque materialmente considerado, todo esto no viene á formar mas que un solo conjunto. con tanta mayor razon, cuanto que las proyecciones, sean de la clase que fueren, no pueden subsistir sin las paredes laterales y verticales que á los dos lados de la vía se levantan. Empero, como real y verdaderamente cada una de estas cosas representa de por si accidentes esencialmente diversos, que afectan en términos muy distintos la manera de ser de la vía urbana, hemos resuelto tratarlas separadamente, porque resultará de hacerlo así mayor claridad, y mas fácil inteligencia. Hay mas: en rigor las relaciones de la vía urbana con sus límites materiales, ora laterales, ora superiores, ofrecen tres aspectos de todo punto diferentes, ya que unas veces dichos límites afectan solo la anchura y forma de la planta de la calle, otras, aun cuando se proyectan en ella, no son mas que parciales y muy reducidos, y otras, por fin se estienden á todo lo ancho de la calle interceptando por completo el cielo de la misma. Es, pues, preciso en fuerza de nuestro sistema analítico, no confundir esas tres situaciones, sino que deben mas bien tratarse separadamente y cada una de por sí, tanto mas, cuanto que cada una ofrece dilatado y provechoso campo al estudio.

Trataremos, pues, en primer lugar (C) de los paramentos que forman los límites laterales de la vía urbana en su proyeccion horizontal, en el sentido del desarrollo de la misma vía, que es lo que nos dará una idea de la forma impuesta á la planta por las construcciones: en segundo lugar (2C) consideraremos esos paramentos en su seccion vertical, transversalmente á la calle, con lo cual adquiriremos una nocion exacta de todas las proyecciones ó cuerpos salientes que afecten á la calle de una manera parcial y reducida á una zona mas ó menos ancha de uno y otro lado; y finalmente (3C) imaginaremos una seccion vertical á lo largo y segun el eje de la misma calle, lo cual nos dará á conocer los cuerpos estraños que se interpongan por completo entre la planta y el cielo, situacion verdaderamente estraña, y que sin embargo se nos presenta en repetidísimos ejemplares al recorrer nuestras viejas urbes.

C.

De los paramentos laterales que limitan las vias urbanas, considerados en su proyeccion horizontal en el sentido del desarrollo de la misma via.

Todo cuanto vamos á esponer respecto del epígrafe que forma el título de este pequeño tratado, se refiere á la forma que imponen á la planta de la via las construcciones que por uno y otro lado la limitan; y aun cuando muchas de las ideas que hemos de emitir, no sean enteramente nuevas, porque las dejamos indicadas al hacernos cargo de la anchura de las calles; no obstante, como aquí hemos de tratar este asunto bajo otro aspecto, y por ser la ocasion oportuna, pensamos ocuparnos de él mas despacio y con todo detenimiento; todavía esperamos ofrecer alguna novedad y recoger algunos nuevos datos que habrán de servirnos sobremanera en nuestros ulteriores estudios.

Las vías rurales abiertas en campo raso y sin mas sujeciones que las que el tecnicismo y la topografia por un lado, y las consideraciones de conveniencia general por otro, imponen, se desenvuelven generalmente de una manera regular y constantemente la misma desde su punto de partida hasta su punto de término. Sus aristas, salvos algunos incidentes que no valen la pena de recordar, marchan siempre paralelas entre sí y con el eje de la vía. Esto que es tan general y comun en las vías rurales, casi podria considerarse como una escepcion en las vias urbanas de nuestras antiguas urbes, donde casi siempre se observa á la vialidad desarrollándose de una manera penosa y violenta por entre las construcciones que la encajonan, y que la imponen con sus paramentos figuras irregulares que se apartan casi constantemente del paralelismo.

Antes de pasar adelante, juzgamos conveniente manifestar que no somos tan apasionadamente partidarios del paralelismo de los límites de las vías, que los creamos una circunstancia esencialísima una *conditio sine qua non* de toda calle. Reconocemos que pueden presentarse ocasiones en que la teoría y el tecnicismo práctico aconsejen el sacrificio de esa regularidad, en obsequio del bien público, y de la mayor comodidad del vecindario viandente. En otro lugar mas oportuno que este, esplanaremos nuestras opiniones acer-

ca de este particular, segun las creamos fundadas en la sana lógica, mas bien que en la prospectiva que tiene para nosotros escasísima importancia. Hemos hecho aquí esta indicacion á fin de que nadie crea ser hijos de una prevencion fundada en el rutinarismo, los juicios que se nos ocurra emitir acerca de la falta de paralelismo de las viejas calles de nuestras mas viejas urbes.

Aunque raras, algunas veces los paramentos de las construcciones que limitan y definen por uno y otro lado la calle, desarróllanse de un modo rigurosamente paralelo entre sí y con el eje de la vía, tal cual viene grafiado en la *figura* 6, LAMINA III, del atlas. Cuando se observa esta especie de fenómeno en nuestras antiguas urbes, cabe asegurar desde luego que la calle en que se nota, ó se ha abierto de nuevo, ó de nuevo y recientemente ha sido reformada, pues de lo contrario en un punto ó en otro ó en muchos, y tal vez en todos se advertirán los vestigios del predominio ejercido por la edificacion sobre la vía, apartándola de su natural desarrollo.

Esta desviacion del paralelismo es á veces la representacion de una convergencia ó divergencia que se opera en toda la estension de las líneas de los paramentos limitantes (*figura* 7). Cuando este caso sucede, lo que principalmente hay que lamentar, no es las mas de las veces la falta de paralelismo que pueda ofender la prospectiva, sino que la convergencia vaya estrechando la vía urbana tal vez hácia la desembocadura de la misma, por la cual se verifique el mayor movimiento, la mayor concurrencia de toda clase de vialidad, y donde por consiguiente deberia ser mayor la holgura. En una situacion de esta naturaleza que vulgarmente se denomina embudo, la vialidad se verifica mucho peor de lo que pasan por ese instrumento, las materias á las cuales se obliga á pasar por él, porque la afluencia de un líquido se verifica en un embudo por un solo sentido, al paso que el movimiento que viene forzado y comprimido por una vía que progresivamente va estrechándose, al afluir á un gran centro de movimiento, se vé contenida y comprimida con mayor fuerza, por el reflujo de otra vialidad que viene del centro de movimiento hácia la periferia. Hé aquí como la deformidad, si lo es, de esa convergencia que nos ocupa, y que con tanta frecuencia se nota en todos los grandes centros de urbanizacion antigua, no tiene la menor importancia comparada con los funestos resultados practicos que la misma ocasiona en perjuicio de la vialidad que se ve espuesta en tales sitios á continuos peligros que, con harta frecuencia, se convierten en desgracias.

En ocasiones vienen á interrumpir la regularidad y el paralelismo, varios cuerpos de edificacion entrantes y salientes, unos aunque siempre son los menos, dando alguna mayor holguna á la calle, y otros que son los mas,

mermándola de una manera violenta. Los primeros forman rehundidos, los segundos cuerpos avanzados. Aquellos, lejos de perjudicar, favorecen al movimiento urbano: estos le ocasionan perjuicios de gran monta. Así los cuerpos avanzados, como los rehundidos, se observan á veces en los paramentos de una sola acera (*figuras* 8 y 9): á veces en los de las dos (*figuras* 10 y 11). A veces á los rehundidos de un lado corresponden los cuerpos avanzados del otro (*figura* 12), á veces no se corresponden (*figura* 13). Como quiera que sea, siempre y de todos modos los cuerpos avanzados de edificacion ofenden la prospectiva, y perjudican grandemente al movimiento; al contrario, de los rehundidos que podrán faltar á la prospectiva, pero favorecen en proporcion á su magnitud á la vialidad.

Al observar atenta y filosóficamente sobre el terreno las irregularidades que acabamos de grafiar, la imaginacion se remonta naturalmente á una época de la historia de las urbes, en que la edificacion prepotente y dueña casi absoluta del campo de la urbanizacion, avanzaba sobre la via débil, porque el movimiento urbano era casi insignificante, y esos avances los verificaba unas veces por escalones, si así cabe decirlo, y otras en masa y en toda la línea. En otras ocasiones se recuerda otra época mas reciente en que el movimiento urbano empujado por causas poderosas, irresistibles, ha recobrado nuevos brios y mayores fuerzas, y ha atacado resueltamente á la edificacion, obligándola á retroceder aun mas allá de sus antiguas líneas, lo cual se ha verificado asimismo, y aun se está verificando, en unas partes sucesivamente y por escalones por medio de reformas parciales y sucesivas, pero lentas, y en otras partes en grandes masas y en toda la estension de una ó mas calles. El que estudie algo á fondo la historia de las antiguas urbes que despues de haber servido durante algunos siglos á una civilizacion aquejada por el mas profundo marasmo, se ven ahora precisadas á servir á otra civilizacion, cuya divisa es el movimiento, el que estudie los fenómenos de urbanizacion que ese cambio radical en la manera de ser de los pueblos ha producido y está produciendo en la parte material de los centros urbanos, se convencerá seguramente, de que esa lucha figurada que acabamos de espresar, traduce y espresa una gran verdad histórica que los pueblos y los gobiernos deben aprender y no olvidar jamás en esta época de transicion que á ojos vistas estamos atravesando.

En resúmen, los límites laterales de las calles ó vias urbanas, considerados en proyeccion, horizontal, en el sentido ó segun el desarrollo de la via, presentan accidentes de diversas y muy variadas especies, que sin embargo pueden referirse á los casos que vamos á indicar.

En primer lugar, pueden hallarse formados por dos líneas rectas, solas y únicas, en toda su longitud, que ya sean paralelas entre sí (*figura* 6), ó acaso convergentes (*figura* 7), ofrezcan al viandante, tanto en el uno como en el otro caso, la facilidad de trasladarse directamente de uno á otro estremo, sin hallarse forzado á cambiar ni siquiera ligeramente de rumbo por efecto de los cambios que en él le sean impuestos por el trazado. Sin embargo, esta clase de límites, preciso es confesarlo, se encuentran con poquísima frecuencia en las calles de nuestras antiguas urbes.

Algo mas comunes vienen á ser los que grafiamos en las *figuras* 8 y 9, que representan el caso en que, siendo recto uno de los límites, el otro nos ofrece en su trazado mayor ó menor número de ángulos, rectos ú oblícuos, combinados diversamente entre sí, formando entradas y salidas, esquinas y rinconadas, dientes y mellas, que pueden en unos casos (*figura* 8), mermar y en otros (*figura* 9), dejar intacta la anchura ordinaria de la calle.

Esta disposicion que al parecer para nada molesta ni incomoda á la vialidad rodada que disfruta la zona del centro, segun la cual puede marchar de uno á otro estremo en un solo rumbo, es en alto grado vejatoria para la pedestre que se efectua por las zonas laterales, así sobre la una, como sobre la otra acera; y es que la repulsion que naturalmente ofrece al público el paso por la que presenta acumuladas todas las dificultades, obligándole á andar culebreando para ceñirse á tales sinuosidades, le arroja, por decirlo así, á la acera opuesta que viene á ser la sola y única que desempeña el servicio de las dos, siendo por lo general estremadamente mezquina en sí misma, y obligando por lo tanto á los viandantes que llevan la izquierda, á saltar de contínuo al arroyo, para dejársela libre á los que están en mas derecho de disfrutarla.

El tercer caso es cuando, no uno solo, sino los dos límites laterales de la calle, nos ofrecen en su traza los accidentes que en el anterior hemos tenido ocasion de examinar, ora se combinen de forma que los avances y retiradas del trazado se correspondan frente á frente concéntricamente (*figuras* 10 y 11), ora resulten dispuestos de tal suerte, que siempre se presenten de una manera simétrica, y ora tambien que no guarden entre sí correspondencia alguna. Se concibe sin esfuerzo que por su mayor complicacion ha de ser ocasionado este caso á inconvenientes gravísimos de mayor monta tambien y de superior trascendencia que aquel, tanto en la hipótesis de que los mentados accidentes vengan á mermar la anchura de la calle (*figuras* 10 y 12), como en la de que no sufra esta la menor reduccion (*figuras* 11 y 13).

En todas estas hipótesis, el perjuicio directo es para la vialidad pedestre,

aun cuando tambien le alcance en gran parte á la rodada de una manera indirecta. Y es que los límites laterales de la zona central destinada á la vialidad rodada, no se ciñen exactamente á las mismas desigualdades que presentan los límites esteriores de las zonas pedestres, sino que son muchísimo menos en número, menos irregulares además, y aun estas mismas irregularidades no son de mucho tan pronunciadas, lo cual ofrece desde luego á la vialidad rodada mayores facilidades, que las que tiene la pedestre. En cambio, esta que por las muchas y muy irregulares desigualdades que encuentra en el límite esterior de las zonas viales que le están destinadas, se arrima con mas facilidad á los interiores que lindan con la rodada, se encuentra con harta frecuencia tan aglomerada y condensada, que tiene que invadir esta zona con riesgo propio y embarazo notable para los vehículos que por ella circulan. Así es que puede decirse, que la mayor parte de los peatones que siguen el movimiento en izquierda direccion, casi siempre se hallan condenados á marchar sobre el arroyo mezclados con los carruages que se ven forzados á sortear. De esto volveremos á hablar mas oportunamente, cuando tratemos de la funcionomía.

20.

De los paramentos laterales, considerados en su seccion vertical transversalmente á la calle.

Muchísimas veces en nuestras viejas urbes, despues que la edificacion habia llegado á reducir á la última espresion las vias urbanas, estrechando su planta por medio de avances sucesivos ó simultáneos de sus paramentos; no se daba todavia por satisfecha, y ya que no podia adelantar mas en la base, porque la estrechez de las vias urbanas no lo consentia, lo verificaba por medio de cuerpos superiores proyectados sobre la via. No aludimos aqui á los balcones y miradores, pequeñas conquistas alcanzadas modernamente por la edificacion: de ellos hablaremos luego. Ahora hablamos especialmente de los cuerpos avanzados con que la edificacion fué obstruyendo el cielo de las vías urbanas durante la edad media, y aun despues del renacimiento hasta últimos del siglo pasado ó á principios del que corre.

Como las costumbres perjudiciales que llegan con el tiempo á generali-

zarse, se introducen de una manera lenta y sucesiva, arrancando las mas de las veces de un principio en apariencia inocente; es probable que la costumbre de sobrecargar las vias urbanas con proyecciones que invadian su cielo despues de haber reducido á su última espresion el suelo, empezaria por sencillas cubiertas ó cobertizos, simplemente adosados á los paramentos de los edificios, y tal vez de quita y pon, cuyo objeto ostensible fuese ofrecer su guarida contra los rayos del sol ó la lluvia á los traseuntes ó frecuentantes de la casa. Estos cobertizos, que á la manera de los toldos modernos y con objeto análogo avanzaban sobre la via, se construyeron luego de madera, y como esta se podiria, se la sustituyó á seguida con materias mas sólidas y de un carácter mas permanente: y como desde la ventana se podia pasar á la cubierta dando así mayor holgura á la habitacion sin perjudicar la via; á esa cubierta se le dió un piso casi horizontal, y para preservarlo de las lluvias fué embaldosado: mas como los que penetraban en ese embaldosado superior del cobertizo estaban espuestos á caerse, se le pusieron barandas, y ya la ventana fué decididamente convertida en puerta de salida. Aquí se presentó otra dificultad: esas voladas, ora por la clase de fábrica de que estaban revestidas, y ora por los servicios domésticos que prestaban, requerian una fuerte resistencia que garantizara su estabilidad, en obsequio, por supuesto, del vecindario transeunte, y como los maderos sobre que descansaban, no podian ofrecer toda la seguridad apetecible, atendido lo exagerado de la proyeccion, se convino primero en robustecerlos por debajo por medio de tornapuntas, las que subsistieron, y en algunas urbes antiguas se encuentran todavia, como por muestra de este hecho histórico que vamos refiriendo; mas luego se quitaron esas tornapuntas que afeaban las casas, (entonces no podia disimularse esa fealdad con esas ménsulas ó armaduras de hierro que la industria moderna ha inventado), y fueron reemplazadas con soportes verticales que sustentaban á veces una robusta solera, y á veces servian de machones á una série de arcos. El sol y la lluvia y la intemperie enseñaron que estos avances no eran una conquista cabal y completa, porque quedaban al descubierto, y los dueños que los habian adquirido, trataron de redondear su obra cubriéndolos, no precisamente en obsequio propio y de su familia, sino principalmente, se entiende, en bien del vecindario que venia á pasar algunas horas debajo de los soportales; porque el sol y la intemperie y el viento abrian en los solados espuestos á su accion grietas por donde se colaba el agua llovediza, que filtrándose, iba á caer sobre las personas guarecidas debajo, cosa que no debia consentirse, y por esto un propietario regidor influyente, tal vez perpétuo por juro de heredad, asi lo propuso al cabildo que lo aprobó con aplauso.

Hecho este avance al nivel del primer piso, afirmado por abajo por los postes ó columnas, y protegido por arriba con la cubierta, ¿qué inconveniente podia haber en que sobre esa cubierta se levantase primero otro terrado ó salida para el segundo piso, y que despues se cubriese por el mismo estilo y por los mismos trámites que el inferior? La oposicion no podia venir de parte de los transeuntes que, siendo el pueblo que carecia á la sazon no solo de representacion, pero aun de ese espíritu público que la civilizacion moderna ha levantado y el periodismo sostiene, su débil voz se habria perdido como en un desierto: no de parte del vecino de enfrente, porque su interés no le escitaba á oponerse, sino mas bien aprovecharse de tan buen ejemplo é imitarlo en favor de su casa. Por consiguiente, la empresa era sencilla, y se llevó felizmente á cabo con la sola diferencia de que, habiendo empezado por un lado y en una sola casa, acabó por generalizarse á toda la calle y por ámbos lados. Así resultaba mayor armonía en el conjunto.

Obras avanzadas de esta naturaleza que en las grandes urbes en que el movimiento moderno se ha desarrollado de una manera mas prepotente y hasta violenta, han desaparecido, se ven todavía subsistentes en otras urbes que habiendo alcanzado grandísima importancia en los tiempos medios, la han perdido hoy, porque ese movimiento vivificador no ha llegado hasta ellas. Empero, no solo existen los cuerpos avanzados en el primero y en el segundo piso; los hay hasta en pisos mas elevados y hasta en las azoteas.

Hay mas: como en concepto de nuestros antepasados la calle no servia mas que para pasar; mientras se respetase, como quiera que fuese, ese derecho de paso público en el suelo, importaba muy poco que el cielo de la calle fuese interceptado con nuevos avances; sucedió, y se vé todavía en algunas antiquísimas urbes, que esos avances no siempre se verificaron siguiendo una sola vertical desde la planta de la calle á la cubierta del edificio, sino que con alguna frecuencia el cuerpo del segundo alto avanzaba algo mas, que el del primero, y el tercero mas que el segundo, y así sucesivamente, y todo esto sin perjuicio de dotar la cubierta de un alero muy proyectado para que pudiese proteger por completo todos los paramentos del edificio. Una idea gráfica de esas construcciones, que recordarán nuestros lectores que hayan visitado algunas urbes antiguas, de esas que permanecen, por decirlo así, inmóviles en medio del general movimiento de nuestros dias, una idea gráfica, repetimos, de esa clase de construcciones, se halla estampada en las *figuras* 2, 3 y 4 de la LÁMINA VI.

No debemos pasar en silencio que no siempre han tenido lugar los avances en el modo y forma que acabamos de describir. La mayor parte de las ve-

ces subian los paramentos desde el suelo robado á la calle hasta la cubierta, siguiendo una misma vertical, y hasta á veces parece que avergonzada la edificacion de su poco legítima conquista, vá retirándose á medida que la construccion se levanta, empero, en todo caso ese pudor ha de ser hipócrita, porque esa retirada que vá en ligero aumento desde el primer piso hasta los mas altos, se verifica sin perder un centímetro del espacio interior, pues por ese lado el paramento marcha sobre una misma vertical desde abajo arriba, y la retirada aparente por la parte esterior, no representa mas que el grueso del muro que se ha ido disminuyendo en cada piso á medida que era menor la carga que tenia que sustentar. Así aun hoy vemos levantarse por encima de las cornisas de los edificios modernos esos cuerpos de arquitectura que se denominan áticos, cuyo objeto fué al principio el adorno del remate, y que hoy se han convertido en viviendas, y se llaman vulgarmente sotabancos.

Ahora nos toca hacernos cargo de otras proyecciones de mas reducidas dimensiones, y que, aun cuando perjudiciales á la via, porque le imponen siempre un gravámen, lo son menos, por lo mismo que son mas pequeñas. Aludimos á los balcones que se encuentran en mayor número en las urbes antiguas y modernas á proporcion que son estas mas meridionales. La edificacion siempre ambiciosa de mayor espacio y holgura, ha encontrado un medio sencillísimo é inocente de satisfacer esa ambicion, estableciendo en todas ó en casi todas las aberturas destinadas á dar luz y ventilacion á la casa, unos saledizos que ha procurado proyectar todo cuanto le ha sido posible, sin curarse de los efectos que podrian producir sobre la vialidad. Ultimamente las ordenanzas de policía urbana en todos los paises cultos han tenido que salir al encuentro de las pretensiones cada vez mas exageradas de la edificacion, fijando límites á las voladas. Se encuentran balcones de diversas dimensiones y tamaños. Unos muy largos y muy anchos, otros mas cortos, pero anchos tambien, otros estrechos y largos, y otros, por fin, estrechos y cortos hasta quedar algunos reducidos al mismo ras del paramento. Lo digno de observarse es que los tales saledizos van constantemente en disminucion ascendente. Por manera que, por lo general, los mas largos y anchos se encuentran en los primeros pisos, siéndolo menos los de los segundos, y menos aun los del tercer cuerpo, y así sucesivamente. Esto que, á primera vista y segun el espíritu de todas las ordenanzas municipales, parece ser un sacrificio hecho en obsequio de la calle, bien examinado no es mas que efecto de una exigencia ó necesidad arquitectónica, puesto que la mayor volada impone mayor carga al muro, y la que puede sostener el del primer piso, es superior á la resistencia del correspondiente al segundo y así sucesivamente.

Además de esto, en el actual organismo urbano, social, la grandiosidad de los balcones viene á representar por punto general mayor y mas aristocrática gerarquía en la vivienda, lo cual no sucederia, si las voladas de todos los pisos fuesen iguales. Por fin, como el saledizo representa siempre, jurídica y hasta materialmente, un dominio, no era regular que los pisos mas altos tuviesen un símbolo de ese predominio igual á los mas bajos.

En todo esto no hay mas escepcion, que la de los pisos entresuelos y bajos, en los cuales modernamente ha tenido que proscribirse toda volada que pueda perjudicar el tránsito público y á los trasportes de grandes volúmenes, tan frecuentes en nuestros dias. Y sin embargo, todavía se encuentran en todas partes pisos bajos y entresuelos, ora con balcones, ora con rejas siempre salientes, harto incómodas á los transeuntes por las aceras, tanto mas, cuanto que las rejas que esos pisos tienen, se abren hácia fuera, lo cual es ocasion de desgracias de que la crónica contemporánea registra algunos ejemplos. Mas, de esto tendremos ocasion de hablar con alguna estension en sitio mas oportuno.

Todavía encontramos en el exámen de esta seccion de los paramentos colaterales á la vía, otra clase de saledizos que se interponen entre la via y su cielo, y que no por estar á mayor altura, son menos atendibles, por los perjuicios que causan. La edificacion ha querido y debido tener su cubierta; esto es justo, pero no se ha contentado con proteger su parte interior, sino que ha querido proteger tambien todo lo mas que ha podido la parte esterior, sin pararse ante los perjuicios que podia ocasionar á la via. Así fué, que se dió á los aleros de los tejados una proyeccion muy grande, que por fortuna ha ido disminuyendo á medida que ha adelantado la cultura de los pueblos. Antiguamente los aleros eran muy salientes; y urbes hay donde hoy mismo llegan á cruzarse los de una acera con los de otra, convirtiendo el cielo de la calle en un cielo raso ó mejor en un artesonado, muy feo por añadidura. Imposible nos parecerian semejantes proyecciones, si hoy todavía no las estuviésemos viendo subsistentes á pesar de nuestra mayor cultura y á pesar de las ordenanzas municipales. Pocos quedan ya de esos aleros disformes, pero son ellos suficientes para darnos una idea material y gráfica de la urbanizacion antigua.

3 C.

Límites superiores de la calle.

No es ciertamente muy regular que entre la planta de la calle y su cielo se interpongan cuerpos estraños que la limiten y envuelvan por su parte superior, ya que la naturaleza de los servicios que está destinada á prestar, la condenen á desarrollarse encajonada entre dos filas de construcciones. Puesto que se le ha coartado, á veces hasta la última exageracion, su espansion y desahogo en el sentido lateral, parece que de justicia y de necesidad, debiera habérsele dejado siempre libre y desembarazado el ámbito superior, único respiradero que le queda, y que no pertenece al suelo, sino al espacio. Y sin embargo, no son desgraciadamente tan raras las calles cubiertas, que no debamos consagrar á su grafia un tratadito aparte.

Imaginemos una seccion vertical á lo largo y segun el eje de la calle, y al examinar sus resultados, encontraremos los cuerpos estraños que se interpongan entre la planta y el cielo, y al propio tiempo veremos de qué naturaleza son esas interposiciones.

Al paso que en el mayor número de nuestras calles, asi debemos consignarlo, esta seccion se pierde al infinito, sin ofrecernos resultado alguno; en otras nos ofrece interrupciones heterogéneas, de diversa índole y magnitud, pero en cierta progresion que en algun modo viene a ser la historia de tales accidentes. En unas partes solo tropezamos con una especie de travesaños que pasan desde una abertura del piso principal de los paramentos de un lado á otra abertura análoga del lado opuesto, travesaños que contienen un tablero defendido lateralmente por sencillas barandas. En otras partes son esos mismos travesaños, pero ya sontienen un piso de fábrica, y sus barandas ostentan mayor esmero. Aquí vemos ya un verdadero puente, aunque no muy ancho; allí un puente análogo se presenta ya protegido lateralmente por una obra de fábrica con aberturas y cristales, y en la parte superior por una cubierta. Acá tropezamos con un puente semejante al descrito, pero su fábrica no termina con la del primer piso, sino que lleva su cubierta hasta la del segundo; mas allá ya son tres y hasta cuatro pisos los que se nos presentan levantados sobre el puente, llegando la cubierta general de este sis-

tema de puentes sobre-puestos á enrasar y unirse con la cubierta general de los edificios opuestos que tiene por objeto enlazar. Finalmente, el puente se convierte ya en una bóveda continuada, que tiene por estribos dos casas fronterizas que enlaza por completo en toda su estension y en toda su altura, constituyendo con ello un solo edificio, destinado á la habitabilidad.

Pues bien, esa misma progresion, siempre y en todos los sentidos creciente, viene á ser la historia material y gráfica de esas sobreposiciones que afectan de tal manera las condiciones mas esenciales de la via, que bien puede decirse que causan en ella una profunda desnaturalizacion. La via encajonada la concebimos facilísimamente como calle; la via envuelta, por mas que sea urbana, no podemos concebirla mas que en un solo caso, y es el de ser destinada á un servicio especial, que no es en el fondo el de la vialidad en todos sus conceptos, como sucede en los modernos pasages de que hablaremos luego. En la campiña la concebimos tambien, mas es en el caso de una estrema necesidad, cuando el tecnicismo no encuentra otro medio de atacar y vencer un grande obstáculo, que la apertura de un túnel. Fuera de estos casos, especial el uno y de pura necesidad el otro, no se justifica de ningun modo un túnel en plena calle, y no un túnel como quiera, sino un túnel puramente artificial, obra del individuo que á su conveniencia ó capricho ha querido sacrificar los intereses generales. Por esto nosotros estamos íntimamente convencidos de que tales monstruosidades han debido introducirse en la urbanizacion lenta, sucesiva y subrepticiamente, aprovechando la ignorancia y la falta de vida interior de que adolecieron las urbes en el comienzo y en toda la duracion de la edad media.

La primera tentativa para cubrir la via, hubo de limitarse á establecer una simple pasadera, ligera, de escaso volúmen, insignificante en apariencia, para facilitar una comunicacion entre dos casas fronterizas, pertenecientes á un mismo dueño, quien creyó poderse ahorrar el trabajo de bajar á la calle y de sufrir los inconvenientes que á veces por la lluvia podian ofrecerse para atravesar el arroyo, con la sola y sencilla operacion de echar de una á otra parte un par de tablones que luego haria permanentes, poniéndoles además unas barandillas para evitar todo accidente. Principio quieren las cosas, se dice vulgarmente, y este adagio tiene una aplicacion exactísima en materia de urbanizacion. Hecha ya la pasadera provisional, elevada ya al rango de permanente, ¿por qué no se la ha de adornar con una bonita baranda? ¿y por qué esa baranda no ha de ser luego de fábrica con ventanas primero, y luego con balcones acristalados, cubriéndola además para protegerla de la lluvia y del sol? ¿Qué inconveniente hay en que sea un poco mas

ancha, y que en vez de un suelo de madera, espuesto á romperse, tenga una bóveda sólidamente construida, y que contribuirá bajo este punto de vista á mejorar el ornato público? ¿Qué puede importar que en vez de tener un alto, tenga dos, tenga tres, hasta enrasar su cubierta con las de los edificios que enlaza? Y si despues, en vez de comunicar solo dos aberturas opuestas de los dos edificios fronterizos, se dilata y estiende segun toda la longitud de sus respectivas fachadas, convirtiendo en uno solo dos edificios que la calle despiadadamente separaba; este beneficio incomparable que adquiere el propietario, ¿perjudica acaso á alguien? ¿no es acaso mas ventajoso para la gente callejera, el que pueda cobijarse y resguardarse bajo ese cielo artificial, de las lluvias y calores que el natural le envia con frecuencia? De manera que ante el ilustrado cabildo sobre que ejerce poderosa influencia el propietario de la *mejora* en cuestion, lejos de imponerse por esa sobreposicion sacrificio ni gravámen alguno, se dispensaba un singular favor al público, que por otra parte, poco dado al movimiento y sin mas instrumento de locomocion que las propias piernas ó las de alguna cabalgadura, podia mirar con cierta indiferencia aquella verdadera usurpacion, que de sus derechos urbanos se cometia.

Mas adelante, cuando el vecindario se hubo ya habituado á ver embovedadas á trechos algunas calles, tan beneficioso ejemplo pudo imitarse aun en construcciones nuevas, sobre todo si el constructor era persona poderosa, y se prestaba á hacer el sacrificio de respetar el paso que por uso y costumbre inmemorial habia establecido el público por medio de su propiedad. Entonces los adláteres del potentado encomiarian su generosidad, y el público dócil candorosamente aplaudiria.

Tal es la verídica historia de esas monstruosidades que analizamos, que el buen sentido condena, que el mundo transeunte maldice, y que la higiene contempla con repugnancia, con horror, como manantial fecundo de insalubridad. Y no obstante, las administraciones modernas que tanto blasonan de cultas, y que tan dispuestas se manifiestan á facilitar los medios de locomocion y á destruir todos los gérmenes de infeccion, tan abundantes en las urbanizaciones antiguas, esas administraciones no han sido en algunas urbes, ó bastante celosas ó bastante poderosas para arrancar de cuajo esos cielos abovedados que desdoran todavía hoy algunas calles de paises civilizados.

En nuestros tiempos, no solo se ha introducido, no solo se ha tolerado, sino que hasta se ha aplaudido la abertura de un género de calles completamente y en toda su estension cubiertas. En todas ó en casi todas las grandes urbes, y mas particularmente en aquellas en que el movimiento urbano mas

pasmosamente se ha desarrollado, se ven esas calles llamadas *pasages* que atraviesan á veces, no una sola isla, sino varias sucesivas, poniendo en fácil comunicacion sitios importantes, por regulares distancias separados. Preciso es confesar que los tales pasages están prestando eminentes servicios en especial á la vialidad pedestre, única á la cual se destinan.

La cuantía, balumba, calidad y rapidez del movimiento que en las antiguas vías urbanas, harto poco dispuestas para recibirlo, ha de verificarse, ocasiona continuas incomodidades y riesgos incesantes á los pobres peatones que no siempre pueden sortear los tropiezos y peligros que á cada paso se les presentan, ora por razon de un furgon enorme que, cogiendo de parte á parte la calle, arrambla cuanto se opone á su marcha, ora á causa de la impetuosa carrera de ligeros carruages que se cruzan en distintas direcciones, y ora finalmente por otros mil incidentes que á cada momento se cruzan en las vias urbanas de mas concurrencia. Para obviar estas dificultades, la industria particular, siempre activa y previsora, ha ideado la abertura de esos pasages sola y esclusivamente reservados á la vialidad pedestre, y por donde por consiguiente pueden discurrir con libertad y sin temor desde el mas travieso y aturdido niño hasta el mas tardo anciano. Tales pasages han venido á satisfacer una gran necesidad pública que la administracion ó no habia sabido ó no habia podido atender. Debese, pues, felicitar á los particulares que tales obras han emprendido y llevado á cabo, por la recompensa que de sus sacrificios y dispendios han encontrado en la realizacion de su oportuno pensamiento.

Estrañarase tal vez que nosotros, que tan severamente hemos juzgado las sobreposiciones al cielo de la calle, nos manifestemos tan propicios para con los pasages que no solo tienen un cielo artificial á trechos, sino que lo tienen sin interrupcion en toda su longitud. Para que no se estrañe esa distinta manera de ver y de juzgar, habremos de manifestar las razones en que se funda. Ante todo, debe notarse que no aplaudimos ni aprobamos todos los pasages, sean cuales fueren su objeto, su forma y su disposicion, sino solo aquellos que tienen por objeto el enlazar calles ó sitios importantes de una urbe, que están separados por la interposicion de una ó mas islas de edificacion muy grandes, y vienen á unirse por medio de uno de esos pasages, y mientras por otro lado tengan un desarrollo recto y sin recodos, y estén dispuestos además de tal manera que el aseo y limpieza y ventilacion se hallen esmeradamente atendidos. Y aplaudimos esta clase de pasages; primero, porque no son perjudiciales á la salubridad; segundo, porque favorecen altamente el movimiento urbano, descargando sus grandes vias de una gran parte de

la vialidad pedestre que por ellas debiera verificarse; tercero, porque vienen al socorro de esa vialidad pedestre, facilitándole un medio de eludir los graves peligros que de confundirse con la ecuestre y rodada en las grandes vías constantemente resultan; cuarto, porque siendo debidos al interés y á la industria privada, han producido un beneficio público que nada ha costado ni cuesta al tesoro municipal ni al del Estado; y quinto y finalmente, porque la predileccion que han merecido al vecindario, ha creado en cada uno de los que responden perfectamente á un objeto de general conveniencia, grandes centros de movimiento mercantil que es el que mas acrecienta la riqueza pública. Mas aquellos pasages lóbregos y hediondos á veces, no rectos sino acodados, estrechos, poco ventilados, harto faltos de policía, y en que se vé, no la realizacion de un gran pensamiento en favor del público; sino solo la codicia de algun particular con el único objeto de sacar de su terreno mayor lucro, esos otros pasages, lejos de merecer nuestros encomios y simpatías, merecen nuestra mas decidida reprobacion, y no formaremos un concepto aventajado de las administraciones que los hayan consentido. Entre unos y otros media la misma diferencia que entre el uso y el abuso. Los primeros se introdujeron con un fin laudable y justo, supliendo muy oportunamente una grave omision que las administraciones habian cometido: los segundos, son un remedo indigno y mezquino de los primeros, inventado por la codicia para esplotar á mansalva al vecindario. Hé aquí, pues, porque ensalzamos los primeros tanto como condenamos los segundos.

2A.

De las vias urbanas ó calles, consideradas bajo el punto de vista de su origen y objeto.

El primer punto de partida, así como el último punto de término de todas las vías, es siempre la habitacion ó morada del hombre. Sucede, empero, casi siempre que la comunicacion ó paso entre estos dos puntos estremos no es directo é inmediato, sino que ha de verificarse por otra ú otras vías intermediarias con las cuales está enlazado. Un sistema viario viene á representar lo que en la cuenca de un rio son, primero, los regatos primitivos de las vertientes: segundo, los pequeños arroyos á que aquellos afluyen: terce-

ro, los torrentes colectores de los arroyos: cuarto, los riachuelos que recogen las aguas de los torrentes: quinto, y finalmente, el rio que recoge las aguas de todos los riachuelos afluyentes para conducirlas al mar. Lo mismo sucede con la vialidad: el hombre sale de su morada por medio de una vereda, primer regato de la vialidad, y sigue por ella hasta encontrar una senda á que han afluido una porcion de veredas individuales que reunidas en dicha senda van afluyendo juntas á un camino vecinal, colector de un número mas ó menos considerable de sendas que á él afluyen en su sucesivo desarrollo, á fin de conducirlas á una carretera de última categoría, que conducirá cuantos caminos recoja en su tránsito y desarrollo, á otra de órden superior, y así sucesivamente, hasta que se encuentre una carretera de primer órden que, recibiendo todas las vialidades inferiores las llevará juntas hasta la orilla misma del mar donde se desparramarán por toda la superficie de este elemento que es vial en todos sentidos y direcciones, para distribuirse entre diversos puntos del globo, desde los cuales por un órden inverso al que dejamos descrito, irá la vialidad descomponiéndose y repartiéndose hasta volver á su primera entidad individual. La tecnologia no nos ofrece todavía palabras adecuadas para espresar las ideas que nos sugieren esos diversos fenómenos de la vialidad, por manera que, al tratar de esponerlas, se hace indispensable el uso de circunloquios y analogías que no siempre corresponden con rigurosa exactitud al concepto que se desea espresa. Así es que, encontrándonos en la necesidad de calificar las diversas vías urbanas que funcionando, como quiera que sea, en el interior de una urbe, vienen á representar diversas gerarquias, porque responden á categorías distintas de la vialidad, nos hemos visto precisados á usar de una nomenclatura que, como nueva, tal vez no llegue á satisfacer el gusto de todos nuestros lectores; pero que hemos creido la mas adecuada á las ideas que acerca de la vialidad tenemos concebidas, y que someramente tenemos espuestas, sin otro objeto que el de escusar, ya que no justificar, nuestra innovacion tecnológica.

Si una vía, ora se desarrolle en despoblado, ora discurra por entre una urbe, está destinada por su naturaleza viaria á recoger varias otras vías para conducirlas á un término comun, si es que término puede haber en la vialidad considerada en abstracto, pues allí mismo donde al parecer acaba y fenece, allí mismo resucita y recomienza, y emprende de nuevo la misma ú otra carrera diferente, viniendo á darnos en cierto modo una idea de lo infinito; ¿qué calificacion cabe darle mas apropiada qué la de vía *trascendental*, palabra que responde perfectamente á la idea de un objeto que pasa sin pararse, y sigue y va siempre mas allá?

Si, por el contrario, encontramos en el interior de una urbe cierta clase de vías que podremos llamar secundarias ó por analogía de las corrientes de las aguas, tributarias de las primeras; si consideramos que esas vías secundarias tienen por objeto, ora aportar á las trascendentales, ora arrancar de ellas el movimiento urbano propiamente dicho hasta trasmitirlo á otras vías inferiores que sirven para llevar y traer ese mismo movimiento al último domicilio ó desde la última casa; no creemos que se nos tache de desacertados al dar á esas vías la denominacion de *vias propiamente urbanas*. así como á las últimas destinadas á servir el movimiento á domicilio, *particularias*, porque son las que representan en rigor el movimiento particular ó individual antes que se confunda con el general de la urbe, ó despues que de él se haya separado.

Dada esta esplicacion prévia que, sobre manifestar la razon de nuestra tecnologia, conduce á considerar la vialidad bajo su verdadero punto de vista filosófico, reanudemos ya nuestra tarea analizadora de la urbe, y volvamos al exámen de sus vias.

Hemos dado ya una idea tan cabal y exacta como hemos sabido y alcanzado á hacerlo, de todo cuanto pueda encontrarse en una vía, referente á las condiciones materiales viarias con todos sus accidentes, de todo lo que puede describirse y pintarse, que por esto hemos llamado *grafía* de las calles. Ahora tenemos que entrar ya en el exámen de otras circunstancias que no son materiales, pero que contribuyen á establecer lo que llamaremos *economía viaria* ó *sistema viario* de una urbe; es decir, de aquellas circunstancias que corresponden á la manera peculiar de verificarse la vialidad, segun sus diversas procedencias, direcciones y tendencias. Mas adelante, cuando en los estudios teóricos trataremos de establecer los principios elementales de la ciencia de la urbanizacion, y cuando posteriormente esplicaremos en el tecnicismo los preceptos prácticos y de aplicacion al arte de esa misma urbanizacion; se comprenderá toda la importancia de las notas que ahora vamos tomando y recogiendo acerca de la manera como está constituido el sistema viario de una urbe. Veámoslo, pues.

La urbe, cualquiera que sea su importancia, considerada como un apéndice, accidente ó agregado de la gran vialidad universal, no es en rigor mas que una especie de estacion ó parador, mas ó menos estenso y dilatado, mas ó menos complexo, mas ó menos importante y digno de consideracion, segun sea el número de departamentos, talleres, depósitos y viviendas que lo constituyan. En este concepto, ya sea de primera, ya de *ínfima* categoría, tendrá siempre una ó mas vias que partan mas ó menos inmediata ó re-

motamente, de la gran red viaria que cruza la superficie de nuestra globo. De estas vias que llamamos trascendentales, parten otras que distribuyen el movimiento, apartado por las primeras, por la generalidad de la urbe. De estas que son las vias propiamente urbanas, arrancan otras que van á comunicar con las viviendas particulares, último punto de término, que puede ser y es realmente á la vez el primero de partida de la gran vialidad universal, atendido el flujo y reflujo constante que esa vialidad esperímenta á todas horas y á cada instante, como representacion genuina de la vida de la humanidad. Pues bien, ya que no ha llegado todavía la ocasion oportuna para estudiar el funcionamiento y la fisiología, por decirlo así, de esa vida; estudiemos por lo menos, en la economía viaria de la urbe, los medios ó instrumentos con que esa vida cuenta para funcionar en todo centro urbano.

Para llegar al conocimiento complexo de un sistema viario urbano, así habríamos podido partir del primer elemento ó sea del particularismo para llegar á la complexidad del trascendental, como de este para llegar al elemental. Y nosotros hemos preferido este último método, ora porque hemos supuesto y figurado que venimos á examinar una urbe desde afuera, lo cual exige comenzar ese exámen desde las grandes vias trascendentales por las cuales podemos penetrar en la urbe, y ora tambien y principalmente, porque la vida urbana y todos los elementos que la componen, atendido el admirable y portentoso mecanismo de la gran vida de la humanidad, recibe siempre y donde quiera de esta mucho mas de lo que pueda transmitirla. Hablaremos, pues, primeramente (B) de las vias urbanas ó calles trascendentales: en seguida (2 B) de las vias propiamente urbanas: luego (3 B), de las vias particularias; y finalmente (4 B) del enlace recíproco entre todas ellas.

B.

De las vias urbanas ó calles trascendentales.

Al penetrar en la urbe, hemos supuesto que á fuer de estranjeros advenedizos, veníamos por una de esas grandes vias que ponen en comunicacion urbes, provincias, reinos, la humanidad entera, y que al encontrarnos dentro, sorprendidos por la gran diversidad de vias que por uno y otro lado confluian á la nuestra, no menos que por la diversidad de accidentes que

á cada una de ellas afectaban, habiamos resuelto estudiar antes minuciosamente la parte gráfica y material de sus condiciones viarias. Terminado ya ámplia y detenidamente este estudio, hemos de emprender el de la direccion y término de cada una de dichas vias á fin de tener una idea adecuada de todos los accidentes y circunstancias que constituyen el conjunto y sistema viario de la urbe, cuyo exámen nos hemos propuesto.

Para conseguir nuestro objeto, podriamos seguir nuestra incursion por cualquiera de las muchas vias que entrocando con la nuestra, parten, ora á la derecha, ora á la izquierda, ya normal, ya oblicuamente, formando ángulos mas ó menos agudos, mas ó menos obtusos. Como, empero, hemos sentado la hipótesis de que la localidad nos es enteramente desconocida, á obra de esta manera habriamos de temer, no sin razon, estraviarnos en medio de un complicado laberinto de que tal vez no nos fuese fácil salir. Ganosos de evitar ese grave inconveniente que esperimenta todo forastero que por primera vez llega á una grande urbe, haremos lo que hace este, si es prudente y previsor, es decir, estudiar primero la direccion que lleva y término á que conduce esta misma via de que nos hemos servido para entrar, y que siendo continuacion de una carretera principal, se presenta desde luego, al menos en sus principios, algo mas holgada, que muchas de esas otras que por uno y otro lado se desarrollan, con apariencias algunas de ellas de simples callejas ó callejuelas. Sigamos, pues, adelante por la misma via de entrada.

En la continuacion de nuestro camino encontramos, que si bien en algun trecho parece desviarse un tanto de su natural direccion por algun tropiezo que le ofrezca una edificacion que presenta el carácter de antigua, de alguna categoría, quizás oficial, y si bien además en algunos trechos y particularmente cuanto mas nos aproximamos á lo que parece el centro va perdiendo su primitiva anchura; no obstante recobra á poco ó con corta diferencia su rumbo primitivo, y luego mas adelante adquiere de nuevo tambien su primitiva anchura, y no sin alguna sorpresa notamos que al verificarse este último fenómeno, adquiere la via condiciones viarias análogas, tal vez idénticas á las que tenia en un principio, y que por fin va á desembocar, decimos mal, continúa hácia fuera en otra carretera igual á la que nos facilitó la entrada.

De este resultado con bien poco trabajo deducimos que todo lo que hemos andado por el interior de la urbe sobre esa via, no es ni mas ni menos que una prolongacion sin solucion de continuidad de la misma carretera, solo que en todo el trecho que recorre por el interior de la urbe, pierde, á causa de

esta circunstancia, algun tanto de su holgura, de la propia suerte que algo tambien de las otras buenas condiciones viarias que ostenta cuando se desenvuelve en descampado. Con lo cual y sin pensarlo hemos hecho un descubrimiento importantísimo, el de una artéria principal que da vida á la urbe. Empero, se nos ocurre que, atendida la importancia de esta, tal vez no sea la única comunicacion que tenga con el gran sistema viario universal esa via que acabamos de recorrer. Convidados por la ronda que estábamos cruzando, hemos resuelto dirigirnos por ella hácia la derecha, por ejemplo, á fin de ver si por algun otro lado afluye á este camino de cintura alguna gran carretera parecida á la que en este mismo momento acabamos de dejar. Y cátate que al poco rato de nuestra escursion nos encontramos con lo que buscábamos: preséntase á nuestros ojos otra carretera con todas las circunstancias y condiciones de ser otra de las artérias de la gran vialidad universal, y que lo mismo que la primera se mete de rondon, por decirlo así, hácia el interior de la urbe, por donde la seguimos nosotros con la segura confianza de que ha de darnos á conocer algo nuevo que contribuya á formar una idea completa del sistema viario urbano que vamos estudiando.

Esta via no atraviesa la urbe por el centro, sino que se aparta un poco de él como si tratase de evitar los enormes montones de edificacion que en dicho centro se levantan; pero hé aquí que á la altura de ese centro con corta diferencia, nos vemos metidos en una gran plaza á la que confluyen otras muchas calles de distintas direcciones; y donde, ya que no el centro urbano, se nos ofrece un gran centro de atraccion que por el pronto no vamos á examinar si es por razones mercantiles y económicas ó bien oficiales y gubernamentales. Tampoco nos paramos á examinar el movimiento y agitacion que en la tal plaza se esperimenta, porque empeñados en no dejar nuestro camino, harto trabajo nos cuesta encontrar y seguir por medio del arrecife los vestigios de aquella por la cual conseguimos al fin continuar ya al otro lado de la plaza.

Nuestra incursion se verifica desde este punto en adelante sin tropiezo alguno notable, pues la via va desde luego ensanchándose, pero de una manera que nos está diciendo que esa mayor holgura es obra reciente, y que habrá sido una exigencia del estraordinario movimiento que de pocos años á esta parte se habrá desarrollado hácia aquella direccion. Bien pronto nos convencemos de la exactitud de nuestras observaciones al encontrarnos en un sitio donde la via que venimos siguiendo se pierde en un verdadero océano de movimiento, notándose hácia el fondo de esa especie de plaza grandiosos edificios que parecen estar vomitando constantemente raudales de

ese mismo movimiento. Es indudable que allí hay ó bien un puerto de mar, ó un muelle de un gran rio navegable ó bien la estacion de un ferro-carril, es decir, uno de esos puntos que debe considerarse como término de un medio de vialidad, y como principio y comienzo de otro, mas poderoso, mas fecundo, mas trascendental, si cabe, que el terrestre ordinario por donde venimos.

Nosotros no le abandonaremos, porque nos vamos convenciendo de las ventajas inmensas que para conocer á fondo el sistema viario de la urbe está ofreciendo el método que hemos adoptado. Volvemos á la ronda y seguimos por ella hasta encontrar, si la hay, alguna otra carretera que venga del esterior y se introduzca en el interior de la urbe. La hay en efecto y la encontramos á los pocos pasos, y echamos á andar por ella, y atravesamos la urbe sin tropezar con accidente alguno nuevo que merezca ser relatado, hasta llegar al estremo donde nuestra via muere en su encuentro con la ronda interior, limitada en la parte fronteriza á nuestro camino por unas antiguas tapias que en otro tiempo serian muros de fortificacion y que la industria moderna ha convertido en edificios habitables.

No molestaremos á nuestros lectores, describiendo ulteriores incursiones verificadas con idéntico objeto y con resultados análogos. Solo diremos, que estos repetidos tanteos ó reconocimientos nos han convencido de que nuestra urbe, como todas las que tienen alguna importancia, está cruzada por varias de esas vias trascendentales, algunas de las cuales sin embargo, no no lo son en todo rigor mas que con respecto á su punto de partida, puesto que vienen á terminar y morir en lo interior de la urbe, á la cual sin embargo atraviesan hasta su periferia, á impulsos, por decirlo así, de la fuerza viaria que traen consigo del esterior.

No hablaremos aquí, ni de los cruces recíprocos de estas vias, ni de los espacios que dejan entre sí, ni de los accidentes y condiciones de semejantes espacios; porque todo esto merece ser tratado aparte, despues que hayamos completado el exámen de todas las clases de vias que forman la economía viaria de una urbe.

Pasemos ya al exámen.

2B.

De las vias urbanas propiamente dichas.

Despues de nuestras correrias en torno de la via de ronda esterior, y antes todavia de penetrar en el gran laberinto viario, con el fin de que podamos comprender mejor el plan ó sistema de este, será preciso hacer correrías investigadoras por la ronda interior, de una manera análoga á la que en la esterior nos ha servido de norma.

Puestos en un punto cualquiera de dicha ronda interior, iremos recorriéndola hasta encontrar la embocadura de una calle que, por sus trazas y aspecto, nos indique que tiene gran desarrollo, menospreciando las callejas y callejuelas que desde luego aparecen terminar á corta distancia. Encontramos una de las que buscamos, y al recorrerla, vemos que realmente atraviesa la urbe desde un punto á otro de la ronda interior en sentido diagonal. Seguimos por ella hasta encontrar otra calle análoga á la que acabamos de recorrer: la encontramos, y nos metemos por ella con tanto mayor afan, cuanto que nos parece conducirnos hácia el centro, pues tal es su rumbo; mas hé aquí, que mucho antes de llegar á él, tropezamos con una inflexion algo violenta que nos aparta de la direccion primera: la seguimos hasta encontrar otra calle que nos parece afectar el mismo rumbo que la que habíamos dejado antes, y nos vemos conducidos por ella á la misma ronda interior. Proseguimos nuestra tarea, despues de haber tomado muy cuidadosamente nota de lo ocurrido, y buscamos con mayor ahinco la embocadura de otra calle que nos conduzca asimismo al centro; hallámosla, la recorremos, y hé aquí que al cabo de un trecho tropezamos con una inflexion análoga á la anteriormente notada, y no sin alguna sorpresa vemos que para seguir adelante hasta encontrar otra calle que nos ofrezca el mismo rumbo, se nos hace preciso recorrer de nuevo una parte de aquella misma vía á que la inflexion primera nos habia conducido. Repetimos la prueba en otra tercera, y luego en otra cuarta y en algunas mas de las que nos parecieron encaminarse hácia el centro; y entonces reconocemos por fin, que esa vía que encontrábamos siempre en las inflexiones, era una especie de camino de cintura que circunscribia una estension regular del centro de la urbe; y

despues de haber recorrido esa línea circunscribente, descubrimos en su periferia algunos puntos á los cuales venian convergentes varias calles en una forma análoga, ya que no igual é idéntica á la de las convergencias que habíamos notado en los puntos de la ronda interior destinados para puertas de entrada y salida.

La observacion detenida y minuciosa de ese fenómeno, llevó á nuestro ánimo la íntima conviccion, la seguridad omnímoda de que esa línea viaria circunscribente del ámbito central de la urbe, hubo de ser en otro tiempo una verdadera ronda de un núcleo urbano preexistente, tal vez amurallado y siempre con sus puertas, y que por consiguiente todo el resto de la urbe actual, no habrian sido mas que los arrabales ó suburbios de dicho núcleo que, creciendo y agrandándose con el tiempo, habia urbanizado todos estos afueras hasta los límites actuales.

Este descubrimiento nos esplica satisfactoriamente una porcion de inflexiones, desviaciones, terminaciones bruscas y otros accidentes irregulares, cuya razon de ser no podria de otra manera concebirse.

Lo raro es, que penetrando por una de esas, que desde ahora llamaremos antiguas puertas, en el ámbito central de la urbe, hubimos de notar, que á no gran distancia de nuestra entrada, se repetia un fenómeno igual, en tales términos que hasta las vías trascendentales venian á pagar tributo, digámos así, á esa otra ronda que por lo visto seria muchísimo mas antigua que la anterior, de forma que hubimos de notar que de las diversas vías de dicha clase, solo una tenia el privilegio de introducirse en ese último atrincheramiento, que habia sido el primer núcleo urbano, el verdadero orígen de la urbe.

Y no es estraño que nuestra urbe presentase duplicados esos fenómenos, cuando hay algunas de las mas antiguas, en las cuales pueden indicarse tres y cuatro núcleos sucesivos, que representan otros tantos agrandamientos obtenidos por ellas en el trascurso de los siglos.

Muchas son las reflexiones á que dá esto lugar; pero creemos deber reservarlas para otra ocasion mas oportuna, limitándonos aquí á tomar acta de esos fenómenos en cuanto tienen relacion con el sistema viario, que es de lo que aquí esclusivamente nos ocupamos.

De lo dicho hasta aquí se desprende que en la urbe hay varias vias que la atraviesan diagonalmente de un punto á otro de su ronda interior, las cuales tienen visiblemente por objeto facilitar el movimiento urbano de unos á otros barrios, reduciendo los espacios y cortando las distancias que las vias trascendentales habian dejado entre sí en sus respetivos desenvolvi-

mientos y recíprocos cruces. Estas vias que por su direccion y término podrian llamarse diagonales, atendido el objeto de su servicio, son las que nosotros distinguimos con el nombre de vias urbanas propiamente dichas.

Mas adelante veremos su oficio en la economía viaria.

3B.

De las vias urbanas particularias.

La confusion que naturalmente ofrece la multiplicada y multiforme combinacion de vias que se encuentra en la urbe, disminuye en gran manera, ya que por completo no desaparezca, desde el momento en que tenemos estudiadas y adecuadamente clasificadas, las vias trascendentales por un lado y las propiamente urbanas por otro, pues tras estas dos clases, no quedan ya mas que las que pudieran denominarse senderos de la vialidad individual ó de la familia, porque están destinadas á trasmitir el movimiento á domicilio hasta el umbral del hogar doméstico.

Poco diremos acerca de esas vias, último elemento de la vialidad urbana, porque, aun cuando dén lugar á importantísimas observaciones, estas recaen mas bien sobre los servicios ya verdaderamente domésticos que están destinados á prestar, y que hacen de ellas como una especie de apéndice y completamento de la casa.

Penetremos, pues, ya sin recelo en esas callejas y callejuelas que, partiendo de cualquiera de las vias urbanas anteriormente descritas, van en torno de un espacio mas ó menos reducido hasta volver al mismo punto de partida. En estas vias es donde se encuentran en mas abundancia y mas salientes los vicios, defectos é irregularidades de todo género. Y no es estraño que así suceda, porque en su orígen fueron abiertas por el propietario particular para ir desde cualquier punto de la periferia de su terreno hasta encontrar una via de órden superior que le llevase al objeto de sus escursiones, y porque mas adelante destinadas al servicio de pocas personas, han sido miradas con cierto desden ó indiferencia por la colectividad, y solo recientemente á causa del acrecentamiento de la vialidad que en todas las urbes se ha esperimentado, y á causa tambien de la especie de unidad solidaria que la mayor ilustracion y cultura ha establecido en los vecindarios, se

ha procurado uniformar todas las calles y hacerlas á todas igualmente adecuadas para todo linaje de movimientos. Lástima que esto haya sucedido tan tarde, cuando el sinnúmero de dificultades insensiblemente acumuladas por los siglos y los intereses creados, siempre respetables y tal vez en demasía respetados, y el nuevo sesgo que la urbanizacion va tomando, hacen la empresa de la uniformacion estremadamente difícil, tanto que probablemente las generaciones venideras habrán de preferir formar urbanizaciones nuevas, á reformar, cual correspondiera, las antiguas.

48.

Enlaces respectivos de esas diversas vias, segun sus clases, y de todas entre sí.

Es tal la naturaleza de la vialidad, que de cualquiera que ella sea, se hallan siempre y constantemente enlazadas las vias no solo con otras de la misma clase, sino tambien con todas las de las clases restantes, ora sean de superior, ora de inferior categoría, hasta llegar á su término natural, en el sentido en que pueda existir término en la vialidad, ó sea hasta encontrar el punto estremo de su objeto. Sirva ese precedente de esplicacion prévia á la materia de que vamos á tratar, á fin de hacerla mas comprensible.

Hemos visto ya en los números anteriores, que en toda urbe se encuentran tres clases de vias, trascendentales unas, porque son derivaciones ó continuacion de la gran vialidad universal, urbanas otras, porque están al inmediato servicio de la urbe en su conjunto colectivo, y otras, por fin, particularias, destinadas á la satisfaccion de las necesidades del individuo y de la familia. Pues bien, estas tres clases de vias, si no se enlazasen recíprocacamente entre sí, si pudiésemos considerarlas cada una de por sí aislada de las demas; serian vias impropias y desnaturalizadas, si así podemos decirlo, un absurdo ó un mónstruo viario, porque dejarian de responder al fin esencial que caracteriza á toda vía, cual es la comunicatividad universal. Hemos, pues, de suponer necesariamente que las calles de nuestras urbes, siendo como son vias, lo mismo que las que se encuentran en despoblado, han de tener tambien los mismos enlaces que tienen estas, si es que no han de tener mas, porque han de satisfacer dentro de la urbe á las necesidades del

movimiento general, lo cual exige por lo mismo mas frecuentes enlaces. Por esto todo sistema ó combinacion de vias se llama *red* viaria.

Es preciso, sin embargo, ya que hemos de hacer un inventario detallado y tan minucioso como sea dable, es preciso, repetimos, no confundir, ni considerar bajo un solo punto de vista los enlaces de la diversas clases de vias, pues aun cuando todos ellos sirven para dar continuidad al movimiento en sus diversas direcciones y tendencias, no son con todo lo mismo los de las vias trascendentales entre si y los de las vias urbanas, y menos aun los de las particularias, porque cada clase de estas vias está destinada, no solo á cierta especie de movimiento, sino, y esto es lo principal, á cierta cuantía y volúmen del mismo. En efecto, ¿quién podrá confundir jamás la clase y sobre todo la cuantía del movimiento á que ha de servir de medio una gran via trascendental que para corresponder dignamente á su categoría debe estar en disposicion de recoger holgadamente todo linaje de movimiento, adecuado á su naturaleza, cualquiera que sea el volúmen y cuantía del mismo, cualquiera que sea su punto de partida y de término, con la clase y cuantía del movimiento que debe recibir y trasmitir una via particularia, cuyo esclusivo objeto es el de atender á las necesidades de una familia ó de un corto número de ellas?

Así, pues, distinguiendo lo que por su naturaleza, carácter y objeto, es realmente distinto, al tomar acta de los enlaces viarios urbanos, hablaremos primero (C) de los correspondientes á las vias trascendentales entre sí, hecha abstraccion de los demás enlaces de órden inferior: despues (2C) describiremos los de las vias propiamente dichas urbanas, tambien entre sí y haciendo igual abstraccion de todos los demás: luego (3C) trataremos de los de las vias particularias: mas como estas son de tal naturaleza, que individualmente y por sí mismas tienen escasísima importancia, adquiriéndola, sin embargo, y no poca, por razon de su conjunto colectivo; al hablar de ellas recorreremos rápidamente la combinacion de enlaces sucesivos que, arrancando desde las grandes vias trascendentales y terminando en el umbral de la casa, forman lo que hemos llamado el sistema viario de una urbe: finalmente, como esos multiplicados surcos viarios de diversas clases y categorías que en diferentes sentidos atraviesan la planta de la urbe, vienen á dejar trazadas un sinnúmero de figuras geométricas, cuyo conocimiento ofrece el mayor interés en materia de urbanizacion; examinaremos (4C) la fisonomía peculiar que al sistema viario imprima esa combinacion de líneas y de figuras.

C.

Del enlace de las vias trascendentales entre sí.

Las vias trascendentales, como que son la continuidad de las carreteras que desde tiempo mas ó menos remoto atravesaban el terreno escueto sobre el que la urbe se ha levantado, y como por otra parte las carreteras de esta naturaleza no acostumbran ser muchas en una estension como la que puede alcanzar el ámbito de una urbe, por dilatada que ella sea, las vias trascendentales urbanas, repetimos, serán siempre escasas en número. Para indagar ese número, y aun para estudiar sus enlaces recíprocos, bastará hacerse cargo de la comarca en que está asentada la urbe, y examinar las cañadas que la rodean, sean ellas de la clase que fueren, pues es positivo que de cada una de ellas emanará una vía trascendental que por su índole especial irá á encontrar, en la direccion que mas cómoda le sea, á las demás, á fin de enlazar con ellas y recibir y trasmitir con el auxilio de esos enlaces los movimientos respectivos.

Si en la urbe, cuyo exámen viario estamos verificando, hay un gran centro de atraccion de movimiento, como un puerto de mar, un rio caudaloso; todas las vías trascendentales afluirán á ese centro, y por consiguiente estarán representadas por una série de líneas convergentes, convergencia que no se verificará hácia un solo punto geométrico, sino que cada una de estas líneas viarias tenderá á alcanzar el punto de ese sitio que sea mas inmediato á su punto de partida, porque la tendencia á la brevedad es una condicion esencial de todas las vías.

Hay que notar, sin embargo, que esa convergencia, á un lugar dado, no alcalza á destruir la natural tendencia de las vías trascendentales á unirse y enlazarse entre sí en los puntos de natural incidencia recíproca, segun la direccion de cada una. Así es que la convergencia, á un sitio, no puede ni debe considerarse como enlace de las vías convergentes, sino mas bien como el lugar geométrico de todos los puntos de partida, que á su vez lo serán de término, para todas las líneas. Así se observará constantemente que las vías trascendentales, además de esas coincidencias, donde realmente no van á buscarse, se encuentran y enlazan unas á otras en otros puntos que les sean

mas naturales para el caso, atendido el rumbo de cada una de ellas. Es decir que las vias trascentales, á la vista de un centro de atraccion viaria, verifican un desvio para venir á él, pero al propio tiempo siguen su rumbo propio, y pasan y continuan en la misma direccion, pues esta es la única manera de cumplir con su objeto. Y en esta continuacion es donde se encuentran y entroncan con las demás de su propia naturaleza.

Urbes hay en cuyas calles principales se vé grafiada la convergencia que hemos indicado antes; se notará, empero, siempre que á pesar de semejante convergencia, sobre todo, si es hija del arte que haya intentado violentar el cauce de los movimientos, á mayor ó menor distancia del centro de atraccion, se vé desarrollarse en sentido transversal una gran vía que viene á servir de enlace comun y general á todas las convergentes. Hay mas, si la compactibilidad de la edificacion se ha opuesto al desenvolvimiento de esa vía transversal, se observará que esta ha ido á buscar á mayor distancia un terreno desembarazado y á propósito para su libre desarrollo.

Hay que tener muy presente tambien que por lo comun los enlaces de vías trascendentales solo se encuentran en lo interior de las urbes, como un vestigio de lo que fué en otro tiempo. La razon de este fenómeno es obvia. Los entronques de las vías trascendentales deben ser de necesidad holgados, pues de otra suerte no podrian verificarse cómodamente en ellos las transmisiones del movimiento y los cambios de direccion. Ahora bien, como esa holgura no puede proporcionarla el sitio de asentamiento actual de la urbe, donde el terreno se compra y vende por centímetros y á precios muy elevados, la vialidad trascendental ha tenido que irla á buscar fuera de los recintos. Los enlaces de vías de trascendencia que encontramos en lo interior de las urbes, son simplemente un recuerdo de los enlaces que en tiempos antiguos allí se verificaban, puntos de enlace por lo general siempre mezquinos, porque su existencia se remonta á una época en que las necesidades del movimiento urbano, y aun del trascendental, eran muy escasas y reducidas. Y las urbes que en tiempos modernos han querido conservar en su interior esos puntos de encuentro, cruzamiento ó enlace de las vías trascendentales, por razon de los grandes beneficios que proporciona esta clase de vialidad, esas urbes, consultando los intereses de la colectividad y sacrificando á ellos los privados, han acometido reformas parciales para dar á los cruceros ó puntos de encuentro el mayor espacio que el movimiento requeria. Aun así, se ve con frecuencia á la vialidad trascendental verificar lo que con toda propiedad puede llamarse, escaparse por la tangente; pues en vez de penetrar en la urbe, aprovecha su ronda esterior, por la cual sigue buscando su continua-

cion, aunque sea á costa de algun rodeo, hasta encontrar la otra vía trascendental con la cual debia enlazar. Considerada bajo este punto de vista, la ronda esterior de toda grande urbe debe conceptuarse como vía de enlace comun á todas las vias trascendentales afluyentes á una urbe.

Y aquí llamaremos toda la atencion de nuestros lectores acerca de esto que acabamos de decir, porque ese fenómeno que hoy mismo á nuestros ojos se está realizando, ese fenómeno que todos los dias, á todas horas, en todas las urbes podemos encontrar, por decirlo así *in fragranti*, es el mismo, el mismísimo que se ha verificado en otras épocas antiguas, respecto del ámbito que ha constituido el núcleo primitivo, ó bien todos los núcleos sucesivos que en diversas épocas ha tenido cada urbe. Para la mas fácil comprension de esto, debe tenerse en cuenta, que si es verdadero el adagio vulgar que dice: que Madrid y Zamora no se hicieron en una hora; aludiendo al conjunto de las dos urbes, no lo es menos que ni Madrid por sí solo, ni Zamora, ni ninguna de nuestras antiguas urbes, se hicieron tampoco en una hora, es decir, de una sola vez; sino que todas ellas son obra sucesiva de los siglos, todas ellas tuvieron en su principio un núcleo de edificacion mas ó menos reducido, pero siempre pequeño comparativamente con el que actualmente tienen. Y este núcleo primitivo ha ido estendiéndose á medida que el incremento y necesidades del vecindario así lo exigian, estension, ensanche ó agrandamiento que se ha verificado abarcando en un nuevo recinto ó núcleo los suburbios y caseríos antes esteriores. Urbes hay que han tenido tres y cuatro de esos ensanches, cuyos vestigios encontrará fácilmente el que sepa hallar en el trazado de algunas calles la forma conveniente á una ronda esterior, vía que fué como tal colectora de todas las que venian del esterior como trascendentales, y que como tales buscaban esa vía, ora para penetrar en lo interior del recinto por las contadas puertas consentidas á la comunicatividad, ora para buscar por tal medio su enlace con otra trascendental.

Habiéndose formado las urbes antiguas de la manera que acabamos de indicar; nada tiene de estraño que encontremos dentro de sus actuales recintos la continuacion de las vias trascendentales, aun cuando estas tiendan constantemente á evadirse de atravesar una urbanizacion compacta que, encajonando la via, opone dificultades y obstáculos al movimiento que busca libertad y holgura. Cuando un sitio se ha urbanizado, las vias trascendentales existian ya, y por consiguiente lo único que se ha hecho respecto de ellas, ha sido urbanizarlas, lo cual, atendidas las costumbres de los antiguos tiempos, equivale á reducir su anchura á la menor espresion posible; empero, esto no ha alcanzado á borrar la traza de su existencia anterior. Y esas tra-

zas son las que importa estudiar siempre, principalmente en este momento en que debemos buscar en ellas los encruces recíprocos. Para encontrar mas fácilmente esas trazas en medio de la perturbacion que las sucesivas construcciones, y tal vez amurallamientos, han debido producir, se hace preciso no pocas veces estudiar el sistema de vias rurales que rodea la urbe, é imaginarse la continuacion de las mismas al través de los obstáculos de cualquiera naturaleza que sean, que modernamente se hayan interpuesto. Obrando de esta manera, rara vez, y casi nos atrevemos á decir, nunca, dejará de encontrarse por entre el laberinto de calles una que corresponda á cada una de las vias esteriores trascendentales. De esta manera es cosa fácil y sencilla por demás, reconstruir en su conjunto y en todo su sistema, la red de vias trascendentales que han debido preexistir á la urbanizacion actual que de necesidad ha tenido que subordinarse y amoldarse á ella. Porque, si bien las vias urbanas y mas aun las particularias han podido estar sujetas á la voluntad ó capricho, ora de la administracion local, ora del individualismo; las trascendentales han sido siempre y deben ser por su naturaleza, imperiosas, predominantes, superiores á semejantes caprichos, como que han servido y sirven, no precisamente á los intereses de la localidad, sino á los generales del país y casi podria decirse del Universo. Las vias trascendentales no tienen mas punto de sujecion forzosa, que los que la naturaleza ofrece, y por lo mismo se desarrollan siempre á lo largo de las cañadas que, habiendo sido por natural necesidad las colectoras de las aguas, lo han sido tambien de la vialidad.

Trazadas, pues, desde esas cañadas las líneas viarias trascendentales, ora con relacion á la urbe y á los centros de atraccion viaria que ella encierre, ora con relacion de unas cañadas con otras, se tendrá perfectamente trazada la red viaria que venimos buscando. Y esta red no estará limitada á los afueras, sino que se encontrará tambien continuada y reproducida en lo interior en toda la estension de su recinto, aun incluyendo el núcleo ó núcleos primitivos, salvas siempre las perturbaciones que la edificacion levantada, derruida y renovada en el trascurso de los siglos, haya podido encontrar en ese trazado que llamaremos natural, porque es hijo de la naturaleza de la comarca en que se asienta la urbe. Y de tal manera se encuentra hasta en los núcleos mas originarios, como que tal vez en uno de los encruces de la red viaria trascendental, sea donde se encuentre la edificacion primitiva que, humilde en un principio, habia de adquirir andando el tiempo, las colosales dimensiones que hoy admiramos.

Como que semejante trazado no ha obedecido ni podido obedecer á otras

leyes que á las de la naturaleza de la localidad, es evidente que no presentará la regularidad y uniformidad que generalmente resaltan en las obras del arte. Cada via marcha desde su punto de partida al de término; queremos decir, desde una á otra cañada, ó bien desde la cañada al centro de atraccion viaria, si existe alguno en la localidad, por la línea mas practicable y vial que no siempre es la mas recta, y no por que las vias no busquen siempre la rectitud, sino porque las mas de las veces la topografía natural exigia inflexiones para eludir obstáculos que los esfuerzos individuales de los primeros que trillaron la vía, no habrian podido vencer. Y aquí debemos hacer notar de pasada, que todos los trazados primitivos son obra de la planta humana que los trilló sin auxilio del arte. El artificio ha venido despues, y por lo mismo no hay que buscar de él rastro alguno en las calles de lo interior de nuestras urbes antiguas. Quede, pues, consignado que, ni la rectitud en las enfilaciones, como así tampoco la anchura y demás condiciones viarias á que hoy damos y debemos dar grandísima importancia, son el distintivo característico de las vias urbanas trascendentales. No se les debe exigir mas que la correspondencia al rumbo que debió imprimirles la via trascendental esterior que les dió origen, é impulsó su desenvolvimiento.

Por lo que hace referencia á los entronques ó encruces, debe tenerse presente y aplicarse lo que acabamos de esponer. Se verificarán en ángulo recto, agudo ú obtuso, con mas ó menos inclinacion, segun sea la direccion natural que en su espontáneo trazado sigan las vías coincidentes. No hubo ni pudo haber regla alguna impuesta sobre este particular, y es seguro que si alguien hubiese tratado de imponerla, no habria sido atendido. Modernamente el arte ha tratado de aplicar sus preceptos para enderezar y regularizar el desarrollo de semejantes vías por el interior de las urbes, ora nuevas, ora reformadas. Las obras han resultado, como era natural, menos irregulares en sus formas, pero en cambio, no pocas veces, la vialidad se ha visto violentamente arrancada de su natural asiento, y no atendida cual se debiera, ni servida con la holgura que el movimiento moderno exige. Raras veces, al tratar de regularizar el desenvolvimiento de una via trascendental urbana encajonándola entre edificios, raras veces se ha atinado á suministrarla el cáuce proporcionado al servicio que ha de prestar. Por lo general se ha tratado á esas vias, por su naturaleza especiales, como á vias simplemente urbanas, como á cualquier otra de la urbe sin la menor distincion. De esto ha resultado lo que forzosamente habia de resultar, que la vialidad ha buscado en los afueras, con grave daño de la urbe, un nuevo trazado que le permitiese evi-

tar los inconvenientes que los errores de una mal entendida planificacion le oponian en el asentamiento de su curso natural.

En cuanto á las distancias que esas líneas viarias guardan entre sí, y á las en que se verifican los entronques y cruces respectivos, no podemos hacer mas que repetir lo que venimos observando respecto de los trazados y de las formas de esos mismos encruces. Es decir, que como obra natural y espontánea de los primeros viandantes que á fuerza de trillarlas establecieron semejantes vias, no puede encontrarse en ellas ni regularidad ni uniformidad. Efecto no casual, sino necesario, del trazado, estas distancias respectivas han de ser correspondientes á las que guardan entre sí las cañadas de donde las líneas viarias parten, y á donde van á parar.

En todo cuanto acabamos de decir, se encuentra la verdad abstracta de lo que puede ocurrir en lo relativo al trazado, encuentros, cruces y distancias de las vias urbanas trascendentales; mas en la aplicacion práctica habrá que tener presente siempre y en todos casos las inflexiones y desviaciones y convergencias que en las urbes muradas exigian las puertas, únicos puntos por donde podia penetrarse en ellas. De suerte que, no pocas veces todas las vias que se desarrollan en un mismo sentido, en vez de marchar paralelas entre sí, se las vé converger violentamente hacia un punto que desde luego puede asegurarse que representa una de las puertas del recinto urbano, ora sea el originario y primitivo, ora otro secundario, si se trata de una de esas muchas urbes cuyos ensanches ó agrandamientos se han verificado por medio de sucesivas agregaciones de suburbios á su núcleo ó núcleos preexistentes.

De todos modos, resultará siempre que las vías trascendentales en sus encruces dividirán el terreno del asentamiento de la urbe en varias grandes circunscripciones. Y decimos grandes, no porque lo sean todas ellas igualmente en estension notable, sino porque son y deben reputarse tales, consideradas con relacion á las otras divisiones resultantes de la interseccion operada, ya por las vias urbanas propiamente dichas, ya por las particularias que son las que vienen á completar el cuadro de la division topográfico-artificial del asentamiento de la urbe.

No hablaremos aqui ni de la magnitud, ni de la forma de esas circunscripciones, porque creemos mas oportuno diferirlo para cuando tratemos mas abajo de la economía viaria en su conjunto. Solo diremos que las tales circunscripciones vienen á corresponder, y á ser técnicamente ordenadas, corresponderian con rigurosa exactitud, á lo que la administracion denomina cuarteles ó distritos en las urbes de alguna importancia. La denominacion de

cuartel trae visiblemente su orígen de la division en cuatro partes que tenian los castros romanos, divididos por dos grandes vias trascendentales que se cruzaban en el centro y como el *castrum* ha sido el orígen de un gran número de urbes, segun en otra parte hemos manifestado, nada tiene de particular que se haya venido conservando la nomenclatura primitiva.

20.

Del enlace entre sí de las vías urbanas propiamente dichas.

Destinadas las vias urbanas que hemos calificado de diagonales, á establecer las comunicaciones vecinales desde unos á otros puntos de la periferia, vienen á distinguirse de las trascendentales en que estas, aunque diagonales tambien, reunen á esto el caracter de venir de fuera y salir á fuera pasando á lo largo, y atravesando la superficie del asentamiento de la urbe, al paso que las otras se limitan á cruzar esa superficie en lo interior, sin venir de fuera ni salir al esterior, al menos en el sentido de trascendencia viaria. De todos modos atravesando el recinto urbano en distintas direcciones y sentidos, ya sea de una manera regular y uniforme, lo cual sucede poquísimas veces en las urbes antiguas, ya de una manera irregular y caprichosa; siempre han de venir á coincidir en algunos sitios donde, interseccándose recíprocamente, se entroncan, unen y enlazan, formando lo que llamamos un verdadero sistema, que tal será en el fondo, aun cuando por su irregularidad y discrepancia de ángulos, debe reputarse imperfecto, pues la imperfeccion en las formas no destruye la esencia de las cosas.

La formacion, no simultánea, sino sucesiva de las urbes, no por medio de un plan técnico preestablecido, sino por efecto de las agregaciones sucesivas de barriadas y suburbios anteriormente agrupados en los afueras, esplica con harta elocuencia esa irregularidad de líneas viarias que, todo bien examinado, no son otras que las que originariamente ponian en comunicacion esas barriadas entre sí y con la urbe de que eran apéndices.

Dejando, empero, el exámen de estas cuestiones para ocasion más oportuna, diremos aquí, que destinadas las vías urbanas propiamente dichas á llenar los vacíos que en las comunicaciones urbanas dejaban necesariamente las grandes comunicaciones trascendentales, las distancias que guardan en-

tre sí dentro de su sistema, serán mucho menores, que las que definian las trascendentales. Y de esto resultará forzosamente, que las circunscripciones por ellas formadas á consecuencia de sus recíprocas intersecciones, han de ser mucho más pequeñas que las circunscritas por las trascendentales. Estas circunscripciones, relativamente pequeñas, bien que mayores que las particularias de que vamos á tratar, son las que comunmente se denominan barrios.

30.

Del enlace de las vias particularias entre sí.

Para hablar con toda propiedad y con todo el rigor lógico, tendríamos que decir que las vías particularias de una urbe no tienen un verdadero entronque entre sí, ni forman por consiguiente un sistema separado é independiente de los demás. Siendo como son estas vías el último complemento de las vías del sistema urbano, al llenar su mision de buscar el acceso á las vías urbanas primero, y luego á las trascendentales, no hacen en rigor mas que culebrear, por decirlo así, entre los demás sistemas, sin empero, formar uno suyo propio. Sin embargo, consideradas en sí mismas y como encajonadas entre dos paramentos de edificacion, viene á convertirse toda su longitud en un enlace continuado y no interrumpido entre los edificios que por uno y otro lado las limitan, enlace incomparablemente más reducido que todos los anteriores, pero en cambio mucho más íntimo, como que se refiere á las relaciones de vecino á vecino, de familia á familia, de individuo á individuo.

Sucede, no obstante, á veces que esas vías particularias, al desarrollarse y estenderse para encontrar la vía urbana mas trascendental que tienen mas cerca, ántes de llegar á ese término, tropiezan con otra vía particularia, con la cual naturalmente entroncan y se unen para marchar desde ese punto unidas en demanda de su comun objeto. Esto, de todos modos, es puramente accidental, pues lo más frecuente y general es que cada una de esas líneas viarias marche sola y separada de las demás á su objeto individual, que por esto se llaman individuales, así como particularias, por razon de formar la circunscripcion de cada una de las entidades ó partículas aisladas, que cons-

tituyen la primera entidad individual, el primer elemento de toda urbanizacion, bajo el punto de vista de la parte consagrada á la estancia y habitabilidad del hombre.

Así es que su roce, su enlace, su union con la habitabilidad, son tan permanentes y tan estrechos, que forman, por decirlo así, esas vías particularias una parte integrante de la habitabilidad, de la cual no es posible separarlas. Por esto no diremos acerca de ellas una palabra más aquí, pues de ellas hemos de tratar muy estensamente y bajo distintos aspectos al hablar de los espacios habitables, á cuyo servicio están especialísimamente consagradas, no tanto en el concepto de vias, como en otros varios que más adelante esplanaremos.

4C.

Exámen de la fisionomía peculiar que, como economía viaria de la urbe, presenta la combinacion de estos tres sistemas de vías.

Despues de haber tratado separadamente y de cada uno de por sí, de los tres órdenes ó sistemas de vías que concurren en toda urbe para formar lo que se llama su sistema viario; ha llegado ya el caso de emprender la obra de composicion, es decir, de examinar, no como ha debido verificarse la combinacion y unificacion, por decirlo así, de los mismos, para lo cual tendríamos que pedir sus principios á una ciencia que todavía no hemos determinado, ó sus preceptos y reglas á un tecnicismo que no conocemos aun, sino que debemos examinar sola y esclusivamente, sin más auxilio que el de la inspeccion ocular, de qué manera y en qué forma dicha combinacion se halla realizada en el terreno esencialmente práctico de los hechos consumados. En una palabra, tomamos inventario, y no hacemos doctrina.

¿Cómo, pues, encontramos hecha esta combinacion y fusion? Si dejamos á un lado las vías trascendentales siempre predominantes; en todo lo demás se ha procedido, al parecer, de la manera más arbitraria y caprichosa que imaginarse pueda. Las vias urbanas, además de no obedecer á ningun principio de orientacion, ni estar sujetas á las exigencias que la esposicion de las islas edificadas pudiera haberles impuesto, lo cual podria justificar en alguna manera su rumbo; no obedecen en su direccion á su objeto de satisfa-

cer las necesidades de la colectividad vecinal; porque en vez de marchar directamente á poner en comunicacion los diferentes barrios urbanos, á veces cambian, sin motivo conocido, de rumbo, sufren frecuentes inflexiones y desviaciones violentas, y á veces llegan hasta á verse interrumpidas en su curso natural.

Los enlaces de esas vías se hacen mal y de mala manera casi siempre: en sus entronques hallará el hombre observador ángulos de todas las clases, desde los mas obtusos hasta los mas agudos, y sin que haya casi nunca en esas junturas el espacio indispensable para verificar con alguna comodidad los cambios de direccion y las trasmisiones del movimiento. Lo mismo exactamente que en esos enlaces de las vías urbanas entre sí, sucede en los que tienen lugar con las trascendentales, sin que al parecer, ni remotamente se haya imaginado que la cuantía del movimiento y circulacion, tan considerable siempre en esta clase de vías, habia de exijir de necesidad mucha mayor holgura en las diártrosis ó articulaciones, que tales son para la vialidad los puntos de enlace de unas vías con otras. ¿Qué diremos de los puntos en que esa union y enlace se verifica entre las vías urbanas y las particularias? Con ser en tales puntos de muchísima menos importancia el movimiento, llegan á veces á ser hasta mayores los inconvenientes con que en ellos se tropieza, tanto por la violencia de los ángulos, como principalmente por la estrechez del espacio de que el particularismo codicioso ha privado á su vía. Las vías particularias por su parte, marchan de la manera mas desordenada y hasta incoherente que quepa imaginar. En ellas son frecuentes, frecuentísimos todos los vicios y defectos mas antitéticos á las buenas condiciones viarias. Estrechez suma llevada hasta la última espresion, tanto que no habrá lector alguno que, considerando lo que estamos diciendo, no recuerde y pueda citar algunas calles de esta naturaleza por las cuales á duras penas puedan pasar dos hombres en direcciones encontradas. Tortuosidades, inflexiones y recodos sin objeto conocido, sin ventaja alguna para nadie, y que sin embargo hacen á esas calles impermeables al movimiento rodado. ¿Y qué diremos de los callejones sin salida, tan frecuentes en las vías particularias, callejones que realmente no son vías, porque faltan á todas las condiciones de la vialidad, tanto rural como urbana, y sobre todo á la esencialísima de poder proseguir siempre su camino? No hay que hablar de los entronques de esas vías con las urbanas ó trascendentales, que tienen mas cerca, porque de puro insuficientes é inadecuadas, han llegado á hacerse completamente inútiles para nuestros tiempos. Los instrumentos de locomocion rodada que se han visto forzados á penetrar desde una vía urbana ó

trascendental á alguna de esas particularias, han dejado impresa la huella de su paso en la arista viva de los ángulos de los encuentros y hasta á todo lo largo de entrambos paramentos, en los cuales, para mengua de nuestra cultura, se ven á veces abiertas regatas pezoneras, único medio de facilitar un penoso y difícil acceso á los carruajes.

Hemos dicho antes, que las vías trascendentales vienen á formar una especie de escepcion en medio de este general desconcierto viario, y sin embargo, esta escepcion no es para todo lo que se refiere á las buenas condiciones de esas vías, sino solamente en cuanto á sus direcciones ó rumbos, y todavía esto no siempre, porque á las inmediaciones de los sitios en que estuvieron colocadas las entradas de los núcleos primitivos ó secundarios de las urbes, se ven violentamente obligadas á tomar un sesgo que contraria su desarrollo natural. Mas, en cuanto á los encuentros y enlaces, ora con las vías urbanas, ora con las particularias, porque todas han venido á pagar tributo á la vialidad trascendental, en cuanto á estos enlaces, son siempre mezquinos, casi siempre irregulares, y no pocas veces impracticables á la locomocion que hoy está en uso.

Preciso es confesar que las administraciones han intentado algo para mejorar estas condiciones viarias, pero todo cuanto se ha realizado, ha sido tan mezquino, que á poco se ha visto que era insuficiente, siendo una prueba de buena voluntad, mas bien que buen tino y acierto.

Por lo que hace á las distancias que los enlaces guardan entre sí, no es posible sentar un hecho concreto que pueda aplicarse á la generalidad, no de todas las urbes, pero ni aun de una misma urbe; y lo que es mas, ni tan siquiera de una misma calle. Recorramos, si no, una calle cualquiera de nuestras antiguas urbes, una de esas calles que tengan muchos enlaces con otras; y encontraremos que unas veces es preciso andar mucho para encontrar una bocacalle, al propio tiempo que otras veces las encontramos á pocos pasos, casi á cada paso. Y esa frecuencia de bocacalles ó enlaces, unas veces es mayor por un lado de la calle que por el otro; porque además de todo cuanto acabamos de observar, es preciso tomar nota para apreciar los buenos ó malos efectos de la vialidad urbana, que las bocacalles no son fronterizas casi nunca unas á otras, y que por consiguiente no se corresponden, y en vez de ser enlaces perfectos, se convierten en simples encuentros que sujetan á la vialidad á una série de zic-zacs.

A fin de dar una idea gráfica y material de los diversos casos de encuentros, entronques y encrucijadas con que se tropieza en nuestras urbes, los hemos compendiado en una série de figuras que los representan, debiendo

advertir que en todas ellas los encuentros é incidencias, así como los cruceros, suponemos que se verifican en sentido normal, habiendo tenido para obrar así dos razones: primera, porque los encuentros normales son mas definibles que los anormales, en los que cabe una indefinida variedad de ángulos; y segundo, porque presentando los encuentros y encrucijadas con toda la deformidad de las angulaciones agudas ú obtusas, que con demasiada frecuencia, por desgracia, acostumbran tener, habria parecido que tratábamos de exagerar los efectos visuales del cuadro que íbamos á presentar á los ojos de nuestros lectores, como para zaherir la urbanizacion actual, y prevenir el ánimo contra ella. Prévias estas indicaciones, entremos ya en materia.

Desde luego las combinaciones mas notables de dos vias entre sí pueden reducirse á tres, que son: la primera, cuando afectan una posicion paralela; la segunda, cuando se encuentran normalmente en plena calle, y finalmente, la tercera, cuando se cruzan en ángulo recto.

Siendo nuestro objeto consignar aquí la manera como se han dispuesto hasta el presente los encuentros de las calles para facilitar en ellos el movimiento, nada tenemos que decir con respecto á la primera combinacion, porque no nos ofrece por sí sola ni encuentro ni crucero, y si la hemos indicado ha sido únicamente por obedecer á las prescripciones del método, y porque tendremos que hacernos cargo de ella muy en breve, cuando trataremos de las combinaciones de tres calles entre sí sin cerrar espacio. Pasemos, pues, á ocuparnos de la segunda combinacion.

Esta combinacion que, como se echa de ver en la *figura* 11, conserva en arista viva las intersecciones de los paramentos que determinan el encuentro, es la que mas se halla en boga siempre que la haga tolerable la anchura de las dos calles; mas como por desgracia suceda esto muy rara vez, y sean por otra parte poquísimas y muy contadas aquellas en que la administracion se halla dispuesta á ordenar que la propiedad individual, prévia la indemnizacion debida, ceda en obsequio á las necesidades de la colectividad una pequeña parte de su predio; de ahí porque, á medida que dichas necesidades se han ido haciendo mas imperiosas, ha sido forzoso escogitar medios mas ó menos ingeniosos para acallarlas con algun paliativo, que otra calificacion no merecen, como tendremos ocasion de ver, los que hasta el presente se han empleado, y se continuan poniendo en práctica.

En primer lugar el interés individual, atendida la insuficiencia de la via pública, ha reducido todo lo posible las dimensiones, y ha escogitado la forma y demás condiciones de los vehículos mas apropiados á dichas vías, no empleando para la traccion sino un par de caballerías en batalla, y mas fre-

cuentemente una sola entre varas, renunciando por completo á los tiros en reata. A pesar de esto, la administracion por su parte se ha visto obligada á clasificar las calles por las cuales no es posible la circulacion rodada mas que en un sentido, aquellas que la consienten en encontradas direcciones, los dias y las horas en que esta puede hacerse, y finalmente, por qué clase de carruages; todo lo cual es ocasionado á gravámenes no pequeños para los transportes, sean de la clase que fueren, gravámenes que en último resultado vienen á recaer sobre los consumidores.

En segundo lugar, á la vialidad pedestre se le ha reducido á la última espresion la zona vial en plena calle, en algunos puntos hasta á hacerla desaparecer por completo, y por lo que toca á los encuentros, á fin de suavizar la vuelta de los carruages, se han redondeado primero los ángulos á esponsas de las aceras, se han hecho desaparecer estas por completo, si el caso lo ha exigido, y hasta se han defendido las esquinas de los edificios por medio de guardacantones, sin el menor respeto á la viandanza pedestre, que al igual de la rodada, es en los encuentros donde mayor holgura necesita, para evitar la confusion y los peligros que en ellos la amenazan. Solamente despues de haber ensayado, sin resultado alguno satisfactorio, todos estos medios, que directa é inmediatamente afectan á la circulacion y á los transportes de todo género, ha sido cuando se ha echado mano de la propiedad particular para modificarla en su manera de ser y amoldarla, por decirlo así, á las necesidades del tránsito; pero se ha hecho siempre de una manera tal, que nunca ha venido á llenar el objeto propuesto.

Allí donde la estrechez de los empalmes ha sido tal y tan grande, que por los medios que acabamos de indicar, no ha sido posible abrir paso franco á la vuelta de los carruajes, se han quitado primero los guardacantones y luego las esquinas en arista viva, sustituyéndolas hasta donde alcanzaba la altura de los carruajes ó hasta la del primer piso, por medio de trompas cilíndricas (LÁMINA VII, *figura* 12) que no pecan seguramente de exageradas. Y cuando la alta posicion de los propietarios de las esquinas ha sido bastante poderosa para impedir la realizacion de estas insignificantes mejoras en la vía pública, y cuando por otra parte la condicion humilde del dueño de la propiedad á cuyo frente desembocaba el empalme, no le permitia oponer una tenaz resistencia, entonces se ha visto, en esto como en todo, sacrificado al débil en obsequio al mas fuerte, adoptando la disposicion que se indica en la *figura* 13.

La *figura* 14 representa el caso en que, con el objeto de conciliar la regularidad del solar con la mayor holgura del empalme, se ha dado á este la

forma rectangular, forma que en el caso de tropezar con algunos propietarios obstinados en no consentirla, se ha venido á reemplazar (*figura* 15) con una placeta análoga colocada á su frente por mas que no llenase tan adecuadamente el objeto. Finalmente, en algunos casos, para dar cierto carácter de equidad á la reforma, se ha hecho aplicacion simultánea de la disposicion indicada en las *figuras* 14 y 15, repartiendo entre los dos lados de la calle. *figura* 16, la mayor latitud que se ha juzgado necesario darle.

Análogamente pueden referirse por ampliacion á los mismos principios y resolverse por las mismas reglas que acabamos de exponer: 1.°, el caso en que á un mismo punto y por un mismo lado de la calle, vienen á converger (*figura* 17) dos otras calles con incidencias diferentes: 2.°, aquel en que por uno y otro lado de la calle principal desembocan dos calles á muy corta distancia entre sí (*figura* 18), al cual suele dársele alguna de las diferentes soluciones que se continuan en las *figuras* 19, 20, 21 y 22: y 3.°, y último, cuando de conformidad á lo que se indica en la *figura* 23 vienen á desembocar en la calle principal otras dos por un lado y una tercera por el opuesto en un trecho bastante corto, en cuyo caso suele resolverse el problema por alguno de los diferentes medios grafiados en las *figuras* 24, 25 y 26.

Hemos llegado, por fin, á la tercera de las combinaciones de dos calles, es decir, aquella en que se cruzan normalmente (*figura* 27), en la cual se resuelve generalmente el problema de dar holgura á la encrucijada por las dos disposiciones que se indican en las *figuras* 28 y 29. Finalmente, por una disposicion análoga, viene á resolverse tambien el caso en que la encrucijada es de cuatro calles, cortándose entre sí, unas en ángulo recto y otras con una inclinacion de 45 grados, conforme se indica gráficamente en la *figura* 30, tomando en tal caso el crucero la denominacion de plaza de estrella.

Reasumiendo lo que acabamos de esponer, resulta que las combinaciones mas notables de dos calles entre sí, se refieren:

1.° Al caso en que son paralelas.

2.° A aquel en que se trata de un simple encuentro en plena calle, (*figura* 11), y entonces la cuestion de suavizar la rigidez de las aristas vivas y dar alguna holgura á la circulacion rodada, se resuelve por cualquiera de las disposiciones que se indican en las *figuras*, 12, 13, 14, 15 y 16.

3.° A cuando se verifica entre ellas un verdadero cruzamiento, (*figura* 27), en cuyo caso para el mismo objeto indicado en el caso anterior se suelen emplear los medios que se indican en las *figuras* 28 y 29.

Las combinaciones mas notables de tres calles entre sí, sin, empero, cerrar espacio, son las siguientes:

1.ª Cuando dos de ellas son paralelas y la tercera ó de enlace,

A.—No trasciende mas allá de las mismas, (LÁMINA VII, *figuras* 1, 2, 3, 4 y 5).

2A.—Es trascendental,

B.—Por derecha é izquierda de sus estremidades, (*figura* 6).

2B.—Por solo uno de los lados y en su centro, (*figura* 7).

3B.—Por ambos lados de su centro.

C.—Normalmente, (*figura* 8).

2C.—Anormalmente, (*figura* 9).

2.ª Cuando no son paralelas entre sí, y nos ofrecen el caso que hemos grafiado en la *figura* 10, y entonces suele darse al crucero una disposicion análoga á la que indicamos en la *figura* 30.

Y finalmente, que entre las combinaciones de cuatro calles que se encuentran sin cerrar espacio, la ma notable de todas, es la que se indica en la *figura* 30.

Podríamos tratar aquí de los efectos y resultados que semejantes combinaciones viarias producen en la práctica; mas como para apreciarlos debidamente, deben conocerse todos los elementos que puedan concurrir en la vida urbana, como asimismo todos los servicios que la calle está destinada á prestar y realmente presta; conociendo ahora solo el elemento vial, porque hemos considerado á la calle simplemente como via, siendo así que tiene además otros destinos y otra mision en la urbe; por esto nos limitamos aquí á dar una idea de la topografía natural y artificial de esa clase de vias, dejando para mas adelante considerarlas en estado de completo servicio y funcionamiento.

§. II.

DE LOS INTERVIAS Ó ESPACIOS AISLADOS POR LAS VIAS URBANAS.

Acabamos de recorrer y examinar las calles ó vias urbanas con todos sus detalles y accidentes, y de su estudio inferimos que en su conjunto forman un todo combinado sin solucion de continuidad, y que por la reciprocidad de sus enlaces, constituyen un verdadero sistema ó red viaria mas ó menos perfecta ó imperfecta, pues esto no es ahora del caso calificarlo. Si, pues, las vias urbanas constituyen un sistema, ó una red, han de resultar necesariamente espacios intercalados en las vias, y definidos por ellas con sus encuentros, encruces y enlaces. Estos son los espacios que tenemos que examinar primeramente en su conjunto y luego en sus multiplicados y complicadisimos detalles. Empecemos por la parte esterior antes de penetrar en su interior, que es lo que exige el buen método, y el deseo de buen acierto aconseja al hombre observador.

Al recorrer las calles hemos notado que cada una de ellas seguia su curso propio, espresion, por decirlo así, de su autonomía, segun las exigencias de su punto de partida y su punto de término. Ahora que tratamos de examinar los espacios que esas vias dejan libres en la combinacion de sus respectivos trazados, ahora que hacemos nuestra escursion en torno de esos espacios; tenemos lugar de advertir, que una zona que en plena calle parecia formar parte integrante y esencial de ella, no la sigue, sin embargo, en su natural desarrollo, sino que se aparta de la direccion que ella tiende á imprimirle, tan luego como esa direccion podria obligarla á separarse del espacio que queda aislado, al cual sigue constantemente unida y pegada esa zona de que venimos hablando, en términos que, bajo el punto de vista de esa obediencia y sujecion á los límites ó bordes del espacio aislado, diríase que mas bien forma parte integrante de este, que de la calle, puesto que á esta la abandona y de ella se divorcia tan luego como su trazado deja de correr paralelo con dichos bordes, al paso que de estos nunca ni por razon alguna se aparta. Esta zona es la destinada á la vialidad pedestre, la ace-

ra, en cuyo desenvolvimiento cualquiera podrá facilísimamente notar la realizacion de ese fenómeno que acabamos de describir, segun el cual la acera tiene realmente un trazado suyo propio independiente del de la calle de que, no obstante, forma parte.

Siguiendo, pues, la acera en su curso autonómico, haciendo abstraccion de la calle ó calles adyacentes, para fijar toda nuestra atencion en el espacio que circunscribimos en nuestra escursion; observamos que ese espacio está limitado á veces por una simple valla como indicadora del dominio privado, otras por una verja en forma, y otras, por fin, que son las mas, por muros mas ó menos altos que cogen ora todo el recinto, ora alternan á trechos con verjas.

Como quiera que sean los paramentos que cierran la propiedad particular, encontramos siempre una ó mas puertas de entrada. Estas puertas, cualquiera que sea su forma y materia, manifiestan la comunicacion que existe entre ese que llamarémos mundo interior, y el esterior, es decir, que esta misma acera que pisamos, al paso que es un medio de aislamiento, lo es tambien de comunicatividad, á voluntad del dueño de esa puerta ó puertas que así pueden abrirse como cerrarse.

Estas puertas en comunicacion voluntaria con la via de circunscripcion en que nos encontramos, y las vias interiores que, aun sin entrar dentro, desde la parte esterior llaman nuestra atencion, y otras puertas además que desde fuera notamos, enlazadas con esas vias, y las gentes de varios sexos y edades que por esas puertas entran y salen, y por esas vias interiores transitan, ora desde la acera que nosotros pisamos hácia dentro, ora desde adentro hácia afuera, todo este conjunto de circunstancias que tan poderosamente deben llamar nuestra atencion observadora, nos hacen sospechar desde un principio, y á poco que reflexionemos, nos persuaden y convencen de que ese espacio circunscrito por nuestra via está dotado de un número mayor ó menor de habitaciones, albergue de otras tantas familias que están en comunicacion entre sí y con el mundo esterior por medio de un sistema de vias que podrán estar dotadas de pésimas condiciones, pero que con eso y todo, sirven admirablemente de enlace entre el pequeño mundo que demora en lo interior de tales espacios, y el mundo esterior desde la mas próxima vecindad hasta el grupo mas remoto de la sociedad humana.

Ahora bien; ¿qué significa todo esto? No significa ni mas ni menos, sino que en cada uno de esos espacios aislados por las vias urbanas existe un pequeño mundo, una pequeña urbe, ó urbe elemental, si se quiere, que en su conjunto y en sus detalles conserva la mas admirable analogía y hasta

semejanza con la grande urbe que, todo bien mirado, no es mas que un conunto armónicamente compuesto de tales urbes elementales, enlazadas entre sí por el gran sistema viario urbano. En efecto, esa acera que vamos recorriendo, no es otra cosa mas que una verdadera via de cintura análoga á la que hemos encontrado en torno de la grande urbe, via que en su especial trazado y desarrollo en torno del espacio que circunscribe, va poniéndose en contacto con el sistema viario urbano y por el intermedio de este con la gran vialidad universal, y lleva y conduce hasta á la puerta ó puertas abiertas en la periferia de ese espacio, la vialidad ó movimiento que recorre desde afuera, ó bien en justa reciprocidad lleva y conduce desde esas mismas puertas á las vias esteriores el movimiento que á ella afluye desde lo interior. De donde se infiere que las puertas de que vamos hablando, prestan idénticos servicios que las verdaderas ó imaginarias que tiene toda grande urbe; y que las vias interiores que desde fuera vislumbramos, prestan á su vez idénticos servicios, prescindiendo de la forma, manera y clase de vialidad, que las calles urbanas que acabamos de recorrer, siendo por consiguiente su objeto ayudar á la cómoda ó incómoda subdivision del espacio que queda libre entre las vias urbanas, subdivision ó trituracion que han creido conveniente á sus intereses de esplotacion, el dueño ó dueños del terreno circunscrito.

Quede, pues, sentado que el espacio comprendido entre varias vias urbanas y por ellas aislado, encierra una pequeña urbe, con todas las circunstancias esenciales de tal. Vamos, pues, á examinarlo (A) en su conjunto, considerándolo como el asentamiento de una pequeña urbe, para pasar luego á estudiar (2A) de qué manera se ha ido subdividiendo y triturando su planta hasta formar ese conjunto complexo en que hoy la contemplamos.

Tal es el método que pensamos seguir al exponer el asunto que forma el objeto de este párrafo; mas antes de comenzar nuestra tarea, nos permitirán nuestros lectores que les espliquemos la razon del nombre que nos hemos visto precisados á adoptar para designar esos espacios que las vias urbanas dejan libre para la edificacion.

Llámanse por lo comun estos espacios, ora *manzanas* y ora tambien *islas*. Mucho nos hemos ocupado en inquirir la razon etimológica del primer nombre *manzanas*; y el resultado de nuestras investigaciones lo encontrarán nuestros lectores en el §. VI—2A—3B de este mismo capitulo. Aquí bastará consignar que su razon histórica y etimológica de ser, no nos ha parecido suficiente para aplicarlo en el sentido técnico y didáctico que aquí era conveniente darle.

La palabra *isla* aparece desde luego mas fácilmente inteligible, como que

indica visiblemente la manera especial de ser de los espacios *aislados* por las vias urbanas, espacios que por esta razon sin duda ya los romanos llamaron ínsulas, que es lo mismo que islas. Así es, que hasta aquí nosotros mismos no hemos encontrado reparo en valernos de esta palabra, á pesar de los inconvenientes que hasta cierto punto puede ofrecer la circunstancia de ser una espresion aplicada á un elemento urbano por traslacion ó figuradamente, comparándolo con un espacio de tierra rodeado por las aguas. Ahora, empero, que vamos á examinar analíticamente esos espacios, haciéndonos cargo hasta de sus mas minuciosos detalles, nos ha parecido oportuno, conveniente y aun necesario, bajo el punto de vista técnico, buscar una palabra propia, adecuada y significativa por sí misma y sin necesidad de traslacion, comparacion ó figura, cosa poco conforme con la natural severidad del tecnicismo. Este, puede decirse, nos ha inspirado la palabra *intervias* que parecerá á primera vista nueva, pero que en rigor no lo es, puesto que nuestros ingenieros para designar el espacio comprendido entre la doble via de un camino de hierro, usan la espresion *entrevia*, que es la misma que nosotros adoptamos ligeramente modificada, porque hemos querido conservar la etimología de la lengua latina, á la cual la nuestra no se ha desdeñado nunca de pedir auxilio, y que siempre se manifiesta propicia á prestárselo sin dificultad alguna. La palabra intervias grafía con notoria sencillez la posicion del espacio á cuya significacion la hemos aplicado, y revela desde luego, no solo la manera de ser de ese espacio, sino tambien el origen y causa de su existencia.

Otra esplicacion debemos á nuestros lectores, y es la de aplicar á la palabra intervías el género masculino en vez del femenino que parecia más propio de su terminacion; mas en nuestro concepto, mayor que la de esa terminacion es la influencia que en la tal palabra debe ejercer el considerarla como constantemente unida al sustantivo masculino espacio. Por esto tambien lo hacemos singular á pesar de su terminacion materialmente plural. Para obrar así, hemos tenido presente el autorizado ejemplo de nuestra Academia de la lengua, la cual dá á la palabra afueras el género masculino, á pesar de ser terminacion femenina, que es la que ha hecho seguramente que gran número de escritores le dén el género femenino.

Dadas estas esplicaciones, que esperamos nos justifiquen á los ojos de nuestros benévolos lectores, entremos ya en materia.

A.

Del intervías considerado en su conjunto, y como el asentamiento de una pequeña urbe.

Hemos dicho ya y demostrado, que lo que encierra el intervías, es una pequeña urbe dotada de todos los elementos y circunstancias, en menor escala por supuesto, que pueden constituirla tal. Así, pues, no se estrañará que, guiados por nuestro método analítico, y conducidos por la analogía, tratemos de ese espacio bajo el mismo órden de ideas, con que hemos examinado la grande urbe. Por lo mismo, trataremos, primero (B) de su aislamiento y de los medios que lo forman, y luego (2B) de los efectos y resultados de este aislamiento con relacion al espacio circunscrito.

B.

Del aislamiento del intervías y de los medios que lo constituyen.

Que el intervías está aislado y separado de todos los demás espacios análogos, no nos entretendremos á demostrarlo, porque es cosa patente, y tan vulgar, que ha merecido al intervías la comun denominacion de isla. Lo que nos importa averiguar es cuáles son los medios que constituyen semejante aislamiento, porque aun cuando alguno de esos medios aisladores aparece y resalta á primera vista, no sucede lo mismo en todos. Por lo cual, y con el fin de que sean todos y cada uno debidamente apreciados en su influencia y efectos, nos ocuparemos, en primer lugar (C) de las zonas viarias trascendentales, que son, á no dudarlo, la causa primera del aislamiento del intervías; enseguida (2C), examinaremos la zona local bajo el punto de vista de camino de ronda del intervías, á el inseparablemente pegado, zona que viene á aumentar considerablemente la forma y resultados del aislamiento, y finalmente (3C), nos haremos cargo de la cerca perimetral que, cualesquiera

que sean su forma y su materia, viene á constituir el complemento último de ese verdadero sistema aislador, con que la propiedad particular ha querido marcar y fijar de una manera estable y permanente su dominio.

C.

Zonas viarias trascendentales.

La primera causa, la causa originaria del aislamiento del intervías, son indudablemente las zonas viarias urbanas, las cuales con sus encuentros, encruces, incidencias é intersecciones, marcan y circunscriben esos espacios entre sus bordes intercalados. Debemos hacer notar que en el epígrafe hemos calificado esas zonas viarias de trascendentales, lo cual aparecerá á primera vista como un contrasentido, ya que las tales vías no son más que urbanas. Debe, empero, tenerse presente que aquella calificacion nuestra no es absoluta, sino relativa, es decir, simplemente con relacion al intervías de que nos ocupamos, respecto del cual todas esas zonas viarias que lo circunscriben, cualesquiera que sean, por otra parte, su naturaleza, direccion y objeto, ora salgan al esterior como continuacion de la gran vialidad universal, ora mueran en un rincon, por decirlo así, de la grande urbe, serán siempre trascendentales, porque para el intervías corresponden á una vialidad esterior que, aun cuando no sea directamente, al menos por sus entronques sucesivos, irá á comunicar con la universal. Sobre que, atendido que las zonas viarias urbanas están al servicio inmediato, no de un intervías, sino de todos cuantos constituyen la economía de una grande urbe, esta sola circunstancia bastaria para justificar su calificacion de trascendentales con relacion á uno solo de los intervías.

Haremos notar aquí que las vías todas, cualquiera que sea su naturaleza y gerarquía, siempre producen con sus intersecciones ó incidencias el aislamiento de espacios mas ó menos dilatados que circunscriben, espacios que por esta razon se llaman *circunscripciones*, grandes ó pequeñas, segun sea mayor ó menor la estension del territorio limitado. La administracion misma no desdeña admitir como linderos de sus circunscripciones oficiales las vías que cruzan el territorio de una nacion.

Volviendo á nuestras pequeñas circunscripciones ó intervías urbanos, di-

remos que en el fondo no son mas que apartaderos que el hombre se ha reservado para su estancia y permanencia, siempre que desee separarse del gran movimiento que agita la humanidad. Así los intervías rurales están destinados al cultivo ú otras industrias de aquellas que no se ejercen por medio de la locomocion, al paso que los urbanos están consagrados principalmente al albergue de las familias. Mas como la vida del hombre, cualquiera que sea su ocupacion ó manera de vivir, es una alternativa constante entre el quietismo y el movimiento, entre el reposo y la agitacion; se hacia indispensable que al lado mismo de los espacios destinados á la permanencia, hubiese vías constantemente dispuestas á franquearle el paso para donde quiera que intentase dirigirse. Y como las vías que aquí llamamos trascendentales, fundamento de la circunscripcion, no siempre ofrecian un tránsito cómodo y espedito desde la estancia á la gran vialidad, por esto, en torno del intervías, se fué desenvolviendo otra zona viaria que estuviese especial é inseparablemente al servicio del intervías. De esta nueva zona es de la que vamos á ocuparnos enseguida.

2 C.

Zona local ó camino de ronda del intervías.

Al hablar de las grandes urbes, hemos visto que necesitaban tener en su contorno una vía de cintura, que comunmente se llama de ronda, cuyo objeto era recoger y encauzar la locomocion afluyente, así de la parte interior, como de la esterior, para conducirla á los cáuces naturales que le suministrasen la direccion conveniente á su objeto. Pues bien, lo mismo que hemos dicho respecto de la grande urbe, decimos ahora de la pequeña, en cuyo exámen especial y detallado nos ocupamos, sin mas diferencia que la que puede mediar entre la respectiva magnitud de uno y otro trazado, y tal vez algunas circunstancias meramente accidentales, de todo punto insignificantes, para nuestro objeto.

Adosada esta zona viaria que llamamos local, porque debemos considerarla como al servicio especial de la localidad circunscrita, adosada, repetimos, esta zona por un lado á las vias trascendentales, causa primera de la circunscripcion, y por el otro á los linderos ó bordes del espacio circunscri-

to, viene á ser como intermediario ente este y aquellas, facilitando de una manera armónica las traslaciones del movimiento entre el uno y las otras. Este es su natural destino, por mas que en medio de la complicacion indefinible de los movimientos urbanos, se encuentre desnaturalizada, por decirlo así, esa zona, que no es otra que la acera consagrada por lo comun á la vialidad pedestre. Y decimos por lo comun, porque calles hay, y no pocas, en que, ó no existe de todo punto acera alguna, ó es tan raquítica y menguada, que apenas puede servir á un individuo marchando de frente, y esto aun, si no pasa por el arrecife alguna carga voluminosa que barra, por decirlo así, la pequeña acera, ó si un instrumento rodado no la invade para dar paso á otro que venga en la misma ó contraria direccion. De todos estos detalles nos haremos cargo mas por estenso al tratar en este mismo capítulo, §. VII, de la funcionomía.

Además de servir á la trasmision de los movimientos entre las vias trascendentales y el intervias, tiene ese camino de ronda del intervias otro objeto sobremanera importante de que debemos tomar nota, y es el de aumentar el aislamiento, de suerte que vienen á juntarse en ese camino dos términos al parecer contradictorios, que sin embargo en él se verifican y armonizan, tales son el de enlazar y aislar, con la circunstancia notable de que los efectos del aislamiento son permanentes, como que provienen de distancias fijas, mientras que los de enlace son á voluntad de los moradores del intervias, los cuales por esto han agregado á esa zona otro tercer medio de aislamiento mas estable y permanente que el que pudiera proporcionarles el cubo atmosférico de la calle, fijando al propio tiempo puntos determinados ó puertas para comunicar ó incomunicarse *ad líbitum*, segun luego veremos.

Cuanto acabamos de decir, tiende mas bien á presentar la acera ó camino de ronda del intervias, tal cual es ó debiera ser, segun la naturaleza y objeto de su institucion, que á grafiarlo tal cual ha venido á ser realmente despues del cambio que ha sufrido la calle á consecuencia de la transaccion tácita verificada en presencia de las necesidades cuya satisfaccion imperiosamente demandaba la civilizacion presente. Por consecuencia de esta transformacion, en muchas calles ha desaparecido la acera por completo, en otras se vé de trecho en trecho truncada por cuerpos y ángulos salientes: aquí reducida á la mínima espresion, como hemos dicho antes, allí con pésimas condiciones viarias: ora con resaltos relevados ó rehundidos, tan pronunciados que imposibilitan ó dificultan los enlaces ó comunicaciones transversales con el arrecife central, y ora, por fin, con otros cuerpos avanzados con res-

pecto á los paramentos del intervias, y precisamente en las puertas y puntos de enlace. De todo esto resultan perjuicios gravísimos, no solo para los peatones transeuntes á quienes interesa muchísimas veces, ya recorrer las aceras á lo largo con rapidez y sin estorbo alguno ni peligro, ya trasladarse sin tropiezo de uno á otro lado de la calle, de una á otra acera, no menos que penetrar en el interior del intervias; sino tambien para los vecinos de este, que se ven privados de todos los usos y servidumbres que la acera á ellos mas especial y directamente debiera prestarles, como que no cabe la menor duda en que la acera fué en su orígen, mas que un apéndice, una verdadera parte integrante de la edificacion que sin aquella no pudiera subsistir. Las disputas, los disgustos y las desgracias que no pocas veces tienen lugar con motivo de la falta de aceras, ó por su incompleto ó imperfecto estado, las registra con harta frecuencia la prensa periódica, y deben constar á los encargados de la policía urbana, de quienes seria de esperar que formasen la estadística de estos casos desagradables, á fin de que por su medio palpablemente se viesen la armonía y plausibles resultados que presenta la urbanizacion actual, violentamente adaptada á los usos y necesidades de una civilizacion que no es la que le dió el ser. No hacemos aquí ulteriores observaciones, porque habremos de ocuparnos nuevamente de este mismo asunto, cuando tratemos de la calle en pleno funcionamiento.

3C.

Cerca perimetral.

La propiedad particular reducida al espacio que dejaban vacío las vias urbanas, no podia conceptuarse segura, ni darse por contenta con el aislamiento que le proporcionaban las zonas correspondientes del arrecife y de la acera; porque, encontrándose en comunicacion contínua y apenas interrumpida por alguno que otro accidente casual de la topografía, el aislamiento venia á ser imaginario, puesto que á cualquier hora del dia ó de la noche y por todos ó casi por todos los puntos de la periferia podia romperse. La propiedad particular debia buscar un medio mas positivo, mas eficaz, mas permanente, que garantizase ese aislamiento contra toda invasion estraña, y que al propio tiempo no fuese obstáculo para convertir ese aislamiento en

comunicacion, siempre que intereses respetables ó la simple voluntad del propietario así lo exigiesen. De ahí las cercas, cualquiera que sea su forma y su materia, que en nuestro concepto es un error gravísimo suponer al necio orgullo del dominio, cuando real y verdaderamente se deben al justo deseo de seguridad y aislamiento.

Las mas de las veces en el estado actual de nuestra urbanizacion, la cerca no es mas que el paramento del edificio destinado para vivienda, paramento que, al paso que sirve de muralla, por decirlo así, del intervías, constituye y refuerza el aislamiento de la vivienda misma. Está por demás decir que en estos casos la cerca es un muro de recia consistencia, inaccesible, así desde lo esterior á lo interior, como de lo interior á lo esterior, menos por aquellos puntos que de intento se dejan practicables.

Otras veces, y aun cuando el espacio interviario esté consagrado á la habitacion, entre esta y la vía urbana se deja en el interior de la propiedad una nueva zona de aislamiento, cuyos lindes con la vía están marcados y fijados, ora por un muro ó pared de cerca, ora por una verja, pero siempre con una ó mas puertas de comunicacion con la vía pública, pues aun los felices mortales á quien es dado procurarse las inapreciables ventajas de ese mayor aislamiento, no han querido ni podian haber querido que ese fuese completo ó absoluto, porque el aislamiento absoluto es la muerte. Lo único que pudieron querer y quisieron, y para su dicha pudieron realizar, fué procurarse una mayor independencia y evadirse de los gravísimos inconvenientes y perpétuas incomodidades que el roce y contacto inmediato de la habitacion con la vía pública ocasiona siempre en nuestros dias en que el movimiento y bullicio de las calles ha llegado á tan considerable acrecentamiento. Por esto esas paredes de cerca ó verjas se distinguen constantemente por una ó mas puertas por lo comun anchas y holgadas. No nos estendemos á mayores observaciones sobre este particular, porque aquí consideramos solo las paredes ó verjas como un nuevo medio de aislamiento del intervías.

Conste, pues, que este á los medios de separacion y aislamiento que le proporcionan las zonas viarias del arrecife y de la acera, agrega ese otro medio que al aislamiento añade la impenetrabilidad, salvos los puntos reservados para las comunicaciones esteriores.

2 B.

Efectos y resultados de este aislamiento.

Siendo el intervías el resultado de la interseccion de un número mayor ó menor de vías urbanas que para la pequeña urbe del intervías vienen á ser, segun vimos mas arriba, trascendentales; claro es que segun sean el modo, forma y número de estas intersecciones pueden, ofrecernos diversas figuras con su circunscripcion, así como segun sean mayores ó menores las distancias que entre unas y otras de estas intersecciones, median, definirán una su perficie mayor ó menor. Asi es que como resultado inmediato del aislamiento producido por las vías, nos toca tratar ante todo (C) de la forma del intervías, y luego (2C) de su magnitud.

Mas como al propio tiempo se trata, así por la parte aislante como por la aislada, de superficies que están en recíproca relacion, hablaremos en tercer lugar (3C) de la posicion respectiva del intervías con las zonas aisladoras.

Todavia mas, como asimismo se trata de un espacio cuya grande importancia consiste en las viviendas á que está consagrado, y como á estas ó mejor á sus moradores les importa no poco cual sea la esposicion de los principales lados de los intervías respecto de la meridiana, y como esa esposicion viene tambien determinada por el rumbo de las vías aisladoras, de suerte que cabe decirque esa esposicion es otro de los resultados y efectos del aislamiento; por esto trataremos en otro lugar (4C) de la esposicion de los intervías.

Dada ya razon del metodo que vamos á seguir, empecemos.

C.

Forma de los intervías.

Nada mas inconstante, nada mas irregular y caprichoso que la forma que presentan los intervías, en especial los que componen nuestras antiguas

urbes. No es exageracion seguramente decir que en ninguna de estas se encuentran dos absolutamente iguales, como no sea en alguna que otra barriada de reciente construccion, agregada de poco tiempo á esta parte á las antiguas construcciones. Triangulares unos (LÁMINA VIII, *figura* 1,) cuadrangulares otros, y otros de polígonos de mayor número de lados, ofrecen todas las combinaciones que pueden imaginarse con diversidad de ángulos y lados. Sin embargo, es preciso reconocer que la forma cuadrilátera (*figuras* 2, 3, 4, 5, 6 y 7,) es la predominante siempre y en todas partes, y que aun los intervías que al parecer se separan mas de esta configuracion, tienden visiblemente á afectarla. Lo que sí hay, es que aun en medio del rectangularismo se nota una grandísima variedad en cuanto á la relacion que entre sí guardan la longitud y la latitud, desde la de igualdad hasta la de un múltiplo, con harta frecuencia muy exagerado, como fácilmente se echa de ver por los datos prácticos que ofrecemos (LÁMINA IX, *figura* 1 y LÁMINA VIII, *figuras* 8, 9, 10, 11, 12 y 13).

La inconveniencia y los perjuicios y hasta la iniquidad que esa diversidad infinita de formas trae consigo para la edificacion y la vivienda, tendremos lugar de apreciarlo mas adelante, cuando tratemos de la trituracion de los espacios interviarios; así como al tratar de las relaciones de unos intervías con otros, podremos apreciar tambien los males que causa la falta de homologismo entre los lados fronterizos de unos y otros. Aquí nos basta consignar el hecho harto notable de la insigne desconformidad que los intervías guardan entre sí, hecho que la simple inspeccion del plano de cualquier urbe revela y evidencia desde luego.

20.

Magnitud de los intervías.

Lo que acabamos de decir respecto de la configuracion de los intervías, cabe decirlo análogamente de su magnitud, pues esta es tan varia, que no es posible reducirla á una espresion comun, ni mucho menos.

La magnitud del intervías no puede apreciarse en absoluto, ni por otra parte, aun cuando fuese posible, seria conveniente hacerlo aquí, pues no se trata de una materia de aplicacion inmediata, sino abstracta, general, como

exige un asunto cuyas variantes son indefinibles. Mas como el objeto del intervias es el establecimiento de viviendas, y estas en la urbanizacion actual se fundan sobre solares en que es triturado el espacio interviario, tal vez contra todas las reglas del tecnicismo y los preceptos de la ciencia; ello es que el solar puede y debe servirnos hoy de término de comparacion ó de referencia para apreciar adecuadamente la magnitud del intervias. Bajo este punto de vista, diremos que hay intervias que apenas tienen el espacio suficiente para un solar de escasas dimensiones, y este no precisamente en el sentido transversal del intervias, como el criterio natural parece aconsejar que fuese, sino en el longitudinal, de manera que tiene tan poco fondo que se trasparenta, en el sentido material de la palabra, de una á otra parte.

Los hay en que cabe la combinacion de dos ó mas solares, aunque careciendo alguno ó algunos de las condiciones necesarias para que los edificios sobre ellos levantados presenten la idoneidad indispensable para las viviendas que han de encerrar. Tanto es así, como que son en gran número, seguramente los mas, los intervias en que los solares, y por consiguiente las edificaciones, han de estar juxtapuestas por tres de sus lados, quedando solo el de la fachada, que no siempre es el de mayores dimensiones, libre para la ventilacion y la luz, objetos tan esenciales para la vivienda.

Hay tambien intervias en que caben solares regulares, en todo su sentido perimetral, quedando en medio un espacio suficiente para dar luz y ventilacion á las construcciones por la parte posterior, de manera que la juxtaposicion se verifica por solos dos lados. Desgraciadamente los espacios interviarios que tales condiciones disfrutan, son los menos, y lo que es mas sensible, raras veces la codicia de la propiedad ha consentido aprovecharlas en beneficio de las viviendas.

Por fin, encuéntranse otros intervias de dimensiones tan grandes y tan irregulares al propio tiempo, que hacen imposible toda division ó trituracion regular en solares hábiles para las construcciones por su desmesurado fondo, en cuyo caso las edificaciones se amontonan de una manera perjudicialísima á la habitabilidad, habiéndose creido necesario para la mayor trituracion y para el mas omnímodo aprovechamiento del terreno, abrir algunas vias al través de tales espacios, que no siempre pasan de un estremo á otro de la periferia, sino que vienen á morir en el fondo sin tener salida.

Hemos querido aprovechar esta ocasion para hacer las apuntaciones que preceden, porque son el efecto inmediato de la magnitud del intervias, reservándonos el dar mayor amplitud á esta importantísima materia, cuando despues, mas adelante hablaremos de la trituracion, no siempre idónea ni

justa, que el inmoderado deseo del aprovechamiento del terreno ha verificado en los espacios interviarios que en su primitivo orígen hubieron de ser destinados para el asiento de una sola familia, y que ahora vemos convertidos en lo que con sobrada razon hemos llamado pequeñas urbes:

3C.

Posicion de los intervias.

Entendemos aquí por posicion de los intervias la situacion que respecto del horizonte, y con relacion al plano determinado por las vias circundantes, ocupa la planta de los mismos. Esta posicion puede ser mas elevada, mas baja, de nivel, ó bien por un lado tener cualquiera de estos accidentes y por otro sus opuestos. Esto es lo que puede ser; ¿y lo que es? Lo que es no es fácil definirlo, á pesar de que por regla general, despues que los solares de edificacion han adquirido en las urbes un precio fabuloso, la propiedad, para esplotarlos de una manera mas pingüe y segura, ha tratado, por lo comun, de rebajar la planta de los intervias hasta una profundidad desmesurada y perjudicial en alto grado. Porque, aun cuando al definir la posicion, obligados á buscar los términos de comparacion mas inteligibles y mas permanentes, la hemos referido de superficie á superficie; en rigor de verdad, la referencia y la comparacion deben ser mas bien de los fondos á que descienden, tanto la vida ó funcionamiento de la casa, como la de la calle. Por la superficie pasa y discurre la vialidad comun, la locomocion de peatones, de caballerías y de carruajes de todas clases; empero, debajo de esa corteza, por encima de la cual funcionan esas diversas locomociones, debajo de esa corteza se encuentran un gran número de funcionamientos y de vias, que no por hallarse establecidos debajo del suelo, no por dejarse de ostentar á la vista, son menos importantes, menos atendibles, menos dignos de grandísima consideracion.

Hemos visto en el sub-suelo de la calle, además de las tuberías conductoras del gas y de los hilos eléctricos, las grandes cañerías que importan desde la parte esterior de la urbe al centro de la misma y hasta al hogar doméstico, las aguas potables tan esenciales á la vida urbana; y hemos visto tambien las grandes cloacas que, recibiendo á su paso las aguas inmundas

que cada intervias, cada casa, cada vivienda produce todos los dias, todos los instantes, además de las que en dias inciertos, pero seguros, en mas ó menos abundancia, derrama el cielo sobre todas las casas, sobre todos los intervias y sobre la urbe toda en su conjunto. Por otra parte, no hemos visto, pero veremos bien pronto al descender á examinar los curiosos detalles del mecanismo doméstico, que en la parte mas honda de cada edificio, ha de haber necesariamente y en efecto hay, un lugar destinado, ora á depósitos de aguas inmundas ó pluviales, y ora tambien á dar paso y salida á esas mismas aguas hasta las alcantarillas de la calle, como asimismo á depósitos y conductos de aguas potables. Hé aquí porque, considerando como no puede menos de considerarse y tomarse en cuenta todo esto, la comparacion que espresa la situacion respectiva del intervias y las calles que lo circuyen, no debe ser solo de las superficies, pues entonces, sobre ser superficial por la forma, seria superficial tambien en el sentido filosófico; sino que además, ha de ser de profundidad con profundidad, puesto que las incomodidades y las servidumbres que el suelo mas alto impone al mas bajo, son pesadas, gravísimas y muchas veces insoportables.

No es este el lugar apropósito para entrar en razonamientos filosóficos acerca de los desastrosos efectos que puede llegar á producir y desgraciadamente produce la diferencia de nivel entre el suelo inferior de la calle y el del intervias. No tardará mucho en presentarse la oportunidad de tratar con toda latitud este trascendental asunto. Aquí basta consignar que hay muchos intervias, muchísimos, que si no por naturaleza, por artificio de la especulacion, tienen una profundidad mucho mayor, no solo que la calle, sino tambien que ese cubo del sub-suelo de la misma, en que tienen lugar tantos y tan importantes funcionamientos de la vida de la urbe.

Los hay tambien cuya planta es mas elevada que la calle; mas estos accidentes quedan reducidos á la menor espresion en las grandes urbes, y subsiste ya solo alguno que otro como recuerdo de la topografía primitiva, anterior, y mucho, á la trasformacion que en la época moderna han sufrido las calles y las urbes todas. Lo mismo decimos respecto de las inclinaciones que la superficie de los intervias puede presentar y á veces presenta, respecto de la determinada por las calles colindantes, pues la industria privada, ávida del aprovechamiento del terreno, ha hecho desaparecer casi todas esas irregularidades, aunque poquísimas, en bien y obsequio de las viviendas en tales intervias levantadas.

Por lo comun, al presente, cualesquiera que hayan sido en sus principios los accidentes topográficos de los intervias, y aun cuando en lo interior

encierren alguna deformidad, á la simple vista y desde fuera las superficies se presentan de nivel; y para descubrir esas deformidades que no dejan de ser muy frecuentes, se hace indispensable penetrar en lo interior y practicar de intento un detenido exámen, como el que practicaremos mas adelante, cuando para ello se nos presente una coyuntura favorable.

No queremos, sin embargo, terminar este aparte sin consignar, como un testimonio del abandono con que se han mirado las monstruosidades urbanas, que aun en nuestros dias, en medio de los notables adelantos de nuestra cultura y en urbes importantísimas y de primera categoría que no queremos nombrar, existen algunos intervias cuya planta, al parecer natural, es mucho mas honda que la calle, con grave perjuicio y aun peligro de los viandantes pedestres. ¡Tan trabajosa y tan tardía es la transformacion que la civilizacion nueva va operando en nuestras urbes, á pesar de la cultura de los pueblos y de la actividad y celo de la administracion!

4 C.

Esposicion de los intervias.

La esposicion es para nosotros la situacion que guardan los lados perimetrales del intervias respecto de la meridiana. Esta situacion relativa á la meridiana no puede ser indiferente en materias de urbanizacion, en que naturalmente ha de buscarse la mayor comodidad del individuo y de la familia, que es su primordial y esencialísimo objeto. El sol es la luz, el sol es la salud; por esto lo buscan constantemente así el hombre civilizado como el salvage. Bastan aquí estas ligeras indicaciones para comprender la importancia suma que tiene en urbanizacion la esposicion de los intervias, que es la que determina la mayor ó menor relacion que tengan las viviendas con los rayos solares, causa y orígen de tantísimas ventajas.

Pues bien, al recorrer y examinar con ojos filosóficos nuestras grandes urbes, se adquiere la íntima conviccion de que la esposicion de los intervias que habia de ser uno de los principales puntos de partida para las construcciones, ha sido hasta aquí mirada con la mas completa indiferencia, con el olvido mas absoluto. Teniendo á la vista un gran número de planos urbanos, hemos formado el resúmen de las diversas esposiciones que presentan

los intervias en las urbes mas renombradas, segun se vé en la LÁMINA III *figura* 5 del atlas. Es decir, que se encuentran esposiciones segun todos los rumbos de la rosa de vientos.

Los inconvenientes, los perjuicios gravísimos, la iniquidad insigne que esa absurda variedad ocasiona, son verdaderamente incalculables, porque al paso que vincula en algunas pocas viviendas los salutíferos goces de los rayos solares, condena á otras muchas á verse privadas enteramente de ellos, y á tener solo una luz de reflexion, siempre débil, siempre melancólica y poco favorable á la salud y á la vida.

Cuando tratemos del funcionamiento de la urbe, tendremos ocasion de ocuparnos mas detenidamente de este asunto. Aquí basta consignar el hecho de la variedad indefinible de esposiciones, que nadie ha pensado en reformar, sin embargo de que en la práctica, los jefes de familia previsores y amantes del bienestar de la que tienen á su cuidado, buscan constantemente viviendas que estén espuestas al sol.

2A.

Trituracion del inter-vias.

Vamos á tratar de un asunto donde descuella de una manera la mas notable el ingenio del hombre aplicado á la especulacion y al deseo, á veces inconsiderado, de la esplotacion de un trecho de terreno relativamente pequeño; y veremos el resultado de estos trabajos perseverantes que son sin duda los que mas han contribuido á malear el estado interior de nuestras urbes.

La planta de los intervias, que, á no dudarlo, fué en sus principios el terreno destinado á la morada, á los usos económicos y á la espansion de una sola familia, ese pequeño campo de operaciones en que antiguamente se habia levantado una sola casa, que por ser sola se llamó *solar* ó *solariega*, se vió posteriormente dividido y subdividido y triturado hasta la última espresion, ofreciéndonos solares tan diminutos, como algunos que con frecuencia y no menos admiracion encontramos en nuestras urbes.

Al observar el trabajoso afan con que se ha llevado á cabo esta indefinida trituracion; diríase que no habia en el mundo mas terreno para esplotar, ni donde pudiese el hombre establecer su morada. Cuando nos fijamos en este

fenómeno que no sabríamos comprender, si no lo viésemos y tocásemos; no sabemos que admirar mas, si el obstinado empeño y los ingeniosos medios de la esplotacion, ó la resignacion y paciente conformidad de los esplotados. No anticipemos, empero, ideas, puesto que aqui no nos toca entrar en reflexiones filosóficas, ni económicas, ni sociales acerca de los efectos y resultados del hecho verdaderamente monstruoso que va á ocuparnos, sino solo consignar el hecho mismo con todos sus detalles y circunstancias.

A hacernos cargo de estos, ha de conducirnos como por la mano el exámen de los medios ingeniosos empleados para sacar el mayor provecho posible de algunos metros de terreno, por mas que haya sido necesario sacrificar la comodidad y la higiene de las familias y de toda la poblacion. Al contemplar el organismo especial y verdaderamente notable de los intervias, vemos que su trituracion se ha verificado primeramente por medio de vias interiores, abiertas en la planta de los mismos, y luego subdividiendo de nuevo en solares el terreno que quedaba libre para la edificacion. Todo bien mirado, semejante empresa no viene á ser mas que una mengnada imitacion, un raquítico remedo de lo que ha sucedido en la formacion y crecimiento de las urbes; porque condoliéndose la propiedad de que fuesen, en su concepto, escesivamente grandes los espacios dejados por las vias urbanas para la edificacion, trató de hacer en esos espacios de una manera artificial y violenta, lo mismo que en la urbe habian hecho las vias urbanas de una manera natural y espontánea. Y ahora se comprenderá mas palmariamente una de las razones que hemos tenido para considerar los intervias como pequeñas urbes. Y decimos una de las razones, porque otra mas principal y cuyos efectos mayor admiracion y hasta mayor horror nos causan, es la que consiste en la otra trituracion mas diminuta aun, que ha tenido lugar en los solares, no ya en la planta, sino en el espacio; empero de esta nueva y verdaderamente escandalosa trituracion que ya no pertenece á la planta del intervias, no hemos de hablar aqui sino en el número siguiente.

Concretándonos, pues, á considerar las divisiones y subdivisiones que ha sufrido la planta de nuestros intervias, hablaremos primeramente, (B), de las verificadas por medio de vias interiores, y despues (2B), de las que se han realizado por medio de solares.

B.

De la trituracion de los intervias, verificada por medio de vias interiores.

Deseosa la propiedad de sacar el mayor aprovechamiento del terreno, cuando la planta del intervias era un tanto holgada, de manera que no se prestaba fácil y cómodamente á desmenuzarla desde luego en solares de reducidas dimensiones, que es lo que importaba, se ha visto precisada á abrir en esa planta algunas vias que supliesen las públicas que allí faltaban; empero, como ese aprovechamiento del terreno imponia al propio tiempo la necesidad de no desperdiciarlo mas que en lo absolutamente preciso, es de ahí que esas vias abiertas en lo interior del espacio aislado, sobre ser siempre mezquinas y raquíticas, afectan formas y desarrollos los mas irregulares y caprichosos, como que no fueron trazadas con un objeto de vialidad, como las calles que, buenas ó malas, al fin siempre presentan la sujecion á ese objeto, sino simplemente para conseguir una esplotacion lo menos dispendiosa posible y lo mas lucrativa imaginable.

Para abarcar bajo un plan metódico y sencillo todas esas irregularidades y caprichos, si caprichos pueden llamarse obras emprendidas y realizadas con la mas deliberada intencion, consideraremos bajo dos puntos de vista las vías interiores que pueden encontrarse y se encuentran en los espacios interviarios; y hablaremos en primer lugar (C) de las que pasan de uno á otro punto de la periferia, en seguida (2C) de las que penetran por un punto y no tienen salida, y finalmente (3C) del enlace de esas vías interiores con las esteriores.

C.

De las vías interiores de los intervías, que pasan de un punto á otro diferente de la periferia.

Con el fin de que nuestros apreciables lectores miren con mas interés, con el interés de la aplicacion concreta, cuanto vamos á decir, les haremos notar que de lo que aquí se trata es de aquellas vías urbanas que se llaman imperfectas y viciosas, en medio de las imperfectas y viciosas que se encuentran en nuestras urbes, y son vulgarmente designadas con los espresivos nombres de callejones, callejas, callejuelas, con ó sin salida, pasadizos y tambien pasages, denominacion importada de allende el pirineo.

En la *figura* 2 de la LÁMINA IX del atlas, se ven grafiados todos los casos posibles en materia de callejones ó pasages de esplotacion interviaria.

El primer caso es el en que la calleja tiene la entrada y la salida sobre un mismo lado, lo cual la obliga natural y forzosamente á volver sobre sí misma de una manera violenta, ya sea por medio de un ángulo en arista viva, mas ó menos recodado, ya por medio de una curva.

El segundo caso es cuando la salida se verifica sobre el lado contiguo al de entrada; y entonces la vía puede ser recta, pero generalmente sufrirá algunas inflexiones, y hasta puede dar lugar á algun violento recodo.

El tercer caso es cuando la salida tiene lugar sobre cualquiera de los lados opuestos al de la entrada. Como que en ese caso no se presenta, al menos ostensiblemente, razon alguna plausible que obligue á la calleja á desviarse de la recta, conserva por lo comun esa alineacion, menos cuando el mayor aprovechamiento del terreno ha exigido alguna inflexion; pues entonces, como que semejantes vías son, como hemos dicho antes, pura y simplemente de esplotacion particularia, no puede caber la menor duda en que á la conveniencia privada será sacrificada la rectitud que significa la justicia y conveniencia públicas.

El cuarto caso es cuando la entrada tiene lugar por un ángulo y la salida se verifica sobre un lado contiguo ú opuesto á dicho ángulo.

Y finalmente, el quinto caso es cuando la entrada y la salida tienen lugar por dos distintos ángulos contiguos ú opuestos.

Acerca de estos dos últimos casos no emitimos observacion alguna, porque es tanta la analogía que tienen con los anteriores, que nada nuevo se nos ocurre decir, y si lo intentásemos, habria de ser incurriendo en una repeticion de lo ya dicho y por consiguiente inútil.

Lo que sí debemos hacer notar, es que cada caso tiene su historia, y que la adopcion de esta ó de aquella forma, de este ó de aquel trazado ha sido efecto de un cálculo detenido, acerca de cual era el trazado ó forma mas adecuado y conforme con la configuracion y magnitud del espacio interviario, á fin de que su esplotacion proporcionase mayores rendimientos.

Ocasiones hay sin embargo, en que el trazado tiene una sujecion preestablecida; á que debe subordinarse, no precisamente en obsequio del público, sino de la misma esplotacion combinada con otra ú otras. Sucede en efecto á veces que en el centro de una grande urbe se corresponden una série de intervias de mas que regulares dimensiones y que en uno de ellos se ha abierto una de esas vías de traspaso: si la enfilacion de esa vía va encaminada desde un punto de gran concurrencia á otro que no lo sea menos, y los propietarios de los intervias contiguos comprenden que prolongándose por en medio de sus respectivos intervías podria ofrecer un pasadizo ó pasage, que llamaremos trascendental, el que por su misma trascendencia ha de ofrecer gran aliciente á la vialidad pedestre, y por consiguiente tambien á la habitabilidad; en tal caso, es bien seguro que todos los propietarios interesados se pondrán de acuerdo á fin de continuar el pasage con la misma enfilacion comenzada hasta llegar á desembocar en el punto concurrido opuesto. Se vé, pues, que en tal caso esa sujecion forzada del trazado que siempre será lo mas recto posible, se debe, no á miras de bien público, sino de propio interés de la propiedad. Varios serian los ejemplos que podríamos citar de pasages ó pasadizos abiertos bajo un plan preconcebido en los términos que acabamos de esponer, empero sobre que hemos resuelto evitar en lo posible entrar en consideraciones referentes á casos particulares y concretos, seria aquí supérfluo hacerlo, puesto que estamos seguros de que á todos nuestros lectores se les ocurrirán casos de aplicacion.

Lo que sí queremos que quede consignado, porque constituye un dato precioso que nos servirá admirablemente más adelante, cuando lleguemos á esplicar la razon de ser de la urbanizacion actual, lo que queremos que nuestros lectores tengan desde ahora presente, es que esa trituracion de los espacios interviarios por medio de vias que los atraviesan de una á otra parte de la periferia, aun cuando en sus principios haya sido obra de los particulares dueños de tales espacios, con el único fin de reducirlos á una esplo-

tacion más lucrativa, ha contribuido muy poderosamente á aumentar las vías públicas, como que naturalmente el público se amparaba de esas vías de trituracion, que, por malas que fuesen, de todos modos proporcionaban á veces atajos, y con ellos el ahorro de tiempo, que es lo que apetece y busca la vialidad pedestre sobre todo. Así es que, si pudiese conocerse la historia originaria de muchos intervías, particularmente de los que se distinguen por sus exígüas dimensiones, encontraríamos que no son más que partes integrantes de otros intervías grandiosos, separados de estos para que pudiese establecerse un mayor número de solares de edificacion. La historia filosófica de la urbanizacion, al esplicarnos de qué manera han ido formándose, creciendo y estendiéndose las urbes, y cuajándose despues los espacios interviarios que, no siendo más que regulares para una urbanizacion rurizada, cual ha sido siempre la originaria, han debido reputarse de estension escesiva para una urbanizacion condensada; esa historia nos demuestra que la trituracion de los intervías, por medio de callejas de traspaso, y por consiguiente, la formacion de nuevos intervías diminutos, ha debido ser el efecto inmediato del aumento de precio de los terrenos urbanos.

2 C.

De las vías interiores de los intervías, que penetran en ellos y no llegan á traspasar otro punto de la periferia.

Los callejones de que vamos á ocuparnos constituyen verdaderamente una parte integrante de la economía interior de los intervías, pues no son ni pueden ser considerados mas, que como auxiliares de la esplotacion de los mismos. Las otras vías de que acabamos de hablar, que atraviesan de parte á parte un intervías, como que ponen en comunicacion y contacto dos calles públicas, han podido á veces considerarse y se han considerado, y realmente han servido como un auxiliar y complemento de la vialidad urbana. Bien que mal, al cabo responden siempre á una de las condiciones más esenciales de la vialidad, cual es la continuidad. Empero, los callejones sin salida, que son los definidos en el epígrafe, como que contrarian directamente esa ley de la vialidad, no pueden ser más que un auxiliar de la esplotacion de los espacios interviarios, ni mas ni menos que una escalera, un patio, etc.

Ya se comprenderá que no vamos á tratar aquí de los efectos morales ó higiénicos que en la vida urbana producen esos apéndices viarios, tan universalmente anatematizados. Aquí solo tratamos de esplicar su manera de ser y su grafía; lo demás ya tendrá su lugar oportuno.

Bajo este punto de vista, pues, diremos que algunos de estos callejones conservan en toda su longitud la misma anchura, mejor diríamos, la misma estrechez, que traen desde su embocadura, y sirven únicamente para dar paso á un número mayor ó menor de puertas de enlace doméstico que sobre ellos caen.

Otros hay que tienen mayores pretensiones, y que despues de un desarrollo mas ó menos prolongado, y siempre mezquino, van á terminar en un patio hácia el centro del intervias, en torno de cuyo patio se ven algunas puertas de comunicacion doméstica, aparte de las que quedan en el pasadizo. Estos patios son lo mismo y prestan los mismos servicios, que los descansos de ingreso en las escaleras de comunicacion de los pisos de una casa, donde tambien, como en una plazoleta ó patio, se ofrecen á la vista puertas de habitaciones á la derecha, á la izquierda, enfrente y por todos lados, como que los tales descansos no son más que un remedo de esos patios conque terminan algunos callejones sin salida, trasladados á mayor ó menor altura del espacio, cuando terminada ya á saciedad la trituracion de la planta, se pensó por la especulacion en practicar una trituracion análoga en el cubo atmosférico que aquella encerraba. A pesar de que no es, en rigor, de este lugar, hemos querido hacer esta observacion, que demuestra la analogía que resalta en los medios empleados para llevar á cabo todas las trituraciones posibles é imaginables, á fin de poder contener en el menor espacio posible el mayor número de familias.

Volviendo ya á nuestros callejones y á nuestros patios, á ellos anexos, hemos de hacer presente que, en ocasiones, esos patios no son todavía el fondo de los callejones, sino que de ellos se destacan otros nuevos callejones, mas ó menos profundos, de estructura análoga al que sirve de entrada. Aquí tambien podríamos hacer notar la analogía de esos nuevos callejones con los corredores que con harta frecuencia arrancan de los descansos de pisos altos, destinados á albergar numerosos vecinos. pero no queremos entretenernos en una materia que habrá de ser objeto especial de uno de nuestros pequeños tratados. Solo queremos que vayan tomando nota nuestros lectores de los varios é ingeniosos medios empleados por la propiedad para realizar lo que no sin razon hemos llamado trituracion de la planta de los intervías.

A veces la codicia del terreno ha aconsejado la supresion de todo patio,

aun cuando este parecia una condicion natural y necesaria en los puntos en que el callejon bifurcase, trifurcase, etc.; y por consiguiente, esos arranques de nuevas vias interiores, se verifica sin auxilio de patio alguno, lo cual no deja de contribuir á acrecentar en alto grado las bellas y salutíferas condiciones de semejantes callejas.

5 C.

Enlace de esas vias interiores con las esteriores.

Se comprende desde luego que á los que abrieron esas vias por el interior de los espacios interviarios con el único y esclusivo objeto de rellenarlos de viviendas, no se les habia de pasar por alto el proporcionar un enlace lo mas cómodo posible entre esas vias de esplotacion particularia y las esteriores generales de la urbe. Por supuesto que se ha procurado, no solo facilitar, sino suavizar esos enlaces, haciendo desaparecer, en cuanto cabia, cualquiera irregularidad que pudiese estorbar las comunicaciones. Es bien seguro que en muchos de esos entronques hubo de encontrarse mayor esmero, cuando se abrieron, que el empleado por la administracion pública en la misma época respecto de las vias que estuviesen á su cuidado.

Hay una circunstancia notable que no debe pasar desapercibida á los ojos del observador, tal es la de que, ora en la embocadura de algunos callejones sin salida, ora en la embocadura y desembocadura de los de traspaso, se ha colocado, ya una puerta comun, ya una verja, mas ó menos lujosa, segun el objeto peculiar de la especulacion, pero siempre con el propósito manifiesto de hacer una ostentacion del dominio privado sobre la via interior que por tales medios, asi puede abrirse como cerrarse á la pública concurrencia.

Por lo demás, semejantes enlaces, no pueden dar lugar á observacion alguna, tanto menos, cuanto que habitualmente se confunden con los de la vialidad comun urbana.

2B.

De la trituracion de los intervias por medio de solares.

En rigor de verdad, la trituracion de que acabamos de hablar, verificada en los intervias con el auxilio de vias interiores, es simplemente un medio de un fin, y de un fin que encierra en urbanizacion la mas grave trascendencia, como que su realizacion vino á producir el cambio mas radical en la vivienda del hombre, quitándole las condiciones de holgura, luces, vistas, ventilacion y verdadero aislamiento por todos sus lados. No es ocasion todavía de entrar en sérias reflexiones sobre este particular bajo todos conceptos importantísimo: la tendremos de hacerlo mas adelante, y lo haremos con toda la detencion que tal materia requiere. Ahora no debemos hacer mas que continuar siguiendo paso á paso á la propiedad en su tenaz empeño de triturar los espacios interviarios que representaron en su orígen un solo dominio, hasta convertirlo en dominios multiplicados, en cada uno de los cuales pudiesen amontonarse, ya que no cómodamente establecerse, un gran número de familias. Sigamos adelante.

Desde el momento en que los terrenos mejorados con el pingüe privilegio de ser considerados urbanos por estar dentro del recinto de una urbe, fueron adquiriendo elevados precios, se apoderó de la propiedad el inmoderado deseo de especular sobre esa ventaja, dividiendo y enagenando en pequeñísimos trozos los terrenos privilegiados comprendidos entre las vias urbanas comunales, espacios que por lo general pertenecian á un solo individuo. Mas como la esplotacion y disfrute de un terreno, cualquiera que sea su estension, y cualquiera que sea el objeto á que se destine, exige de necesidad una via ó sendero que facilite el acceso á él, lo que vulgarmente se llama entradas y salidas; es de ahí que para llegar á esa trituracion diminuta, fué preciso que precediese la abertura de vias interiores. Y hé aquí como la abertura de esas vias no debe considerarse ni es mas que un medio para llegar á esa trituracion que no precisamente por ser division de la propiedad, que en esto no podia haber perjuicio para nadie, sino por ser escesivamente diminuta, la censuramos y condenamos.

Una vez abiertas esas vias interiores, donde la grandiosidad del intervias

lo requiria, y puestas en comunicacion con las esteriores, la operacion quedaba reducida pura y simplemente á considerar el terreno remanente para las construcciones, de la misma manera que si fuese una pieza de tela, y venderlo, segun fuesen las necesidades y el gusto del consumidor, á tanto la vara, el pie, el palmo. De esta suerte, cada comprador adquiria el retal que creia convenirle, con sus correspondientes entradas y salidas, á ese retal se le dispensaba el pomposo nombre de solar, y por consiguiente, el adquisidor se reputaba convertido instantáneamente en un propietario solariego, y al propio tiempo el propietario primitivo veia en cortos instantes centuplicada su riqueza. Tal es la historia de lo que se llama solar de edificacion. Por tales medios ha llegado este que significó originariamente un gran dominio, á quedar reducido á una mínima espresion, en términos que no es difícil encontrar solares de poquísimos metros de superficie.

Por lo demás, entre esos pedazos de terreno, tan pomposamente calificados de solares, los encontramos que tienen comunicacion con dos vias públicas. atravesando por consiguiente el intervias por en medio ó constituyendo una de sus esquinas, que son los solares mas ennoblecidos por el interés.

Otros comunican tambien con dos vias, pero una de ellas es interior, es decir, que por delante comunican con la calle, y por detrás con un callejon. Tambien los que forman esquina entre la calle y el callejon, tienen sus ribetes de nobleza solariega del tanto por ciento.

Otros, por fin, comunican solo con la calle, por uno de sus lados; y los hay condenados á estar solamente en contacto con el callejon. Déjase entender que estos últimos ocupan el ínfimo rango en esa misma escala nobiliaria solariega.

Hemos dicho antes que no lamentábamos la division de la propiedad urbana, y sí solo el que su trituracion se hubiese verificado en porciones tan diminutas; y aquí debemos manifestar que esta censura nuestra se funda en los gravísimos é imponderables daños que esa trituracion homeopática, por decirlo así, ocasiona, cuando descendemos á considerar el solar bajo el punto de vista de su verdadero objeto, que es el de la edificacion, ó lo que es lo mismo, el establecimiento de la vivienda del hombre. Esto es lo que vamos á ver en los párrafos siguientes, pues en el inmediato ya se nos presenta el solar como campo de asentamiento de otra pequeña urbe, y en los ulteriores inquiriremos, como esa urbe y otras de inferior categoría se van implantando sobre tan reducido espacio, gracias á la obstinada habilidad de la especulacion.

§. III.

DEL SOLAR, CONSIDERADO COMO CAMPO DE ASENTAMIENTO DE LA CASA.

Dando al solar la importancia que tiene en urbanizacion, hemos de concederle por su categoría un tratado aparte antes de entrar en el exámen de la casa que sobre él ha de levantarse. Parece á primera vista que la casa, objeto final de la urbanizacion, como morada del hombre civilizado, habia de ser la que predominase é impusiese las leyes al solar, pues esto seria lo natural, lo lógico, lo racional; y sin embargo, sucede todo lo contrario. El solar es el que predomina, el solar es el que impone sus leyes tiránicas á la casa: á las condiciones del solar han de subordinarse las de la construccion, y tal es el organismo de la urbanizacion presente, que en último término la morada del hombre no puede ser ni mas ni menos que lo que permita y consienta buenamente el solar. Esto es verdaderamente horroroso para el que contemple este asunto bajo el punto de vista filosófico, y lo es tanto mas, cuanto que la naturaleza ha concedido al hombre un vastísimo campo para asentar á placer su vivienda, con todas las condiciones que su naturaleza física, intelectual y moral demanda. Diríase que el hombre, teniendo presente el precepto del Criador de llenar la tierra, anda escaso y mezquino en disponer de esa tierra para asentar casas holgadas, sanas y cómodas, dominado por el temor de que mañana pueda faltar un pedazo de tierra mas donde establecerse sus hijos. No es, empero, esto la causa de ese avaricioso aprovechamiento de los terrenos; la causa de este fenómeno de cuya existencia dudaríamos, si no lo viésemos y tocásemos, el orígen de ese hecho por desgracia generalizado, que obliga á la humanidad á vivir á montones, está en el establecimiento de recintos para las urbes, que constituye un privilegio á favor de los terrenos comprendidos dentro de tales recintos, por lo comun muy reducidos, escluyendo tiránicamente de los beneficios de la urbanizacion los dilatadísimos campos que, tal vez con mejores condiciones para la habitabilidad, rodean en todos sentidos esos privilegia-

dos núcleos. El orígen de este mal está en que los dueños de los terrenos privilegiados, secundados en su tarea por la misma administracion que sin comprenderlo les dispensa todos los dias nuevos favores que acrecientan la estima de dichos terrenos, han querido naturalmente, é impunemente han podido esplotar á su sabor la necesidad imperiosa, las mas de las veces imprescindible, en que se encuentran las familias civilizadas, de vivir en el interior de tan estrechos recintos.

Consideraciones inmensas, por su importancia y por su número, se nos ocurren en este momento acerca de este asunto, que es, á no dudarlo, el mas trascendental de todos cuantos puedan ofrecérsenos en la árdua tarea que nos hemos impuesto; pero hemos de privarnos de emitirlas ahora, porque nos llevarian demasiado lejos, y nos distraerian del objeto inmediato del presente tratadito que hemos de consagrar al solar, tal cual lo encontramos en nuestra urbanizacion.

El solar, bajo este punto de vista, es el campo de asentamiento donde ha de levantarse una casa que todavía no es la destinada á la vivienda del individuo ó de una sola familia, sino que ha de albergar muchas, tantas como la codicia pueda hacer caber; de tal suerte que volvemos á encontrarnos frente por frente á la casa en una situacion análoga á la en que nos encontramos frente por frente del intervias, al que, en atencion á las subdivisiones que sufre, y á la complicada habitabilidad que ha de encerrar, hubimos de concederle los honores de considerarle como una pequeña urbe. Respecto de la casa, nos sucede lo mismo: no es todavía la vivienda-elemento que en nuestras investigaciones buscamos: es todavía un cuerpo ó institucion complexo y complicado, en cuya composicion entran combinados una porcion de elementos mas ó menos simples, para cuya combinacion y amalgama son indispensables nuevas vias de union y enlace que, en los cuerpos urbanos, vienen á ser lo que la atraccion molecular en los inorgánicos de la naturaleza. Por consiguiente, tambien debemos considerar á la casa como otra pequeña urbe compuesta de diversas viviendas enlazadas á su vez por un sistema ó economia de vias que, con ser irregulares y anómalas, diferentes de todas las conocidas en lo rural y aun en la planta de la urbe, no por esto dejan de ser vias y de prestar los servicios de tales.

Si, pues, la casa es una pequeña urbe, el solar es el campo de asentamiento de esa urbe, de reducidas dimensiones, si se quiere, empero, bajo algun concepto tal vez mas complicado que la grande urbe, por las dificultades que la estrechez opone á los movimientos, y por los medios que el arte ha tenido que emplear para vencerlas. Sujetemos, pues, el solar á la misma série

ordenada de observaciones que hicimos con respecto del campo de asentamiento de la grande urbe.

Desgraciadamente en el solar todo es limitado y reducido, y no tenemos que ocuparnos de esa dilatada comarca que rodea las grandes urbes y que les sirve de espansion, y es como su poderoso auxiliar para todas las funciones de la vida urbana. Desgraciadamente para el individuo, para la familia y para la sociedad, falla en este punto la analogía que ha de haber y que en parte hay en todos los elementos constitutivos de la urbanizacion, desde los mas simples hasta los mas complicados. Y falta esa analogía, no por la naturaleza de las cosas, sino por la codicia de los hombres, por la injusta é inmoderada estima del solar, que obliga á los constructores á aprovechar para la edificacion hasta el último ápice del terreno. Por la misma razon encontramos tambien quebrantada la ley de la analogía en la via de circundacion ó de aislamiento, puesto que se ha suprimido tambien en la casa ese apéndice, y no ciertamente por inútil, pues habria sido útil, y hasta puede conceptuarse necesario, para que la casa guardase la correlacion y correspondencia que debiera conservar con la naturaleza del hombre, sino á causa del mismo codicioso aprovechamiento del terreno. ¡Ojalá, sin embargo, que por lo menos se le hubiesen concedido en lo interior todo cuanto habria sido indispensable!

Del aislamiento, sin embargo, no ha podido prescindirse del todo en el solar, ora porque siempre y de todos modos era necesario fijar y hacer constar de una manera material y palpable los linderos de la propiedad particular, y ora tambien y principalmente porque destinado el solar á contener una casa consagrada á la vivienda humana, era indispensabilísimo, esencial, un medio cualquiera que constituyese el aislamiento, primera necesidad de que no prescinden nunca, ni pueden prescindir el individuo y la familia. Mas adelante veremos que, cuando por los inhumanos rigores de nuestra organizacion urbana, llega el hombre á verse privado de medios sólidos de semejante aislamiento, se lo procura á toda costa, no sea mas que por medio de un simple tabique, de un biombo, de una cortina de ligera tela. De todos modos, todo lo que está destinado á la vivienda humana, debe tener su aislamiento, y por consiguiente ha de tenerlo tambien el solar, ya que no sea por medio de un camino de circundacion, al menos por otros medios eficaces.

De estos medios vamos á ocuparnos ahora (A) someramente, así como de los efectos que produce, para pasar luego (2A) á considerar la nueva trituracion que á su vez sufre el solar.

A.

De los medios de aislamiento del solar y de sus efectos.

Ya hemos visto que el solar no tiene, como medio de aislamiento, ni una via de ronda, ni mucho menos una comarca ó campo de espansion. Tiene que darse por muy contento con que se le permita rozar, por decirlo así, por alguno de sus lados con una calle que á veces es callejon, y sin salida por añadidura. Y esto todavía porque no ha sido posible pasar por menos, que á haberlo sido, sospechamos que hasta de esto se le habria privado. Por consiguiente, para marcar sus linderos, para concentrarse, por decirlo así, y aislarse, no le queda mas medio ni otro recurso que el de levantar una faja de fábrica ó paredes de circunvalacion, y esto es lo que vemos empleado.

Poco ó nada podemos decir acerca de ese aislamiento, como no sea el tomar nota y hacer observar á nuestros lectores una circunstancia importantísima que prueba hasta que estremo se ha llevado el codicioso aprovechamiento del terreno. Las paredes de fábrica han de tener su espesor, y este espesor, que no puede ser muy reducido á causa de la carga desmesurada que ha de soportar, ocupa una parte de ese solar, precioso como el oro, lo cual no deja de contrariar á las miras de la especulacion. Aquí, empero, del ingenio para vencer ese obstáculo del aprovechamiento. Alguno, mas osado que los demás, observó que los solares colocados en hileras estaban juxtapuestos, y tenian dos ó tres lados comunes con otros adyacentes, y tuvo la que puede llamarse féliz ocurrencia, de idear que los lados comunes podian tener una cerca comun, con lo cual se ahorraba por una y otra parte la mitad del terreno que habia de ocupar con su espesor la pared. Dicho se está, que esta invencion fué aceptada y seguida con general aplauso de la propiedad, que no atinó á ver en esa evolucion un primer síntoma del comunismo, su capital enemigo. Y no solo no adivinó entonces ese síntoma del comunismo, sino que despues, obcecada por el deseo del lucro y siempre del aprovechamiento del terreno, lo ha establecido ella misma sin ambajes ni rodeos, para una porcion de apéndices y dependencias de las viviendas de sus inquilinos. No queremos anticipar aquí ideas que son de otro lugar; pero no podemos menos de decir, en vista de esto á la propiedad, que, pues, ella ha sido la que ha abierto la

puerta á su enemigo, no debe quejarse de que este vaya ganando terreno, no del solar, sino en el seno de la sociedad, y que mas adelante adquiera fuerza y vigor para atacarla en su propio dominio.

Volviendo á nuestro propósito, hemos de hacer notar que la pared circunvolvente, al fijar y marcar de una manera material los límites, fija y marca al propio tiempo y hace resaltar, así la forma del solar como su magnitud, y su posicion y esposicion. Aunque sea someramente, será conveniente que hagamos algunas observaciones, que no dejarán de ser oportunas, acerca de cada uno de estos accidentes. Así hablaremos primero (B) de la forma, en seguida (2B) de la magnitud, luego (3B) de la posicion, y por fin (4B) de la esposicion del solar.

B.

Forma del solar.

¿Quién es capaz de definir en abstracto la forma del solar, cuando en concreto se encuentran solares de todas las formas imaginables? Tendremos que repetir aquí lo mismo que hemos dicho respecto de la forma del intervias: todas las figuras geométricas que cabe producir con la combinacion de tres ó mas líneas, todas se encuentran remedadas en el solar. Hemos de reconocer, sin embargo, que en medio de esa variedad inmensa de formas, descuella el cuadrilatarismo, porque es la mas natural y la que mas conduce al mayor aprovechamiento del solar para las construcciones. Así pues, no es estraño que haya sido preferida, siempre que circunstancias particulares de la topografía natural ó artificial no lo hayan estorbado.

Nada más diremos aquí acerca de la forma de los solares, porque aun cuando sus irregularidades pueden producir y producen las mas de las veces funestísimos efectos para la habitacion del hombre; como no tratamos todavía de la habitacion, ni siquiera de las construcciones, nos haremos cargo de esos efectos al hablar más adelante, ora de estos, ora de aquella.

2 B.

Magnitud del solar.

Como no se busca un solar para establecer una buena casa, sino que se trata de buscar una casa buena ó mala para adaptarla á un solar dado, la cuestion de la magnitud de este es importantísima, no solo para su propietario, por los mayores rendimientos que pueda darle la casa sobre él levantada, sino tambien para el inquilino que habrá de sentir los efectos de la estrechez de la vivienda impuesta, por lo mezquino del solar.

Empero, lo mas importante para el caso, no es tanto la magnitud misma en absoluto, como la relativa á los lados, segun sea la posicion de los que predominen en estension, y las relaciones de magnitud que respectivamente entre sí guarden; ya que segun sean estas relaciones y correlaciones, puede el solar prestarse á combinaciones mas ventajosas para la esplotacion lucrativa del terreno, que es el problema único que en la práctica se trata constantemente de resolver.

Las dimensiones que constituyen los términos de comparacion y datos para resolver dicho problema, son las de la fachada y las del fondo, y entre estas dos, las que representan mayor precio y mayor valor al solar, son las de la fachada, pues estas son, en último término, las que resuelven el problema de una manera mas satisfactoria.

En efecto, una fachada mayor supone para la construccion medios infinitamente mas ventajosos para la esplotacion urbana, aparte del ahorro de los patios interiores de ventilacion y de luces, que exije siempre el mayor fondo que está además privado de las vistas á la calle. Y aquí notaremos de paso, ya que la ocasion brinda, que el deseo de proporcionar á los solares fachadas de mayores dimensiones, ha sido la causa principal de la multiplicada apertura de vías al través de los espacios interviarios, en tales términos, que en todas nuestras grandes urbes se encuentran intervías, que, por supuesto, no son de los originarios, sino producidos por la trituracion de estos, en los que todo se ha convertido, por decirlo así, en fachada, viniendo el fondo á quedar reducido á tan mínima espresion, como que, segun hemos dicho en otra parte, materialmente se trasparentan. Lo que ganen con esto la co-

modidad y la independencia del individuo y de la familia, lo veremos en otro lugar.

38.

Posicion del solar.

Define la posicion del solar la situacion relativa que guarden, ora su superficie, ora sus lados, ya respecto de la calle ó vía á que esté adosado, ya respecto de los demás solares que tenga juxtapuestos. Es decir, que para el caso la relacion no es simplemente de superficies, sino de lados además.

La superficie del solar, ó mejor dicho, su área puede estar mas elevada, mas baja, de nivel, y en parte mas elevada y en otra mas baja ó de nivel, aunque por lo comun debemos decir del solar lo mismo que hemos dicho del intervías, á saber: que el apresto que se le dá préviamente para la edificacion, lo reduce á una posicion generalmente mas baja. ¡Ojalá no lo fuera demasiado! Por lo que hace á los demás solares contiguos, viene á ser completamente indiferente la posicion relativa de sus áreas, porque la pared de aislamiento impide toda comunicacion y trascendencia entre ellos.

La posicion de los lados, con respecto á la calle y á los solares juxtapuestos, puede producir y produce con harta frecuencia irregularidades y angulosidades, que, aun cuando aumenten el presupuesto de la construccion, no por esto dejan de aprovecharse, por mas que se reproduzcan sus deformidades en las piezas interiores del hogar de la familia en perjuicio de esta. Mas esto es de todo punto indiferente para la especulacion, ni debe de interesarle mucho á la administracion, puesto que no afecta á la regularidad y belleza de la fachada que se procura decorar de una manera atractiva.

4 B.

Esposicion del solar.

Como el solar está encajonado entre otros solares, y no le queda, por lo general, libre y desembarazado mas que un lado: seria tarea inútil inquirir la situacion que guardan con respecto á la meridiana los lados que no corresponden á la fachada. Condenados estos lados á triste y perpétua incomunicacion, á una hermética y constante clausura, ¿qué puede importarles el mirar al Mediodia ó al Norte? Ocupémonos, pues, sola y esclusivamente, del lado descubierto y practicable, que linda con la calle ó callejon que ha de darle vida. La esposicion, pues, de los lados de fachada subordinada á los rumbos de la calle es tan variable y caprichosa como el de esta; y así como hemos dicho que hay rumbos segun todas las divisiones de la rosa de vientos; así diremos que hay líneas de fachada con esposicion á todos los puntos del horizonte. Aquí solo consignamos este hecho: los efectos y resultados, así como la iniquidad que este fenómeno encierra, lo trataremos todo en lugar mas oportuno.

2 A.

De la trituracion del solar.

No el gusto seguramente de la propiedad especuladora, sino la imprescindible necesidad de dar á la edificacion á que el solar ha de servir de asentamiento, las condiciones que la habitabilidad exige, hace que se verifique esa nueva trituracion del área del solar de que vamos á ocuparnos. ¿Qué más quisiera la propiedad, sino que toda esa área fuese igualmente aprovechable para la edificacion?

Esta, empero, no puede pasarse sin luces y aun sin ventilacion, á pesar de que en cuanto á esta última necesidad, procuran y con frecuencia consi-

guen los especuladores que no la vea satisfecha la casa. Ahora bien, con el fin de proporcionarle, no sea mas que luces, cuando el solar tiene alguna profundidad, no cabe mas recurso que apelar á la dejacion de uno ó mas patios, por supuesto los menos que sea dable, los cuales proporcionan bien ó mal á las habitaciones aquel inapreciable beneficio. Hé aquí, pues, la causa y el objeto de la trituracion que ha de sufrir el solar, considerado como asentamiento de la pequeña urbe que llamamos casa.

Desde luego cabe presumir, sin ofender á nadie, que el emplazamiento de los patios no está elegido segun las exigencias de la verdadera comodidad é higiene de las habitaciones, sino segun los interesados consejos del mayor aprovechamiento del terreno, que es siempre el propósito culminante de la especulacion. No negaremos, sin embargo, que algunas veces se encuentran patios convenientemente situados, no solo para satisfacer las ineludibles exigencias del alumbrado, sino tambien las de la higiene y de la comodidad; pero esto, que con ser una escepcion de la regla general, es una prueba evidentísima de que este y otros defectos que se encuentren en las casas no son efecto de la impericia é incuria de los arquitectos, sino de las exigencias inmoderadas de la especulacion que manda, se encuentran casi únicamente en solares y casas construidas de intento para familias acomodadas y por cuenta y órden de las mismas

Amigos por conviccion y por carácter de dar á cada uno lo que le corresponde, á fin de que lo que hayamos dicho hasta aquí, ó digamos en adelante, no tenga el carácter de una acusacion contra una clase respetabilísima, á la cual profesamos un especial afecto; ya que el tratar de la distribucion ó trituracion de los solares, que es la primera operacion que ha de practicarse para el levantamiento de un edificio, nos ofrece para ello ocasion oportunísima, esplicaremos la fórmula comun, bajo la cual presenta la especulacion al arquitecto el problema que hay que resolver en la construccion de una casa sobre un solar dado.

Ya digimos antes que en la época moderna no se va en busca de un solar para implantar en él una casa de formas y condiciones preestablecidas, de suerte que la edificacion predomine al solar. En estos tiempos sucede todo lo contrario; se tiene, primero, un solar, y luego se encarga á la arquitectura la penosa, difícil y desagradable tarea de meter en él, como quiera que sea, una casa que ha de tener precisamente tales ó cuales condiciones de habitabilidad, que la especulacion ha ideado de antemano, á fin de que los rendimientos sean mas suculentos. Con este precedente, el especulador en construcciones se presenta al arquitecto y le propone el siguiente problema: Dado este solar

de tal configuracion, fachada y profundidad, construir sobre él una casa que contenga tantas habitaciones ó mas, si es posible, cuya renta anual represente un interés preestablecido que sea el premio seguro, descontando huecos y reparos, así para el capital solar, como para el capital construccion, y todo esto sin quebrantar al menos visiblemente, las disposiciones de policía urbana. Hé aquí el círculo constringente y tiránico, dentro del cual queda encerrada toda la inspiracion del arte y de la ciencia de un arquitecto que ha de pasar ratos amarguísimos, si no ha procurado olvidar al salir de la escuela, todo cuanto en ella aprend ó, relativo á la belleza, á la comodidad, á la higiene de la vivienda del hombre.

La primera sujecion, el primer eslabon de esa cadena que le esclaviza, es el solar, cuya configuracion es raras veces regular, y cuyos rincones y esquinas es preciso disimular y embeber artificiosamente. Vienen luego la estension superficial que casi nunca, bien pudiéramos decir nunca, responde por completo á las exigencias de la especulacion. Y esta es la causa primera de la mezquindad y mala situacion de los patios de que venimos hablando; sigamos, empero. Los reglamentos de policía urbana que fijan, no siempre racionalmente por cierto, la elevacion que ha de tener el edificio en su totalidad, y la particular de cada piso, constituyen otra sujecion forzosa á que tiene que subordinarse el arquitecto. El presupuesto de la construccion le ata por otro lado, y le martirizan, por fin, las exigencias siempre inmoderadas de la especulacion. ¿Qué tiene, pues, de estraño, que á pesar de los conocimientos innegables de nuestros arquitectos, y á pesar de sus buenos deseos que nadie puede poner en duda, se vean solo construcciones que, enmedio de su lujo esterior ostentoso, encierran habitaciones menguadas? Volvamos, empero, á nuestros patios.

Ante todo debemos hacer presente, que la calle á que está adosado el solar, ha constituido desde los primitivos tiempos de la urbanizacion un verdadero patio anterior, apéndice indispensable de la edificacion. De ahí vienen esas innumerables servidumbres ó derechos que el solar y la casa ejercen sobre dicho patio, y esto, á pesar de que en tiempos posteriores con la transformacion que las urbes todas han sufrido, ha desaparecido en cierto modo la calidad de patio que tenia la calle para convertirse en vía pública. Mas como ni la conversion del arroyo en arrecife, ni el establecimiento de las aceras adosadas á los paramentos de la edificacion, han podido ser obstáculo á que la calle siguiese prestando los buenos servicios de luz y ventilacion, entradas y salidas, y demás que anteriormente prestaba á la casa; es de ahí que todas esas servidumbres siguen en pleno vigor, y sigue tambien la calle, con

ser vía pública, con la aptitud necesaria para merecer los honores de patio anterior de la casa. Ahora bien, ese patio, á pesar de que mientras la administracion pública no ha existido ó no ha pensado en ocuparse de semejantes detalles de la policía urbana, ha ido escatimándose paulatina y sucesivamente á medida que se levantaban nuevas construcciones sobre las ruinas de las viejas, ese patio, repetimos, subsiste hoy y subsistirá siempre; y segun todas las probabilidades, atendido el nuevo sesgo que por necesidad va tomando la urbanizacion, irá mejorando todos los dias sus condiciones, pues mejorando las que se refieren á la vialidad, mejorarán tambien de necesidad las referentes á los solares que le están pegados. Y nótese de paso, y acerca de esto llamamos muy eficazmente la atencion de nuestros lectores, cuán inapreciables son las ventajas que la administracion, con las reformas de las calles que proyecta y costea, proporciona como de regalo á los solares y edificaciones adosados á las calles reformadas.

A ese patio anterior y gratuito que tiene todo solar, hay necesidad de agregar otros de orígen y servicio particular, propios de los solares mismos. En este punto se advierte una diferencia indefinible. Haremos notar solo los casos mas culminantes.

Alguna que otra vez, y como reminiscencia del aislamiento que originariamente han tenido todas las casas, ó bien como restauracion de esta sabia y nunca bien ponderada edificacion rurizada, se ven solares con un patio en todo su alrededor, aplicado á jardin casi siempre, levantándose en medio la edificacion que tiene además en su interior los patios y patinejos convenientes. Es digno de notarse que esas favorabilísimas condiciones que en tan alto grado garantizan la libertad y la independencia del hogar doméstico, se encuentren al presente, casi única y esclusivamente, ó bien en los barrios mas estremos, abandonados y pobres de las grandes urbes, y en edificaciones, por consiguiente, destinadas á gente miserable, ó bien en grandes palacios destinados á viviendas de familias ricas y poderosas. En aquellos, es el resto de una urbanizacion que ha desaparecido; en estos, son los primeros asomos de una urbanizacion nueva que ha de venir y vendrá, ya para devolver al hombre su dignidad, ya para responder á las necesidades de la nueva civilizacion, empujada por la electricidad y el vapor,

A esos patios que llamaremos envolventes, se sustituyeron los posteriores y laterales con el objeto de conservar el aislamiento, siquiera por la fachada posterior, donde tan buenos servicios presta para el alumbrado y ventilacion, y por uno de los lados de la juxtaposicion de los solares, donde no los prestan menores en igual sentido, en comun beneficio de los dos convecinos.

La especulacion, sin embargo, creyó á poco que era inútil conservar el aislamiento lateral por medio de un patio á todo lo largo del solar, y que prestaria los mismos servicios en cuanto á la luz, considerando la ventilacion como objeto de mero lujo, un patio comun á los dos solares hácia la mitad del lado colindante. Y entonces aparecieron esos patios interiores de comunidad vecinal entre dos solares y sus correspondientes edificaciones, patios que si representan una economía de terreno á favor de la propiedad, acarrean gravísimos inconvenientes por la especie de comunismo que establecen entre los moradores de uno y otro solar, de una y otra casa.

Estos inconvenientes serian seguramente los motivos que obligaron á los propietarios de solares á dejar en lo interior de estos y de una manera independiente, los patios y patinejos que la magnitud del solar, su forma y el buen servicio de la edificacion exigian.

Hemos usado la palabra *patinejos*, porque el deseo exagerado de ahorrar el terreno de la planta solariega, ha hecho que escaseen todo lo posible y hasta la última exageracion los patios, no diremos grandes, pero aun los de regulares proporciones, con relacion á la magnitud del solar, y en vez de estos se dejan solo, siempre que las circunstancias lo consientan, unos miserables patinejos para dar paso á una luz menguada y triste, patinejos que cuando despues los encontramos revestidos de edificacion, toman la figura de un verdadero pozo, que por los aires infectos y estancados que encierra, puede compararse con un pozo de aguas inmundas.

Hasta aquí en todos los casos que hemos propuesto, se encuentra conservado todavía el patio posterior, apéndice indispensable como hemos dicho del solar y de su edificacion, y que cuando menos conservaba el aislamiento y sus ventajas por la parte posterior. Pero tambien á estos les llegó su dia fatal, que no habia de tolerar la especulacion ese lujo supérfluo de luces, vistas y ventilacion que importaba la *pérdida* de algunos palmos de terreno. Entonces el solar ya no sufrió mas merma que la precisa é imprescindible para los patios y patinejos interiores, que no por eso se hicieron de mayores dimensiones.

Al terminar ese compendio acerca de los patios, haremos notar dos circunstancias dignas de no pasar desapercibidas. Es la primera, que así como en la trituracion del intervías hemos visto á la propiedad y á la especulacion afanadas en aumentarla á fin de acrecentar el número de solares; en esta trituracion del solar, que representa las mermas que él ha de tener para servir á la edificacion, vemos por el contrario á la especulacion y á la propiedad trabajando con empeño y á toda costa, aunque sea sacrificando á

ello las buenas condiciones de la habitabilidad, con el fin de amenguarla.

Es la segunda, que á pesar de que la disminucion de las mermas acrecienta naturalmente la superficie disponible para la edificacion, con lo cual pudiera creerse que esta ha ganado en estension y grandiosidad lo que ha perdido en las comodidades resultantes de los patios; sin embargo, no ha sucedido así, porque desde el momento mismo en que se vió que podian suprimirse patios, y que por consiguiente quedaban áreas mas holgadas para las construcciones, se pensó en seguida que esa magnitud de áreas era inconveniente para los intereses de la propiedad y de la especulacion y se trató desde luego de realizar una nueva trituracion de solares, que por tal medio se vieron reducidos á la última espresion. Esto es lo que vulgarmente se dice: convertirlo todo en sustancia.

Por lo demás, una vez reducido el solar á las dimensiones mas escasas posibles, y una vez hechas en él las mermas que impone la necesidad de patios descubiertos para las luces, suprimimos la ventilacion, porque ya nadie se ocupa en nuestros dias de ella; el remanente que resulta, es lo que constituye la planta de la casa propiamente dicha. Esta constituye una nueva entidad de que siguiendo nuestro método analítico, vamos á ocuparnos por separado.

§. IV.

DE LA PLANTA DE LA CASA PROPIAMENTE DICHA.

Poco podemos decir despues de los detalles dados acerca del solar, respecto de la planta de la casa, tanto mas, cuanto que mas adelante, al tratar de la construccion, tendremos que analizar la casa misma hasta en sus mas minuciosos detalles, algunos de los cuales tienen relacion inmediata con la planta, y que de ponerlos aquí, tendríamos necesidad de cometer despues una repeticion.

No obstante, como lo que hemos de decir, por poco que sea, tiene mucha importancia; seguiremos nuestro habitual método, y consideraremos primeramente (A) la planta de la casa en su conjunto y como asentamiento de la

pequeña urbe-casa, y luego (2A) las divisiones, trituracion ó mermas que esta planta ha de sufrir para el servicio de la habitabilidad á que está destinada.

A.

De la planta de la casa, considerada en su conjunto y como asentamiento de la pequeña urbe-casa.

El remanente que resulta libre para la edificacion despues de las mermas que la trituracion del solar exige, es lo que constituye la planta de la casa y por consiguiente el asentamiento de esta.

Tratándose de un espacio limitado y consagrado á un objeto preconcebido, lo primero que hemos de inquirir, es cuáles sean sus límites, y de qué manera están estos fijados y marcados. No se trata ya de una línea divisoria imaginaria: aquí para marcar los límites dentro los cuales ha de levantarse el edificio, envoltorio de la habitacion, son indispensables linderos macizos que serán al propio tiempo los que formen el aislamiento de la vivienda. Así es que, ya sea que se haya dejado un patio envolvente y aislador de la casa en el solar destinado á su construccion, ya sea, segun la costumbre moderna, que el contorno mismo del solar haya de ser el contorno de la casa, siempre y de todos modos se hace indispensable que los lindes de la planta estén marcados por un muro macizo que revestirá y reforzará el aislamiento donde haya además un espacio aislador, y que será el único medio de aislamiento donde quiera que, como generalmente sucede, semejante espacio aislador no exista. Esta pared es la que constituye la parte mas esencial de la casa, como que es la garantía sólida y material de la independencia del hogar de la familia, la cual por ese medio y con el auxilio de las puertas de comunicacion esterior, puede encerrarse, aislarse y abstraerse de todo el resto del mundo, ó bien comunicarse con él á voluntad, cuando lo crea conveniente. Pues bien, á pesar de las nobilísimas funciones que esa pared ejerce, á pesar de su importancia, á pesar de su carácter, por decirlo así, sagrado, tanto por lo menos como los muros de la antigua Roma que Rómulo hizo santos para que nadie osare violarlos, á pesar de todas esas circunstancias, esa pared no es casi nunca en nuestras grandes urbes de propiedad

esclusiva de la casa, sino que constituye una medianería, y es por consiguiente comun á las dos casas juxtapuestas, á las cuales, con ser dos, la propiedad ha dotado de una sola pared para ahorrar algunos centímetros de terreno y los gastos de una construccion particular.

De ahí resulta que, por regla general, segun lo que sucede en lo interior de las grandes urbes, las paredes esteriores de aislamiento no definen con rigor los lindes de la planta, sino que estos, tratándose de una medianería, se encuentran en la mitad de su espesor.

De todos modos, esa pared define una figura y una estension, y cabe decir de la planta bajo este punto de vista, lo mismo analógicamente que dijimos del solar y aun del intervias.

La forma, así es regular como irregular: la forma del solar es la que viene en último término á representar la de la planta, sobre todo hoy que suprimidos ya por supérfluos, en concepto de la especulacion, todos los patios esteriores, menos el de la calle, porque no ha sido posible, se aprovecha para la planta de la casa *todo* el solar y aun *mas*, si así cabe decirlo, puesto que la pared envolvente está por mitad en el solar ó solares contiguos.

Aun por la parte de la calle, ya que no sea posible, como en otros tiempos lo fué, meterse algo en ella al levantar la pared de aislamiento, se procura por lo *menos* que algunos cuerpos sobrepuestos para robustecerla ó exornarla, el objeto ostensible es siempre este último, se proyecten sobre la planta de la misma. Así se ven por todas partes columnas ó pilastras ó cuerpos avanzados que vienen á interrumpir el desambarazado desarrollo de las aceras, y el libre paso de los transeuntes.

En cuanto á la posicion y esposicion nos referiremos simplemente á las observaciones que acerca de estos particulares hicimos al tratar del solar.

2A.

De la trituracion que sufre la planta de la casa.

La planta de la casa, tal cual venimos considerándola aquí, no sirve toda esclusivamente para la habitacion, y por consiguiente nos vemos obligados á considerar la trituracion que sufre por efecto de su destino.

Como al paso que hacemos la historia de la casa, vamos tomando inventa-

rio de todo cuanto en ella encontramos, y como por otra parte la casa no está sujeta á un plan fijo constante, el mismo siempre, sino que varia de una manera indefinida, segun son los propósitos del constructor; es de ahí que no podemos presentar de una manera simple la trituracion que su planta sufre.

Si la casa ha de estar destinada para el uso esclusivo de una sola familia, caso que por desgracia es el ménos frecuente, la trituración que la planta sufre, se reduce á la division necesaria entre las piezas destinadas á los diversos usos de la habitabilidad y las zonas varias que toda habitacion necesita para enlazar esas diversas piezas entre sí y con la vialidad esterior.

Si la casa estuviese destinada á diversas familias y diversas habitaciones; en tal caso, que es el mas usual, la planta, además de la division de que acabamos de hablar entre espacios ó piezas habitables y zonas viales del interior de la habitacion, necesita otra referente á una ó mas zonas viarias, interiores de la casa, pero esteriores de la habitacion propiamente dicha, cuyas zonas viarias esteriores han de servir precisamente para poner en comunicacion las diversas habitaciones que han de ocupar la planta, entre sí y con la calle.

Tratándose de habitaciones en planta baja, que son aquellas á cuyo exámen nos ha conducido el método que hemos adoptado, las zonas viarias interiores de la casa, pero esteriores de la habitacion, reunen todas las circunstancias de una calle ó callejon sin salida, sin mas diferencia que la mayor estrechez, reducida á la última espresion por la codicia del aprovechamiento del terreno, y la de estar cubiertas, circunstancia que tambien se encuentra en algunos callejones, así como la de incomunicarse con la calle por medio de una verja ó puerta, lo cual revela la identidad de orígen y de objeto entre dichas zonas viarias ó corredores y los callejones de trituracion de algunos intervias. Siempre que se ha tratado de consagrar una superficie ó espacio cualquiera al servicio ó habitacion de varias familias, como que en cada una de estas existe la esencial necesidad de incomunicarse y aislarse, ó bien de ponerse en comunicacion con el esterior á voluntad; ha sido indispensable destinar una parte de esa superficie al establecimiento de una zona viaria que pusiese en enlace las diversas habitaciones entre sí, y con las vias esteriores ó calles. Hé aquí por qué el corredor de una casa es un callejon, y el callejon no es mas que un corredor.

Por lo que hace á las zonas viarias interiores, cuando se trata de una casa regular que las tiene, pues por desgracia las hay en todas las grandes urbes que carecen de este justísimo desahogo, en cuanto á esas zonas, tambien pueden considerarse como corredores, y por consiguiente como callejones, con la sola diferencia de que, en vez de servir de enlace como los esteriores

entre varias habitaciones, llenan el mismo destino con respecto á las diversas piezas de que la habitacion se compone, ora de uso individual, ora del colectivo de la familia. Por lo que hace referencia á esas piezas de uso individual ó colectivo, hay algunas afortunadas habitaciones que reunen en su recinto todas cuantas ha menester la familia en el conjunto de su colectividad y en el detall de cada uno de sus individuos. Raras son empero, rarísimas, las que tienen el número de piezas indispensables para semejante servicio completo que, por otra parte, es el que la naturaleza prescribe, y el que la dignidad del hombre reclama. Habitacion huy, reducida á un simple dormitorio que no siempre puede cerrarse é incomunicarse de una manera segura, siendo de uso comun de diversos vecinos todas las demas dependencias necesarias al hogar doméstico. Parece imposible tanta privacion, y sin embargo, por sensible que sea consignarlo, no cabe ocultar que son muy comunes casos semejantes.

Nada mas diremos aqui, porque al tratar de la casa considerada como habitacion, habremos de hacernos cargo de todas y de cada uno de sus detalles, y entonces veremos el mecanismo especial de esas zahurdas malamente llamadas habitaciones. Ahora nos basta haber consignado la trituracion que sufre la planta de la casa que ha de destinarse á la vivienda del hombre.

§. V.

DE LA CASA, CONSIDERADA COMO HABITACION DE LA FAMILIA, Ó SEA COMO URBE ELEMENTAL.

Hemos llegado por fin á tener que examinar el sagrado recinto del hogar doméstico, el *sancta sanctorum*, permítasenos esta espresion, de la familia, asilo seguro del individuo, donde este y la familia de que forma parte encierran sus goces y sus pesares, desde el cual arrancan todos los proyectos y todas las esperanzas que forma el hombre en el transcurso de su trabajosa vida. La casa-habitacion es en la urbanizacion el primer elemento y el mas esencial, es lo que en el organismo social la familia. Por esto el estudio de la habitacion es tan importante para gobernantes y gobernados, que ni unos ni otros debieran olvidar nunca que aquella es la primera y mas imprescindible

necesidad de la familia, y que teniendo lugar en su recinto todas las manifestaciones de la vida, desde la primera hasta la última, desde el nacimiento hasta la muerte; todas esas manifestaciones guardan una relacion mas íntima de lo que á primera vista puede parecer con las condiciones buenas ó malas, cómodas ó molestas, salutíferas ó malsanas que la habitacion reuna y ofrezca á la familia. La série, apenas interrumpida, de privaciones y sufrimientos, que impone la casa á un gran número, á la mayor parte de las familias y de los individuos, han de producir necesariamente y producen, diarios y contínuos disgustos que encerrados al principio dentro de las paredes de la casa, como vulgarmente se dice, vician y corrompen y hacen degenerar el carácter del individuo, y trascienden por fin á la calle y á la plaza pública, al seno de la sociedad, traducidos en faltas ó crímenes mas ó menos graves, y que muchas veces por su multiplicacion llegan á causar trastornos y perturbaciones morales, políticas y sociales. Así es que cuando oimos con harta frecuencia hacer ostentaciones acerca del inmejorable estado de nuestra civilizacion y cultura; nosotros que por nuestros estudios especiales hemos tenido que descender al mas minucioso exámen de las viviendas humanas, nosotros que hemos tenido que tocar la situacion penosa, aflictiva, desesperante en que esas zahurdas, llamadas muy impropiamente viviendas, constituyen á un número incalculable de familias, nosotros que tenemos la conviccion íntima de la correlacion indisoluble que existe entre esa civilizacion y cultura que tanto se decantan, y las casas-habitaciones cuyas verdaderas condiciones, sea por dignidad, sea por orgullo y vanidad, con tanto empeño se reservan y ocultan, por lo cual engañan á los observadores superficiales, nosotros que hemos tenido que descender en nuestras investigaciones hasta los últimos y mas recónditos fondos de la sentina social y urbana, nosotros respondemos con el silencio y con la amarga sonrisa de la incredulidad á las ostentosas declamaciones que en elogio de la sociedad actual emiten los que confunden la superficie con el fondo de las cosas, el brillo del oropel con el del precioso metal, las apariencias con la realidad. Ya que la familia es la base del organismo social, ya que de la bondad de la familia depende la bondad de la sociedad, ya que la familia necesita un albergue, ya que ese alberge donde habitualmente mora, afecta tan hondamente su vida privada y su manera de ser en la sociedad; téngase presente y no se olvide nunca, que la sociedad no podrá ser, no será nunca buena en el sentido filosófico, moral y político de esta palabra, ni ofrecerá las apetecibles condiciones de estabilidad y fijeza en medio del natural progreso y adelantos; mientras la familia no tenga viviendas que la hagan feliz en el seno del hogar,

ó que por lo menos no le acarreen una infelicidad permanente de todas las horas, de todos los instantes.

Mucho mas pudieramos decir acerca de este trascendental asunto, si fuese nuestro propósito hacer aquí un tratado especial sobre el mismo, que materia tenemos para escribir un voluminoso libro. Hemos de proseguir, empero, nuestras investigaciones é inventarios, y por otra parte creemos que los datos y noticias y observaciones que hemos recogido y vamos á poner de manifiesto, serán mas elocuentes y poderosas á llevar la conviccion al ánimo de nuestros lectores, que la mas detenida y filosófica disertacion.

La casa, sinónimo en otros tiempos de habitacion, ha dejado de serlo en realidad desde que se encuentra apenas en nuestras urbes, sobre todo en las grandes, una sola casa que esté destinada al uso esclusivo, como vivienda, de una familia. Por mil medios, ingeniosos los mas, las construcciones se han ido complicando, amontonándose y conglomerándose de tal suerte las habitaciones, que á la sencillez primitiva, á aquel aislamiento tan provechoso en el órden físico como en el moral, intelectual, político y social, á aquella independencia justa y digna del hogar y de la familia y del individuo, ha venido á sustituirse un roce contínuo y violento que así desgasta la salud del cuerpo, como la del espíritu, constituyendo á las familias y á los individuos en una dependencia constante y recíproca que tiene muchos puntos de semejanza con la esclavitud, y cuyas molestias y sinsabores, que amargan, sin embargo, nuestra existencia, nos exasperan menos, porque á ellos estamos habituados.

Es tan variada la diversa situacion de las habitaciones urbanas, y se ha llegado á esa complexidad por tantos y tan diversos medios, que se hace imposible de todo punto sujetar las construcciones á una fórmula comun que las abarque todas. No obstante, como se hace preciso establecer algun método que pueda producir la claridad y fácil inteligencia en un asunto tan complicado, hemos pensado que seria lo mas conducente considerar la casa habitacion bajo tres puntos de vista diferentes, y suponerlas todas divididas en tres grupos, comprendiendo en el primero las que conservan el primitivo aislamiento omnímodo, y que no tienen con las demás otras relaciones que las establecidas por las vías particularias ó públicas que tienen á su alrededor. Raros, rarísimos son los ejemplares que quedan de ese tipo primitivo, el bueno por escelencia, pues deja completamente garantida la independencia del hogar: empero, como al fin ese tipo existe, y como por otra parte es el que consideramos destinado á regenerar la urbanizacion y por consiguiente la sociedad, no solo nos detendremos en su exámen, sino que al tratar de él,

nos haremos cargo de todas las condiciones de habitabilidad comunes á todas las casas de regulares disposiciones, de manera que al ofrecérsenos tratar de ellas en otros grupos, lo haremos solo por referencia, lo cual esperamos contribuya á simplificar nuestro estudio.

Consideraremos en el segundo grupo las casas-habitaciones que aunque conserven con rigor el aislamiento, tienen ya relaciones íntimas con otras análogas, no por contacto material, sino por su grande aproximacion. La proximidad altera considerablemente las condiciones de la vivienda, combinándola necesariamente con las adyacentes, estableciendo entre todas ciertas relaciones de subordinacion y dependencia recíprocas que, como quiera que sea, siempre atenuan la independencia de las habitaciones y de las familias.

Finalmente, comprenderemos en el tercer grupo las casas-habitaciones en combinacion complexa, donde el contacto íntimo y material por uno ó mas lados del cubo, establece una verdadera dependencia y subordinacion absolutas y omnímodas, y donde, por consiguiente, la sacrosanta libertad del hogar y de la familia desaparecen en medio de la confusion y amalgama que la conglomeracion y amontonamiento de viviendas produce bajo todos conceptos.

Vamos, pues, á empezar nuestra tarea investigadora. Antes, empero, de emprenderla, debemos á nuestros lectores la esplicacion de una palabra que hemos usado en el epígrafe de este tratado. Hemos supuesto que la casa-habitacion es una urbe elemental, y hemos de dar las razones en que se funda, no esta suposicion, sino esta realidad; puesto que real y verdaderamente la casa-habitacion es una urbe en pequeño, ó lo que es lo mismo, una urbe elemental, y añadiremos ahora, urbe originaria.

¿Qué es la urbe? Un conjunto de habitaciones enlazadas por medio de una economía viaria, mas ó menos perfecta, mas ó menos imperfecta, pues esto importa poco para el caso. Es decir, que la urbe es un compuesto de habitaciones y vias. Ahora bien, ¿qué es la casa? Ni mas ni menos que un conjunto de vias y de habitaciones, lo mismo idénticamente que la urbe, sin mas diferencia que la de tener esas vías cortísima estension, lo que no afecta su esencia, y la de desarrollarse por lo comun en un ámbito cubierto, lo cual tampoco altera sus condiciones esenciales, y que las habitaciones son en la vivienda de la familia simples departamentos ó piezas destinadas á la estancia, ora del individuo, ora de la colectividad doméstica; lo cual en rigor, y como quiera que se considere, no cambia tampoco la esencia de su objeto. No hay, pues, otra diferencia entre la grande urbe y la urbe-casa, que la que vá de lo mas á lo menos, de lo grande á lo pequeño, de una colectividad complexa á una colectividad simple y reducida.

Menos reparos pueden oponerse á esta nuestra calificacion hoy por hoy, cuando por desgracia de la humanidad, la habitacion ha sufrido una subdivision y trituracion que pudiéramos llamar atómica, puesto que no son pocas las familias que se ven condenadas á contentarse por toda habitacion con una simple pieza, donde han de concentrarse todo el ajuar, y todas las operaciones del menage, y toda la vida colectiva de la familia. ¡ Y si todavía esa pieza tuviese las condiciones indispensables de luz y ventilacion..... !

Por lo demás, la casa-urbe, en tanto es urbe originaria, como que, si bien se examina, la grande urbe, la de mas dilatadas dimensiones, no es mas que un remedo y reproduccion en mayor escala, si se quiere, de todos los accidentes y circunstancias de la casa. Muros y zonas aisladoras, vias de circundacion y colectoras del movimiento esterior, y un sistema de vias que enlaza y pone en comunicacion recíproca todos los centros y puntos de habitabilidad, esto es lo que constituye las grandes urbes, y esto es precisamente lo que las grandes urbes han copiado de la casa.

Y todo bien considerado, no podia ser de otra manera. Así como la familia es el orígen elemental de la sociedad; de la mismisima manera el hogar y albergue de esa familia es el punto de partida y orígen de toda urbe, y por consiguiente, ¿qué tiene de estraño que la urbe en medio de su complexo é indefinido desarrollo haya ido conservando en todas sus partes la forma analógica de su orígen, de la propia suerte que la sociedad conserva el carácter típico de las familias de que se compone? Y tanto mas ha debido ser así, cuanto que, siendo la locomocion y la estancia las dos necesidades capitales y esencialísimas á que debe satisfacer cualquier espacio destinado á la morada del hombre, y satisfaciéndose esas necesidades de una manera análoga, sino idéntica, en el individuo como en la familia, en la familia como en la gran colectividad urbana; la naturaleza misma de las cosas exigia en el conjunto complicado la reproduccion de los medios que se encuentran en la parte integrante, elemental y originaria.

Hasta en la pieza destinada á la estancia del individuo se encuentra la analogia típica de la vialidad y de la habitabilidad, del quietismo y del movimiento; solo que son objetos moviliarios los que en último término vienen á servir á la estancia inmóvil, y un piso firme y estable la parte consagrada á la pequeña locomocion á que puede entregarse el individuo en su departamento. No deja de parecer raro que camas y sillerías y demás objetos que sirven para estar el hombre tranquilo y quieto, sean muebles, é inmuebles y fijos los espacios sobre que ha de moverse; pero la naturaleza de las cosas así lo exigia, pues el hombre que buscaba alguna comodidad para su descan-

so, no podia encontrarla en el duro suelo, al paso que este ofrecia en su firmeza el mejor medio para la movilidad á que no resistirian los efectos muebles. De todos modos ello es que, aun en la pieza mas reducida, consagrada á la estancia del individuo, aun allí encontraremos la subdivision del área en vial y de permanencia.

Hé aquí como la analogía, en todo lo concerniente á urbanizacion, arranca en rigor de la estancia del individuo, porque en el individuo se encuentran analógicamente todas las mismas necesidades de la colectividad mas complexa, que al fin no es mas que un conjunto de individuos. Por esto hemos llamado urbe elemental y originaria á la casa, que es la primera parte integrante de la urbe donde se presentan en juego combinado las dos necesidades esenciales del individuo, que son, como hemos dicho, la estancia y el movimiento.

Dadas ya estas esplicaciones, que por otra parte no conceptuamos del todo perdidas, por habernos dado lugar á considerar la urbanizacion bajo su punto de vista elemental, dadas, repetimos, estas esplicaciones, pasemos al exámen de la casa-urbe por el órden siguiente: primeramente considerándola (A) en su situacion primitiva, simple ó aislada, luego (2A) en combinacion simple; despues (3A) en combinacion complexa, y finalmente (4A) en su trituracion ó sea combinacion confusa.

A.

De la casa-habitacion simple ó aislada.

Vamos á tratar de la casa que reune todas las condiciones apetecibles para la habitacion de una familia. En los tiempos primitivos eran estas las construcciones comunes y generales, porque el aislamiento es una condicion importantísima, ya que no esencial, para que la vivienda del hombre responda completamente á su objeto y destino, que es proporcionar albergue cómodo y seguro al ser inteligente que Dios crió, á su imágen y semejanza, colocándolo en el primer eslabon de la admirable cadena de los vivientes. Empero, lo que en un principio fué general, ahora desgraciadamente forma una escepcion que cada dia se iria haciendo mas rara, si por fortuna entre las familias ricas y poderosas no se dispertase una laudable emulacion en te-

ner cada una para su uso esclusivo una casa-habitacion separada, independiente de todas las demás, libre de todas las incomodidades é insoportables molestias que la vecindad impuesta y forzada ocasiona siempre. Y decimos que es una fortuna que semejante emulacion se haya promovido, porque ella puede ser, y en nuestro concepto es, el primer síntoma y la causa de que esa costumbre vaya generalizándose, como sucede ordinariamente en los artículos y objetos de moda que inventa la aristocracia para satisfacer su vanidad á orgullo de singularizarse, y que á poco la democratizadora industria trabaja para generalizarlos, y lo consigue casi siempre, proporcionando productos análogos á los del mayor lujo con la mayor baratura posible y al alcance de las mas pequeñas fortunas. Ahora bien, esto mismo que sucede con respecto á los trajes, puede y debe suceder en las habitaciones, que no son menos importantes al hombre que sus vestidos. Debe suceder, porque las habitaciones aisladas están conformes con las exigencias de la naturaleza humana: puede suceder, porque la Providencia generosa ha concedido al hombre medios fáciles, facilísimos, para atender á estas exigencias; y sucederá, porque la civilizacion, inaugurada por el vapor y por la electricidad, tiende visible y poderosamente á satisfacer y dejar atendidas las necesidades y la conveniencia del mayor número. Sucederá, porque la ciencia y el tecnicismo enseñarán á la especulacion medios hábiles para sacar iguales ó mayores lucros de construcciones aisladas y cómodas, que los que proporciona hoy la exagerada é impía trituracion de espacios de suyo harto reducidos. Sucederá, porque la generalidad de las familias se apresurarán á recompensar holgadamente á los primeros que consagren sus capitales á facilitar y generalizar la moda de construcciones que, siendo baratas, ofrezcan todas las condiciones que la naturaleza del hombre físico, intelectual, moral y social, pueda apetecer para su morada.

Volviendo á las construcciones aisladas de que hemos de ocuparnos, y considerándolas en su estado de servicio completo, que solo en ellas puede encontrarse, pues en las casas de otras situaciones se merman constantemente, no solo las piezas de comodidad, sino hasta algunas de necesidad; examinaremos bajo este concepto (B) los medios, condiciones y circunstancias del aislamiento; luego (2B) la distribucion del área aislada que constituye el asentamiento de la urbe-casa, despues (3B) las del suelo, cielo y atmósfera de la misma, y finalmente (4B) los vanos practicados ó dejados en el alzado, así del interior como del esterior, que responden á las necesidades de comunicatividad con el mundo esterior, y aun del pequeño mundo de la familia entre sí.

B.

De los medios, condiciones y circunstancias del aislamiento.

Todo cuanto conduce á separar una cosa de otra, es un medio de aislamiento; pero en urbanizacion deben tenerse en cuenta las circunstancias indispensables que ha de reunir el medio aislador, para que la separacion ó apartamiento produzca un mayor ó menor grado de libertad ó independencia en la construccion, y en la familia para cuyo servicio la construccion se levanta. Una simple pared separa y aisla un espacio de otro, pero no es un medio bastante, ni para que sobre esa pared obre su dueño con entera libertad, ni para impedir que de uno á otro lado se trasmitan sonidos ó ruidos que á veces nos molesta oir, y que á veces sentimos perjuicio de que se trasmitan y trasciendan.

De esto, y sin entrar en ulteriores esplicaciones, cuya filosofía espondremos ámpliamente al tratar de la teoría de la urbanizacion, de esto, repetimos, se infiere que además de la pared de separacion, para que el aislamiento del edificio sea completo y cabal, y proporcione todos los grados de libertad de accion apetecibles, ha de haber una zona aisladora que sea como la garantía del ejercicio cumplido de esa libertad. La existencia de una zona de esa naturaleza, dotada de la conveniente anchura, asegura al edificio y á su dueño, en primer lugar la facultad de dar la vuelta en torno del edificio y de abrir puertas donde le parezca mas á propósito, para entrar y salir á su gusto. En segundo lugar asegura, la zona aisladora, la facultad de proporcionarse luz y aire por los lados y en los puntos que mejor parezcan, abriendo al efecto los balcones y ventanas donde y en la forma que juzgue mas adecuada ó sus propósitos. En tercer lugar, asegura que desde casas vecinas no podrán registrar con la vista lo que se haga ó pase en lo interior de la suya. Y finalmente, le asegura de que ni las voces y ruidos del vecino le incomodarán, ni las voces y conversaciones de su casa trascenderán á la del vecino. Hé aquí como entendemos nosotros en urbanizacion el aislamiento, que no viene á ser otra cosa que la verdadera independencia del hogar doméstico: ventaja que tenian antiguamente hasta los mas infelices, y que hoy queda reservada casi esclusivamente á pocas familias acomodadas que pueden y

quieren construir edificios con condiciones idóneas á proporcionársela.

De ahí se desprende que para constituir un aislamiento perfecto han de concurrir dos medios; uno es la zona aisladora, y otro el muro que circunscribe el área destinada á la edificacion. Así pues, examinaremos primero (C) las condiciones de la zona aisladora, y despues (2C) las del muro.

C.

De la zona aisladora.

Como hemos visto ya, la casa aislada de que vamos hablando, tiene en torno suyo un ámbito que la separa de todas las demás, con las cuales por consiguiente no está en contacto inmediato por ninguno de los puntos de su periferia. Tiene lo que debe tener, lo que tiene el individuo de la especie humana, una atmósfera propia, un campo, por decirlo así, donde puede desempeñar todos los actos de su vida urbana, porque hay que tener en cuenta que, aun cuando la casa, como un objeto inanimado, carece de vida; como concha, como complemento del vestido que cubre al hombre, ejerce verdaderas funciones vitales. Así es que, examinándola con atencion filosófica, se la encuentra dotada de todos los órganos, ó mejor dicho, de todos los elementos materiales que corresponden á las funciones de los órganos de la vida humana. Organos correspondientes á la locomocion: puertas y vias domésticas. Organos correspondientes á los ojos y oidos: balcones y ventanas. Organos correspondientes á todas las funciones de alimentacion, digestion y espulsion de residuos procedentes de estas mismas funciones: despensas, conductos de agua potable, cocina con sus dependencias, escusados y conductos de esportacion de materias fecales, etc., etc. Ahora bien, como para ejercer todas esas funciones, es indispensable que la casa tenga en torno suyo ese ámbito, que por eso hemos llamado campo de operaciones, puesto que no podrian ejercerse legalmente sobre el terreno del vecino; es de ahí que la casa de que vamos ocupándonos, que es la que reune todas las condiciones conducentes al libre y desembarazado ejercicio de la vida urbana, se encuentra dotada de esa zona aisladora que garantiza y asegura dicho ejercicio.

¿Cuáles, empero, deberán ser las condiciones de esa zona? Por lo comun

en los pocos ejemplares que de ese tipo se nos ofrecen en lo interior de las urbes, la encontramos cubierta de vegetacion, á veces alta, que perjudica en el sentido de ser un obstáculo para las vistas, aunque siempre es beneficiosa por su saludable influencia higiénica. Otras veces la vegetacion es baja, la que sin perder nada de las buenas cualidades higiénicas, no ofende á las vistas, lo cual siempre es una ventaja. A veces, por fin, es escueta y simplemente aprestada para la vialidad, lo cual facilita admirablemente las entradas y salidas de la casa por cualquier punto de su periferia, y prueba generalmente que el objeto de la construccion ha sido industrial ó mercantil.

En cuanto á la anchura y estension de esa zona, unas veces se reduce á lo estrictamente prescrito por las leyes municipales ó nacionales para el ejercicio de las servidumbres de paso, luces y vistas. Otras veces es de mayores dimensiones, segun las facultades, lujo ó miras especiales del afortunado constructor, pues indudablemente la mayor distancia supone mayor lujo, pero no un lujo vano é infundado, sino hijo de un propósito muy racional de proporcionar al hogar doméstico y á la familia mayores grados de libertad é independencia.

Por lo demás, aparte de las distancias prescritas por las leyes civiles, las condiciones y circunstancias que puede tener la zona aisladora, son tan variables como lo son siempre las circunstancias topográficas y los propósitos ó caprichos del hombre en un espacio que, destinado á garantizar la libertad, no puede menos de ser libre en sus formas y accidentes.

2C.

Condiciones del muro aislador y envolvente.

La zona aisladora constituye una pared, por decirlo así, aerea, que separa el edificio de cualquier otro que se levante en sus inmediaciones; empero, por lo mismo que es aereo, y á pesar de los buenos servicios que como tal presta, y de las inapreciables ventajas que en ese concepto proporciona, es siempre permeable y accesible en todas sus partes al paso de todos los seres vivientes y mucho mas á las afecciones atmosféricas. A fin, pues, de evitar esa permeabilidad, tiene la casa aislada que nos ocupa, un muro ma-

cizo que fortifica, afirma, asegura y solidifica, por decirlo así, el aislamiento. Este muro es el que, originario en la casa aislada, fué despues remedado en el intervias, y mas adelante en la urbe que tambien quiso solidificar sus límites, aunque mas adelante se ha visto que no podian solidificarse ni marcarse siquiera de una manera estable los límites de una cosa destinada por la naturaleza á crecer, desarrollarse y estenderse de una manera indefinida.

Como en la casa aislada el muro de envolvimiento esterior no tiene otro objeto ni ha de responder á otra necesidad que á la de impedir la penetracion al paso de animales y á la permeabilidad de las afecciones atmosféricas; con tal que tenga los gruesos y resistencia correspondientes á esa necesidad, es ya lo suficiente. Así, vemos algunas de esas construcciones de apariencia sumamente sencilla, porque la verdadera ostentacion del lujo y buen gusto consiste principalmente en la zona aisladora y en el buen servicio doméstico del interior. Por otra parte, las ordenanzas municipales tiránicas y harto exigentes en algunas de sus disposiciones, con que contribuyen á hacer mas cara la construccion, y por consiguiente la vivienda, las ordenanzas municipales, repetimos, no deben alcanzar á prescribir ni la clase de materiales, ni las circunstancias de las fachadas de una casa que se encuentra materialmente separada de todo cuanto en la urbe puede considerarse como de dominio ó uso público.

No obstante, se ven algunas de esas casas aisladas en cuyas fachadas se despliega el mayor lujo, lo cual debe considerarse como una ostentacion de riqueza, pero no como una necesidad.

La pared envolvente, no es maciza en todos sus puntos, pues en algunos se encuentran vanos ó huecos de diferentes formas, dimensiones y disposicion; es decir, que es un compuesto de *vanos* y macizos ó *entrevanos*. Estos representan la parte verdaderamente aislante, así como aquellos la parte destinada á las comunicaciones con el mundo esterior, correspondientes á todos los órganos y necesidades del hombre para cuyo servicio se ha levantado la casa. Como los vanos tienen una relacion íntima con las piezas del interior, efecto de la tritnracion de la planta y que dan por resultado la economía doméstica; cuando nos hayamos hecho cargo de esa distribucion interior en todos sus detalles, veremos el uso y utilidad de los vanos á cada pieza correspondientes.

Por lo que hace á los entrevanos, despues de lo que acabamos de esponer respecto del conjunto de la pared de envolvimiento, nada absolutamente debemos decir de ellos. Pasemos pues á tratar

2B.

De la distribucion del área aislada.

Tratándose de una casa espresamente construida para el servicio holgado y completo de una familia, como debemos suponer aquellas en cuya construccion empieza por destinarse algunos metros del solar para dotarlos del correspondiente aislamiento; hemos de encontrar en ella la distribucion mejor y mas cumplida que pueda apetecerse, es decir, todas las piezas conducentes al buen servicio y economía domésticos, colocadas en situacion conveniente y dotadas todas de las luces, vistas y ventilacion tan importantes para la salud, buen uso y comodidad de la familia y de cada uno de sus individuos.

En una casa de esta naturaleza, como que hay todo lo concerniente al buen servicio, y como que el buen servicio requiere la satisfaccion, así de las necesidades del movimiento, que tambien en lo interior de la casa esperimenta el hombre, como al quietismo y estancia que constituye el objeto final y mas esencial de la vivienda; habrá espacios destinados á la vialidad, y otros destinados á la estancia. A fin de no confundir con una conglomeracion inconveniente nuestra toma de inventario, trataremos primero (C) de los espacios destinados á la vialidad y luego (2C) de los destinados á la estancia, que son los verdaderos intervias de la casa.

C.

Espacios destinados á la vialidad de la casa aislada.

La vialidad que se ejerce en el interior de la casa, y que arranca desde el umbral de su puerta, no es en verdad toda del mismo género, considerándola bajo el punto de vista de su orígen y objeto. Hay en rigor, bajo este concepto y análogamente, todas las mismas clases de vialidad que se encuen-

tran en una grande urbe: vialidad trascendental, que viene de fuera y va á fuera, vialidad comunal ó local de uso comun de toda la familia, y finalmente, vialidad particularia que en el hogar y para la familia corresponde á la vialidad individual. Es, pues, preciso, que nos hagamos cargo de las diversas vias correspondientes á cada una de esas vialidades. Sin embargo, como la vialidad particularia ó individual viene á confundirse en el interior del hogar doméstico con la estancia, omitiremos tratar de ella y solo hablaremos de las vias trascendentales que serán el objeto de nuestra primera incursion, (D), y de las locales ó comunales de que hablaremos despues, (2D).

D.

Vias trascendentales de la casa aislada.

La vialidad trascendental arranca, en la casa aislada destinada al uso de una familia, desde la puerta de la tapia ó verja esterior que, definiendo y demarcando los linderos de la zona aisladora con la calle ó calles antiguas, demarca y define asimismo el área ó campo de operaciones consagrado á la casa. Desde aquel punto, que á veces no es solo, y cuando el campo de operaciones está destinado á multiplicado movimiento, acostumbra á haber puertas de entrada y puertas de salida, desde aquellos puntos, repetimos, hasta llegar al umbral de la puerta, las vias que allí existen, no solo son trascendentales, sino que, con respeto á la pequeña urbe-casa, toman el carácter de esteriores ó rurales, por cuya razon se las encuentra, por lo comun, dotadas del mismo afirmado, configuracion y demás accidentes, aunque en proporciones mas reducidas que las carreteras públicas. Desde el umbral de la verdadera puerta de la casa continúa, en ocasiones, la misma via que la del esterior, sin mas solucion de continuidad que la que pueda ocasionar la puerta cuando se cierra; pues la via sigue adelante atravesando á veces toda la planta hasta salir por el lado opuesto, recogiendo al paso las afluencias de las vias verdaderamente domésticas é interiores que están con ella en contacto y comunicacion.

Aun cuando la via esterior muera en el umbral de la puerta, no terminan allí, hablando con toda propiedad, los efectos de la tanscendencia viariá. Entre el umbral de la puerta y el punto ó puntos de enlace con las vias

interiores, pues así pueden ser una como muchas, entre estos puntos hay por lo comun un espacio consagrado al servicio de esa misma vialidad trascendental, que se llama vulgarmente vestíbulo ó zaguan, y es, ni mas ni menos, una verdadera plazoleta de enlace y trasmision entre el movimiento esterior y el interior. Ocasiones hay en que esa plazoleta de enlace se encuentra en la parte esterior, en cuyo caso toma los nombres, segun su forma y circunstancias, de átrio, lonja ó pórtico.

Esas plazoletas, ya sean interiores, ya esteriores, se convierten en piezas de estancia para los porteros, guardas ú otros dependientes intermediarios, entre los que vienen de afuera y los que viven dentro. Tambien pueden reputarse como piezas de estancia, aunque transitoria, para la gente advenediza á la cual se hace esperar allí antes de penetrar en lo interior: en este sentido son plazoletas de espera. Por esto, ora fijos y de sillería, ora muebles y de madera, encontramos en ellas asientos destinados á los que transitoria ó permanentemente han de estar allí.

Desde esos puntos de union, se penetra ya en las vias verdaderamente interiores que hemos llamado vecinales ó locales; entremos, pues, tambien nosotros á examinarlas.

2 D.

Vias vecinales de la casa aislada.

Las vias interiores de la casa son designadas vulgarmente por medio de dos nombres diferentes que aunque al parecer significan una misma cosa, en nuestro concepto corresponden á dos ideas y objetos diferentes: *Corredor* y *pasillo* no deben ser sinónimos. La palabra *corredor* por su orígen etimológico y por su natural significacion, indica un espacio algo holgado y estenso destinado á una vialidad mas continuada é importante, como si dijéramos trascendental, en el sentido en que hemos hablado de esta vialidad respecto de la casa. La palabra *pasillo*, ora se considere derivada de *paso* como forma ó medida del andar, ora de *paso* como espacio por donde se pasa, siempre y de todos modos es diminutivo, y significa siempre ó paso corto ó corto y pequeño espacio. Así es que la palabra corredor la aplicaremos nosotros para indicar aquella vía ó vías domésticas que partiendo de la plazoleta de

enlace ó espera de que hemos hablado en el tratado anterior, sirven para ir repartiendo y recíprocamente recogiendo la pequeña vialidad mas interior, que llamaremos íntima, la cual parte de los corredores ó á ellos afluye por medio de pasillos, que á su vez están consagrados á transmitir la vialidad que de aquellos reciben á una, dos ó mas piezas de estancia individual.

En muchas de las casas de la naturaleza y circunstancias de la que venimos examinando, de la plazoleta de espera ó enlace, parten, no un corredor, sino dos cuando menos y á veces tres, de los cuales, uno sirve para las comunicaciones directas con los departamentos destinados al sexo masculino, otro á los del sexo femenino, y los demás, si los hay, á los departamentos de oficinas y dependencias comunales. De trecho en trecho de esos corredores se destacan algunos pasillos estrechos y cortos, que van á las diversas estancias individuales, ó bien á las oficinas de servicio comun, entendiéndose por tales todas aquellas piezas en que, como veremos luego, se ejercen actos ó menesteres de que redunda provecho al procomunal de la familia.

En rigor, los corredores son una verdadera continuacion de la vialidad trascendental que se subdivide y clasifica, segun su objeto, en el vestíbulo ó átrio; quedando por consiguiente para la verdadera vialidad interior los pasillos que con los corredores enlazan. Mas como quiera que se clasifique, siempre resulta una categoría mas elevada en el órden de las vialidades para el corredor, y mas inferior para el pasillo. De esto provienen las diversas condiciones y circunstancias de cada una de esas vías, conforme vamos á ver en seguida al tratar de esas condiciones que vamos á grafiar, tomando primero en cuenta (E), su trazado considerado en sí mismo, y despues ¡lo consideraremos (2E), bajo el punto de vista de sus recíprocos encuentros.

Aun cuando corresponderia tratar aquí del suelo y sub-suelo, como en la casa, estas dos partes constitutivas son comunes ó iguales para toda la superficie y para todo el conjunto, diferiremos el examinarlas hasta despues de haber tomado en cuenta todas y cada una de las piezas que constituyen la economía doméstica.

E.

Del trazado y luces naturales de las vias domésticas, considerado en sí mismo.

Tomando la plazoleta de enlace ó espera como punto de partida de las vias interiores, la forma del conjunto de las mismas corresponde á veces al sistema radial, puesto que los corredores irradian, por decirlo así, desde el vestíbulo. Pero, por regla general, aun esa misma irradiacion se verifica ortogonalmente.

Los pasillos parten en la misma forma de los corredores obedeciendo, por consiguiente, todo el conjunto al mismo sistema que siendo mas ventajoso para la vialidad, lo es al propio tiempo para la estancia, pues corta en ángulos rectos los espacios que forman los intervías domésticos que son los destinados á la estancia.

La anchura es siempre, en las casas de que hablamos, suficiente y holgada para la clase y cuantía de los movimientos á que ha de servir, mayor, como se supone, en los corredores, porque tambien es de mayor entidad la vialidad que en ellos se ha de ejercer, y menor en los pasillos en que, por su objeto de servicio individual, bastaria la necesaria para ir en un solo sentido una persona, aun cuando por lo comun se les da la suficiente para que puedan pasar dos en direcciones opuestas.

En cuanto á la luz tan conveniente en todas las partes constitutivas de la casa, y, mas si cabe, donde se ha de andar, á fin de evitar tropiezos, en los edificios de la clase del que nos ocupa, la reciben los corredores por medio de los vanos, balcones ó ventanas, abiertos á su estremo. Además, por la circunstancia especial é inapreciable de no tener sobreposicion de pisos, la vialidad doméstica puede iluminarse naturalmente por medio de claraboyas abiertas de trecho en trecho en el cielo de los corredores y pasillos, sistema que hemos visto adoptado algunas veces, y que produce los mejores efectos, porque la luz zenital es mejor indudablemente que la lateral reflejada.

Por lo que hace á los pasillos, como que regularmente no van á terminar en la pared envolvente del esterior, sino están iluminados por claraboyas, reciben la luz por medio de ventanillos practicados sobre el dintel de las puertas de las estancias individuales á que dan paso. Por manera que se es-

tablece una verdadera reciprocidad de servicios, pues de allí á donde llevan la vialidad, reciben la luz.

2E.

Del trazado de las vias domésticas de la casa aislada, bajo el punto de vista de sus encuentros y reciprocos enlaces.

Adoptado el sistema ortogonal para la economía viaria de la casa que nos ocupa, por ser el mas adecuado á las buenas condiciones de la vialidad, así como á las de la habitabilidad, y por tratarse de un edificio en que no se ha procurado, como de ordinario sucede, el mezquino aprovechamiento del terreno; es evidente que los encuentros y enlaces de unas vias interiores con otras han de verificarse en sentido normal, evitando de esta manera los inconvenientes que las incidencias en ángulo agudo ú obtuso ocasionan siempre.

No obstante, todavía los enlaces no se verifican con todo el desembarazo y soltura apetecibles, porque los ángulos de los pequeños intervias domésticos, es decir, de los espacios que quedan libres para la estancia, terminan en arista viva, lo cual quita siempre y de todos modos á las trasmisiones del movimiento entre una y otra via en los puntos de enlace, algo de la holgura necesaria, ya que en semejantes puntos de encuentro donde el movimiento ha de cambiar de rumbo, se hace indispensable un mayor espacio para que las inflexiones puedan realizarse sin tropiezos ni estorbos de las dos vialidades que en sentidos opuestos podrian verificarse. Además de que, la arista viva impide que dos personas que vengan en direccion de los lados normales, se vean hasta el mismo momento en que se verifica el cambio de direccion. De lo cual resulta inevitablemente un tropezon, si los movimientos coinciden simultáneamente en el ángulo. Sensible es, que ese defecto que no queremos ni podemos disimular en una casa donde todo ha querido dejarse conforme con las exigencias de la mas escesiva delicadeza, venga á interrumpir la general armonía que en el conjunto se observa, y á ocasionar algun pequeño disgusto ó molestia en los dias, sobre todo, en que por efecto de mayor concurrencia se multiplica el movimiento doméstico.

2 C.

Espacios destinados á la estancia.

Por esa admirable analogía que se observa en todo cuanto á urbanizacion se refiere, gracias á la cual, los conjuntos mas generales y complicados hasta los mas minuciosos detalles ofrecen siempre el mismo tipo, sin mas diferencia que la proveniente de la magnitud, forma y demás accidentes, los intersticios, por decirlo así, que quedan entre las vias domésticas, verdaderos, aunque diminutos intervias de la entidad casa-habitacion, están destinados á la permanencia ó estancia del hombre, y constituyen definitivamente lo que podemos llamar su último refugio, donde puede disfrutar en medio de la quietud y sosiego garantizados por el sagrado del hogar doméstico, toda la libertad é independencia de que generosa y dignamente le dotó la naturaleza, y que en medio del bullicio del mundo y con el roce incesante que este produce, ha tenido que sacrificar frecuentemente á las altas consideraciones sociales de que ningun ser humano, desde la mas encumbrada posicion hasta la mas humilde, puede evadirse, y á las que tiene que subordinarse con mas rigor el hombre, á medida que su posicion social es mas elevada.

Cuando se considera la importancia que tienen los departamentos en que va el hombre, ora á esconder sus pequeñas miserias, ora á saborear sus satisfacciones, ora á meditar sobre la humildad de su condicion, ora á trazar vastísimos planes que, enlazados mas ó menos con la dicha ó desventura de la sociedad, han de servir para colmar su ambicion de poder y de gloria; cuando se reflexiona que en lo mas interior de este sagrado recinto hay ó ha de haber piezas destinadas á la madre de familia que, despues de haber espuesto su existencia para dársela á sus hijos, consagra allí sus dias y sus noches á criarlos y á educarlos; cuando se medita que todo cuanto aparece sobre la superficie social, bueno ó malo, viene preparado y dispuesto desde el fondo de la habitacion individual ó de la familia, y por consiguiente, la poderosa influencia que en todos los sucesos sociales ejercen las condiciones del hogar, que es el primer instrumento que sirve á la vida del individuo; se estraña y admira la indiferencia y abandono con que han sido mirados los albergues de la humanidad, primer punto de partida de la vida social. Paro-

ce imposible que gobiernos, por otra parte atinados y previsores, que han trabajado con laudable constancia en disminuir y atenuar los males sociales, no hayan comprendido que el mejor medio, el mas sencillo, el mas adecuado para conseguir tan sublime objeto, era mejorar las condiciones de la vivienda para proporcionar de esta suerte la mayor suma de inocentes goces á la familia y al individuo que constituyen el primer elemento de todo organismo social. Haciéndolo así, ¡cuántos planes fraguados por la perversidad, y fomentados, y favorecidos, y empujados por el malestar doméstico, planes que traducidos luego en hechos han causado gravísimos trastornos, se habrian prevenido y evitado!

No deben estrañar nuestros benévolos lectores la persistencia con que venimos ocupándonos de este particular, que despues de todo, bien cabe decir, que es el objeto final de todos nuestros estudios y desvelos: porque, convencidos por nuestras investigaciones urbanas de que en el fondo del hogar es donde se esconde y de donde arranca ese malestar profundo que aqueja las sociedades modernas, nos consideramos obligados por un deber sagrado de conciencia, en bien de nuestros semejantes, á llamar la atencion de los gobiernos, de los estadistas y de todos los hombres que por su posicion ó talento estén llamados á ejercer alguna influencia sobre la marcha de los acontecimientos, hácia un asunto que, mirado hasta el presente con el mas insigne desden, es, sin embargo, de tan grande trascendencia, que dignamente atendido, y realizándose en él las no difíciles mejoras que en su lugar correspondiente propondremos, no dudamos en afirmar de la manera mas rotunda, que seria el mas idóneo, tal vez el único capaz de prevenir con tiempo las profundas convulsiones sociales, cuyos primeros síntomas siente ya hasta el menos avisado, y que son una amenaza constante contra el órden social existente.

Bien pronto tendremos ocasion de ver cuán graves son las causas de desdicha y hasta de desesperacion que han de hacer insoportable la existencia para un crecidísimo número de familias, dignas de la mayor consideracion y de mejor suerte, no sea mas que por estar compuestas de séres humanos dotados de razon, de inteligencia, de sensibilidad y tal vez de las mas relevantes prendas, que llegan al fin á gastarse, corromperse y malearse en el fondo de una zahurda, que parece mas que vivienda de hombres antro de fieras. Nada, empero, de todo esto encontraremos aquí, porque al emprender el exámen del estado en que la habitacion se encuentra, sobre todo en las grandes urbes, hemos querido comenzar nuestra tarea haciéndonos cargo de una casa, como la que hay pocas, en que desde el conjunto, desde el perímetro del

área aisladora, garantía de independencia y bienestar, hasta la última estancia, todo, absolutamente todo, respira aseo y comodidad; todo está conforme con las necesidades y hasta con las exigencias del mas delicado gusto. Esta es la casa-habitacion que en rigor merece el hombre, el sér predilecto de la creacion, á quien Dios ha confiado los mas misteriosos y elevados destinos sobre la tierra. De esta manera, y procediendo siempre de mayor á menor, asistiremos consternados al desagradable espectáculo en que se nos presentará la especulacion desatentada, subdividiendo y triturando, primero las superficies, de suyo harto reducidas, apropiándose luego, y subdividiendo y triturando despues el espacio por medio de sobreposiciones de viviendas á manera de estanterías, y finalmente, mermando sucesivamente una por una las piezas de que una vivienda regular y digna ha de estar dotada, hasta reducirla á la mínima espresion de un solo dormitorio, no siempre bien acondicionado ni independiente, situado á veces en el fondo de un subterráneo.

En toda habitacion en que las necesidades y la comodidad son debidamente atendidas, han de estarlo tanto las de la colectividad en su conjunto, como las de cada uno de sus individuos que componen la familia. Por lo mismo encontramos en la casa que nos ocupa piezas consagradas á la mansion colectiva y piezas consagradas á la estancia individual. El buen método y la claridad exigen, que departamentos de tan diversa índole no se confundan. Examinémoslos, pues, por separado, y tratemos primero (D) de los departamentos destinados al uso de la colectividad, y luego (2D) de los consagrados al individuo.

D.

Estancias destinadas al servicio de la colectividad.

La familia, primer elemento social, es á la vez un pequeño mundo, una pequeña sociedad que tiene sus necesidades comunes, y comunes inclinaciones y gustos, que por medios asimismo comunes y en piezas ó estancias que llamaremos comunales, han de satisfacerse. Estas necesidades y estos gustos se refieren, ora á la manutencion, ora á la limpieza, ora á la sociabilidad, y ora por fin, á la economía doméstica.

Es indudable que cada uno de estos conceptos, podria dar lugar á un lar-

guísimo capítulo, y alguno hay que podia prestarse á un tratado digno de un libro algo voluminoso. Nosotros vamos á tratarlos de una manera sumaria y compendiosa, no porque desconozcamos la importancia que cada una de estas cosas tiene de por sí, sino porque para nuestro objeto final, basta consignar su existencia, y porque de tratar tales asuntos de una manera elemental y estensa, de necesidad habria de distraernos de nuestro objeto primordial, y haria por nuestra parte demasiadamente voluminoso nuestro trabajo que ya vamos temiendo resulte tal con esceso. Así pues, reduciremos á una especie de índice de nombres de piezas lo que habria de ser epígrafes de otros tantos capítulos.

E.

Departamentos destinados á la manutencion.

Pertenecen á esta clase las despensas, alacenas, cuevas, leñeras y carboneras que son en el seno del hogar, lo que en la economía urbana los almacenes y tiendas de artículos de comer, beber y arder, porque en ellos deposita y guarda la familia las provisiones que de artículos de esta naturaleza hace periódicamente para el consumo diario.

Despues de esos almacenes de aprovisionamiento, ocupa el primero y mas distinguido lugar en la clase de las piezas destinadas á la manutencion, la *cocina,* gran elemento de la vida material, oficina importantísima que puede equipararse al estómago del individuo, pues en ella reciben los alimentos la preparacion necesaria que hace fácil la digestion, que con semejante auxilio viene á hacerse mas ligera, ó menos penosa. Tambien la cocina tiene su equivalente en la economía urbana, pues en las fondas, así como en las innumerables casas de comidas hay departamentos especialmente consagrados á confeccionar guisos á gusto del primero que se presente. Y por cierto, que ya van abundando demasiado semejantes oficinas, pues á pesar de su reconocida conveniencia, y quizás por esto mismo, va generalizándose el gusto por esta especie de vida comunista, y disminuyéndose el de los inocentes y sublimes placeres que ofrece la mesa en el hogar doméstico.

Tras la cocina y adherido á ella ó á corta distancia situado, encontramos el comedor, pieza á que concurre toda la familia á las horas acostumbradas

á satisfacer su natural apetito y necesidad de restaurar las fuerzas de la vida. Como el comedor es inseparable de la cocina, nos contentaremos con indicar acerca de él lo que de la cocina llevamos dicho, á saber; que hay en la urbe un gran número de estas piezas destinadas al uso de la colectividad urbana, y que ofrecen los mismos inconvenientes, si no mayores, que los de las cocinas públicas.

Tales son los departamentos verdaderamente destinados á la manutencion de la colectividad doméstica.

2E.

Departamentos destinados á la limpieza.

Una de las mas importantes necesidades del hogar doméstico es seguramente la limpieza, sin la cual no solo nos veriamos privados de un gran número de comodidades, no solo sufririamos las desagradables sensaciones que el desaseo trae siempre consigo, sino que podria llegar el caso en que la falta de limpieza fuese una causa bastante poderosa á arrebatarnos la existencia, de la propia suerte que moririamos irremisiblemente, si no consiguiesemos la espulsion periódica de las materias fecales que se albergan en nuestro cuerpo; pues con los órganos destinados á facilitar esta espulsion tienen grandísima analogía los departamentos que en el hogar se destinan á la limpieza de la familia.

Piezas de tal destino son, en primer lugar, el departamento consagrado á las coladas con todos los accesorios á esta interesante operacion conducentes. Lo encontramos situado á las inmediaciones del jardin ó zona aisladora, donde se hallan la pila y el tendedero que son su complemento. Pocas piezas tiene la casa en que se vea mas palmariamente que en esa, la conveniencia del aislamiento, pues sin este seria sumamente difícil y engorroso, tal vez imposible, verificar en casa las importantes operaciones de la limpieza de la ropa, que por esta razon generalmente en las grandes urbes se encarga á personas estrañas, con los graves inconvenientes que lamentan todos los dias las buenas madres de familia.

En segundo lugar, vienen los fregaderos, que no siempre constituyen una pieza separada é independiente, no sin algun daño de la limpieza y

buen aseo, sino que se consideran como una dependencia inmediata de la cocina en que por consiguiente se establecen, poniéndose en comunicacion y contacto cosas y objetos que la delicadeza del buen gusto quisiera ver constantemente separados. Y es mas notable y sensible esta confusion que aun en casas muy principales se observa, cuanto que no siempre tienen los fregaderos un escurridero propio para la espulsion de las aguas sucias, sino que se hace preciso recogerlas y llevarlas á un vertedero comun. Afortunadamente en la casa que vamos examinando, este vertedero no está situado en la misma cocina, como lo veremos con repugnante escándalo, cuando encontremos la economía de piezas que paulatinamente ha ido introduciendo la codiciosa especulacion.

Tras los fregaderos y vertederos vienen los basureros que, en la cómoda casa de que nos ocupamos, está situado en un sótano á donde van á parar las basuras y residuos animales y vegetales que podrian en su descomposicion llenar de gases nocivos la vivienda, por medio de un agujero y tubo bastante holgado para su servicio, y por el cual todavía ascienden emanaciones nocivas, cuando no está tapado.

Vienen, en fin, los lugares escusados. Y decimos lugares escusados, porque la casa cómoda que recorremos, tiene mas de uno, cual lo requiere la comodidad y la decencia. No es esto todo, sino que además tiene cada uno de esos lugares alguna pieza accesoria que, al paso que aumenta el aislamiento tan interesante en ellos para el que está dentro, como para el que está fuera, sirve de complemento al aseo personal: esto aparte de las aguas que auxilian la limpieza, é impiden las exhalaciones ingratas y nocivas.

La existencia de todos esos lugares de decencia y aseo, supone de necesidad la existencia de depósitos de aguas y objetos inmundos en el fondo de la casa. Pero debe tenerse presente que semejantes depósitos, por aislados y guardados que estuvieren, ofrecerian siempre peligros á la salud de la familia, y aun podrian trascender al público. Por esta razon la administracion, que es como el agente de toda la gran familia ó colectividad urbana, recoge periódica y frecuentemente los restos sólidos vegetales y animales que el menage del hogar arroja; y abre grandes cloacas que vienen á ser el lugar escusado, vertedero y escurridero de los restos líquidos de toda la urbe, á cuyas cloacas van á parar las de cada casa por medio de conductos que encontraremos luego al examinar el sub-suelo.

3 E.

Departamentos de reunion.

El hombre no vive para sí : vive para la familia, para la sociedad. Así es que, al paso que ama y busca á ciertas horas y en ciertas ocasiones el retiro y el aislamiento, ama tambien y busca hasta con afan la compañía, ora con los individuos de su propia familia, ora con las personas de fuera de ella, con quienes le unen lazos de amistad ó de interés. Por esta razon en la casa, bien dispuesta y arreglada que vamos recorriendo, encontramos varios departamentos destinados á satisfacer ese gusto ó inclinacion que viene á ser una necesidad.

No todas las piezas de este género admiten una misma clasificacion, pues cada una de ellas pertenece segun su objeto especial á una clase diferente. Para comprender en grupos análogos todas esas piezas, las consideraremos, de conformidad con su objeto, ya como destinadas á los individuos de los dos sexos en comun, ora de la misma familia, ora estraños á ella, ya como especiales de cada sexo.

En el primer grupo contamos los salones y salas de recepcion, donde la familia recibe á otras, y donde se establecen y funcionan las relaciones de buena sociedad, y donde concurren por consiguiente sin diferencia ninguna los individuos de ambos sexos.

En este grupo comprendemos asimismo el oratorio, lugar de recogimiento religioso, á donde acuden, no solo los individuos de ambos sexos de la familia propiamente dicha, sino tambien todos los criados y dependientes y á veces tambien los estraños, asimismo sin distincion de sexos.

Las piezas correspondientes al segundo grupo son ya de otra naturaleza: son los talleres ú oficinas á donde concurren diariamente todos los individuos de la familia, para llenar cada cual su mision de coadyuvar al sostenimiento de la vida comun y á su propia felicidad. El trabajo constituye una verdadera necesidad en el hombre, cualquiera que sea su posicion. El pobre trabaja para vivir, el rico y poderoso trabaja asimismo á su manera para hacer menos ingrata y mas llevadera la existencia que, en medio de la ociosidad absoluta se convierte en una carga pesada. Bajo este concepto, cabe de-

cir que el trabajo es una necesidad en el pobre, y el placer y el recreo del rico. Así es que la casa que examinamos, con revelar por sus disposiciones la buena situacion de la familia que la habita, tiene tambien lo que llamamos talleres, es decir, un salon de labor para los individuos del bello sexo y un despacho ó estudio para los hombres de la familia, á cuyo frente está el jefe de ella.

En casas de familias menos acomodadas, los talleres no están separados, sino que los individuos de ambos sexos acuden á la misma pieza para llenar allí juntos sus deberes individuales. Mas como tratamos de una casa que reune todas las buenas condiciones apetecibles, cada sexo tiene en ella su taller aparte, que es como corresponde que sea para el comun provecho y comodidad.

4 E.

Departamentos auxiliares de la economía doméstica.

Asi como hemos dicho que la casa necesita sus departamentos para las provisiones alimenticias; de la propia suerte decimos que ha menester otros almacenes ó depósitos para los demás artículos de uso de la colectividad. Y estos artículos necesitan tanto mas el ser guardados, cuanto que no se consumen y desaparecen instantáneamente al emplearse, sino que despues de haber servido una vez, vuelven á servir otra y otras, si bien han menester siempre que entre uso y uso medie algun tiempo, segun las necesidades de la limpieza ó de las diversas estaciones del año. No se entienda que hablamos aquí de las prendas de ropa de uso individual: para estas, cada individuo ha de tener y tiene, en la casa que reseñamos, su almacen y depósito peculiar, como vamos á ver en seguida. Aquí hablamos sola y esclusivamente, así de las ropas, como del demás mobiliario comun á toda la familia y á toda la casa.

Van comprendidas en esta clase de piezas los guardaropías en que se deposita y guarda, asi la ropa blanca de cama, mesa, cocina, etc., como las cubiertas y cortinages de mas ó menos abrigo que han de sacarse periódicamente y renovarse segun las necesidades del servicio y las exigencias de las diversas estaciones.

A este importantísimo almacen del ajuar destinado á toda clase de ropa de uso colectivo, sigue el que está destinado á los muebles que no tienen un servicio constante en la habitacion, sino que se quitan y se ponen en ciertas ocasiones, segun las circunstancias, así como aquellos que están sujetos á recomposicion por roturas ú otros defectos que no llegan á inutilizarlos por completo. Este almacen ú depósito se llama comunmente trastera, auxiliar muy conveniente á la economía doméstica en que reina el órden y prevision.

2 D.

Departamentos destinados á la estancia individual.

Aun cuando el hombre sea esencialmente sociable, por mas que apetezca y busque con afán la buena compañía, ora de los individuos de su familia, ora la de sus amigos ó relacionados, por cuya razon y con cuyo objeto tiene en su casa lugares apropósito para recibirlos, lugares que vienen á ser el punto de enlace social entre la familia y el mundo esterior; hay ocasiones en que con no menos ardor y hasta por necesidad, busca el retiro y la soledad, ora para proporcionarse el necesario descanso, ora para entregarse á la meditacion, sea de la clase que fuere, y ora finalmente para estar, como vulgarmente se dice, á sus anchas, es decir, para disfrutar esa espansion sin límites que únicamente la soledad proporciona. Si bien es verdad que la esperiencia ha demostrado que la soledad absoluta, perpétua y sobre todo forzada, pues la esperiencia á que aludimos, se ha sacado de los establecimientos penales en que se ha aplicado el sistema celular, conduce á la locura, al idiotismo ó á la muerte; nosotros estamos seguros tambien de que el arrastrar una vida en que el roce con nuestros semejantes fuese contínuo, perpétuo y forzado, habria de producir análogos ó idénticos resultados. De ahí proviene que la vida del hombre, para ser cómoda y estar conforme con las aspiraciones y necesidades de su naturaleza, ha de consistir en una alternativa continuada y prudente entre la sociedad y el aislamiento, entre los goces y tal vez disgustos que el trato ocasiona, y los sublimes placeres y las incuestionables ventajas morales, intelectuales y físicas que la soledad proporciona.

Así es que, en la casa que vamos examinando, donde se encuentra todo lo

que está conforme con nuestra naturaleza, al lado de las piezas destinadas al trato y roce de unos individuos de la familia con otros y con el resto de la sociedad, hay otras consagradas al uso de cada individuo, para todos aquellos actos de la vida en que la soledad es necesaria ó en estremo conveniente.

Descuellan entre esas piezas de estancia los dormitorios. No les llamamos alcobas, porque en la casa que nos ocupa no tienen esa forma cerrada en que se procura el aislamiento del dormitorio propiamente dicho, por medio de cristales ó de simples cortinas, con el fin de hacer de una pieza dos; sino que cada dormitorio constituye una pieza independiente, aislada por tabiques y la correspondiente puerta, donde la cama puede colocarse en medio sin necesidad de arrimarla á las paredes, con lo cual, sobre las mayores garantías de limpieza, disfruta la cama las ventajas de mayor oreo, cosa altamente conveniente y hasta necesaria para la salud.

Cada dormitorio, pues este no es mas que lo que suena, tiene otras piezas accesorias que completan el departamento; tales son el cuarto del baño, el retrete y el tocador. A esta última pieza acompañan otros accesorios destinados á la economía individual; pues tambien necesita el individuo tener sus almacenes correspondientes á las ropas de uso, pues como este no es constante respecto de una misma prenda, sino alternado por dias ó estaciones, se hace indispensable tener un local donde guardar lo que no se usa hoy, pero que podrá usarse mañana. Así tiene una pequeña pieza para guarda-ropas, cómodas, armarios, etc.

Creemos innecesario consignar que, así en el dormitorio, como en el gabinete-tocador, hay su chimenea, la cual, además del importante servicio que presta para la calefaccion de esas piezas, sirve como uno de los mejores medios de ventilacion, pues sabido es que las chimeneas, á causa de la corriente de aire que establecen por medio de sus tubos, son los mejores ventiladores.

3 B.

Sub-suelo, suelo, cielo y cubo atmosférico de la casa.

Vamos á tratar ahora de circunstancias de la casa, que son del mayor interés para la vivienda; y aun cuando aquí nos ofrecerán poco que decir y

observar, porque la casa que examinamos, es de esas que vulgarmente se dice que están hechas con todo lujo, y que nosotros decimos hechas con toda la conveniencia correspondiente á la dignidad del hogar doméstico, y en edificios de esta naturaleza, no solo no falta nada de lo necesario ni de lo conveniente, sino que además cada cosa está en su lugar; ya que ni lo reducido del espacio, ni el avaricioso aprovechamiento del terreno han podido obligar al afortunado constructor, ni á suprimir piezas, ni á combinarlas y casarlas de una manera perjudicial ó inconveniente; aun cuando solo trataremos aquí de esas circunstancias, porque así lo exige el buen método, y para consignar además que todo el servicio y apéndices domésticos son buenos y completos; no obstante, cuando entremos en el exámen de casas combinadas y complexas, esas mismas circunstancias que en este lugar podrán parecer indiferentes, encierran, sin embargo, una de las causas mas poderosas del detestable servicio que ofrecen las casas en las grandes urbes. Como apéndices y complemento del servicio doméstico tiene la casa en el sub-suelo obras de arte importantísimas que no por estar ocultas hemos de dejar de examinar. Descenderemos, pues, á esas honduras, y las examinaremos, (C).

El suelo tambien nos ofrecerá en su pavimentacion algunas observaciones que hacer, y las haremos (2C).

Los cielos, ora por lo que son en sí y en su relacion de distancia con el suelo, merecen tambien nuestra atencion y se la concederemos gustosos (3C).

Por fin, de esa distancia que entre *sí* guardan los cielos y el suelo, limitada hácia los lados en el conjunto por las paredes de envolvimiento, y en cada una de las piezas de uso colectivo ó individual por los tabiques de distribucion que las aislan, dan por resultado la capacidad que para nosotros no representa solo el espacio, sino que es además la espresion del cubo atmosférico ó de la cantidad de aire que encierra la casa en su conjunto y en cada una de las piezas que lo integran. Esto es importantísimo, y merece muy bien que lo tratemos á parte, y así lo haremos (4C).

C.

Del sub-suelo de la casa.

Hay una porcion de servicios domésticos que con ser importantísimos, vitales, hijos de la misma naturaleza, procúrase, no obstante, ocultarlos, y generalmente se relegan á los bajos y fondos de la casa, segun la decencia y la higiene de comun acuerdo lo reclaman. Para todos y cada uno de estos servicios encontramos en el sub-suelo de la casa piezas ú obras de arte que vamos á examinar.

Hemos visto ya que los restos sólidos, animales y vegetales, que una casa regular no puede permitir en su recinto, ni aun durante las horas que puede tardar su estraccion ó esportacion, se vierten en la casa que nos ocupa, por medio de un agujero practicado en el suelo. Pues bien, ese agujero corresponde á un local que encontramos en el sub-suelo, donde las basuras pueden permanecer sin ofender la vista ni el olfato, hasta que los carros de la administracion vienen á hacerse cargo de ellas para esportarlas al basurero comun que tiene la urbe, como la casa.

En cuanto á los restos líquidos, encontramos tambien en el sub-suelo la continuacion de la tubería que desde su punto de partida de los vertederos, escusados, fregaderos y cubiertas, los conduce hasta la cloaca comun construida por la administracion y destinada á conducirlos fuera de la urbe, que sea dicho de paso, no siempre es á suficiente distancia ni de la manera mas conveniente. Cuando la administracion, ya sea porque sus cloacas no tengan el escurridero necesario, ya que les falte el suficiente caudal de aguas para baldearlas con alguna frecuencia, prohibe la afluencia de las aguas inmundas de la casa á dichas cloacas; entonces la casa ha de tener en el sub-suelo una pieza con revestimientos impermeables, y en lo posible herméticamente cerrada, donde van depositándose las materias fecales hasta que llega el momento oportuno para estraerlas y trasladarlas á distancia, ó aplicarlas tal vez á los usos agrícolas. No trataremos aquí de calificar esos dos diversos sistemas: ocasion holgada y oportuna tendremos para ello, cuando examinemos á la urbe sorprendida, por decirlo así, en pleno funcionamiento.

Así como los conductos que hemos encontrado hasta aquí, van de dentro

para afuera; tropezamos con otros que vienen de fuera para dentro, tales son los acueductos de las aguas potables y los tubos del gas para el alumbrado. Estos servicios, importantísimos á la vida doméstica, que se verifican en la calle por el sub-suelo de la misma, continúan en la misma forma y situacion por el de la casa; pues así no estorban en ninguna de las piezas de la habitacion ni afean su aspecto, ni causan ninguno de los perjuicios que de otra manera ocasionarian, ya en el piso, ya en las paredes de la casa.

Finalmente, se encuentran en el sub-suelo algunas piezas destinadas al depósito y guarda de algunos artículos de consumo diario, á los cuales el aire y la luz pueden perjudicar, y á los que por consiguiente les conviene el sótano, tales como los vinos, carnes, grasas, etc.

2 C.

Del suelo de la casa.

La planta de la pequeña urbe-casa, en su parte destinada á la habitabilidad, y cubierta por consiguiente, se subdivide en tres partes, con destino á tres objetos diferentes. Una de ellas la ocupa el grueso de los diferentes macizos destinados, ora al envolvimiento esterior del edificio, ora á su distribucion interior; otra parte ocupan las vias domésticas que forman, segun hemos dicho, el enlace entre las diversas estancias que constituyen el conjunto de la habitacion; y finalmente, ocupan el resto del terreno los espacios que los dos objetos anteriormente espresados dejan vacios, y sirve para las diversas piezas de permanencia ó estancia que constituyen con todo rigor el hogar doméstico.

La parte ocupada por los macizos, tratándose aquí del suelo, poco ó nada puede ofrecernos á observar, puesto que, si bien es cierto que han de tener su asentamiento, y el correspondiente apresto ó preparacion del terreno sobre que se levanten; todo cuanto acerca de este particular pudiéramos decir, deberia estar fundado sobre las reglas del arte arquitectónico, en cuyo exámen nos hemos propuesto no entrar, dejándolo integro á los estudiosos arquitectos, á cuya incumbencia especial corresponde.

Prescindiendo, pues, del apresto peculiar á los macizos, como son zanjas y demás preparativos indispensables para levantar sobre el nivel del piso

las construcciones necesarias, y concretándonos solo á la parte del suelo verdaderamente pisable; debemos hacer notar que, aun cuando esa parte se subdivida en dos, con diverso destino, como son la vialidad y la estancia, segun acabamos de ver, y aun cuando acostumbrados á considerar el piso vial de diferente carácter que el habitable, en todo cuanto hasta aquí hemos examinado; no obstante, como en una y otra, consideradas en lo interior de la casa, se verifican funciones análogas, por no decir idénticas, cuales son las referentes al pisado, pues aun en la estancia más íntima de la casa, y con preferencia destinada al quietismo, aun allí necesita el hombre moverse, y por consiguiente pisar, y como por otro lado, ese es el único movimiento que puede verificarse en las vias domésticas propiamente dichas, de las cuales está relegada toda otra locomocion; es de allí que el piso ó pavimento es igual en los espacios viales y en los habitables. Así, pues, hemos de considerar el suelo de esos espacios como de la misma naturaleza, y bajo el punto de vista comun de ser pisable.

Concretándonos á ese punto de vista, encontraremos al recorrer la casa que nos ocupa, que unas veces, entre el terreno natural y el suelo artificial, se deja un vacío que impide la transmision de humedades y otras emanaciones que pudieran ser nocivas; otras veces vemos adoptado un sistema de bovedillas que producen el mismo aislamiento. Otras se aplica un estrato ó capa de hormigon, y otras, por fin, de asfalto ú otra materia impermeable á la humedad y á los vapores subterráneos. Cuando el solado es de losas, se acostumbra á reducir el apresto á una simple nivelacion del terreno, auxiliada tal vez por medio de argamasa ó arena, mas este apresto, de la propia suerte que semejante solado, no constituyen un piso verdaderamente impermeable.

Además de esta pavimentacion de losas, se usa mas frecuentemente la de alfareria, mas ó menos gruesa, mas ó menos fina, y de dimensiones y figuras diversas, pero que, si no está bien aislada del suelo natural, es sumamente accesible á las humedades. El asfalto, sirve á veces, así de apresto como de solado, y no deja de tener sus ventajas contra la humedad. La madera, cuyo uso es mas frecuente en los países del Norte, donde abunda y donde se la busca por la circunstancia recomendable de ser un preservativo contra el frio, á causa de ser mal conductora del calórico, si no está muy separada del terreno de fundacion, absorbe muy fácilmente las humedades de este, y produce, aparte de los mayores gastos de conservacion, efectos desastrosos en la salud de la familia.

A causa de las malas condiciones de la pavimentacion, las habitaciones

de los bajos, tan ventajosas por otro lado, son con frecuencia mal sanas, pues acarrean y fomentan algunas enfermedades que, si no producen una muerte pronta, ocasiónanla de una manera lenta é imperceptible, formando en los individuos una constitucion valetudinaria. Decimos esto refiriéndonos mas especialmente á las habitaciones bajas de las clases menos acomodadas, pues en cuanto á las construidas por una familia poderosa para vivir aislada é independientemente, está por demás decir que sus dueños cuidan bien de que la pavimentacion esté completamente aislada del sub-suelo, procurándole además una ventilacion constante por debajo, á más del oreo habitual y periódico por la parte superior.

Hemos dicho ya lo bastante del suelo; pasemos al exámen del alzado.

3 C.

Cubierta y cielo de la casa.

La casa, para responder dignamente á su destino de servir de albergue y proteccion al hombre y á la familia, ha de estar completamente aislada de lo esterior, á fin de que pueda preservar á sus moradores de los enemigos esteriores que puedan perjudicar, como quiera que sea, su muy delicado organismo. Así acabamos de ver, al examinar el suelo, los esfuerzos del arte, encaminados á aislar el piso ó pavimento de las humedades y emanaciones subterráneas, nocivas casi siempre al cuerpo humano, así como antes habíamos visto la envoltura esterior proporcionada al conjunto del edificio por medio de paramentos macizos, que no sin razon hemos llamado envolventes, envolvimiento que se repite y reproduce luego en cada departamento ó espacio destinado á la estancia en sus relaciones con la vialidad doméstica. Tenemos, pues, examinada la envoltura y definido el medio de aislamiento en la parte inferior y en las laterales; como, empero, el objeto de la casa quedaria burlado é inútil el envolvimiento inferior y lateral, si no se completase por la parte superior, donde está la envoltura que por sus especiales é importantes servicios se denomina protegente, y como de esa envoltura, por ser hasta cierto punto la principal, se ocupa de una manera muy esmerada el arte; por esto debemos nosotros ocuparnos tambien de ella, considerándola bajo todos sus aspectos.

Acabamos de decir que en cierto modo la protegente es la envoltura principal de la casa, y esto encierra en urbanizacion una gran verdad, en cuyo exámen importa fijarse. Si la envoltura de la casa constituye el medio de defensa contra los enemigos esteriores del hombre, sean de la clase que fueren; aquella envoltura será principal y más importante, que constituya la defensa contra los enemigos mas temibles. ¿Cuáles son, pues, esos enemigos, á quienes mas especialmente debe temer el hombre, por la natural debilidad de su constitucion, y contra los cuales ha de buscar medios mas eficaces para precaverse? Aparte del ataque de alimañas que en una situacion civilizada ningun riesgo ofrecen, los enemigos mas constantes y terribles son los elementos y metéoros de la naturaleza. Pues bien, los efectos de esos fenómenos, los mas frecuentes, los que requieren una proteccion mas constante, son los que ejercen casi siempre su accion de arriba abajo. Así se presentan las lluvias, granizos, nieves, relentes, etc. Y si bien es verdad que los vientos atacan al hombre en sentido horizontal ó lateral, los efectos de estos son rarísimas veces, casi nunca, tan temibles como los de esos metéoros que acabamos de mencionar, tanto, que en muchas ocasiones apetece, y busca el cuerpo humano las corrientes del aire que le recrean. De tal suerte es así, como que en todos los países, y principalmente en los meridionales, se encuentran espacios destinados á la estancia, mas ó menos duradera, en que se desdeñan las envolturas laterales, y se atiende solo á las cubiertas, sostenidas por postes ó simples piés derechos de hierro ó de madera. Queda, pues, demostrado que la cubierta constituye la envoltura principal de la casa-morada del hombre. Tratémosla, pues, con el detenimiento que su importancia merece, y estudiámosla primero en su estructura esterior (D), y luego (2D) en su forma y efectos interiores.

D.

De la cubierta de la casa, considerada en su estructura esterior.

Una pared, un macizo cualquiera, sea la que fuere su materia y su forma, basta para aislar y defender la habitacion del hombre por sus partes laterales; por esto, al hacernos cargo de semejante medio de envolvimiento, no hemos tenido que ocuparnos de su estructura. No su-

cede así, empero, respecto de la cubierta donde se requieren formas y hasta materiales peculiares y adecuados á la proteccion que han de ejercer.

Son diversos los sistemas de cubiertas que encontramos establecidos y aceptados en todas las urbes, como medios los mas apropósito para resistir el choque de los elementos, contra los cuales sirve de escudo, y para eludir sus efectos; porque la cubierta necesita, á la vez, fuerza resistente y fuerza espulsiva, pues seria inútil la resistencia, si al propio tiempo no quedase desembarazada de los objetos que sobre ella caen, y cuya acumulacion sucesiva llegaria bien pronto á ser perjudicial y hasta funesta. Para responder á este doble objeto, necesita, además de una construccion sólida, inclinaciones respecto del horizonte, adecuadas á esa espulsion ó escurridero de los líquidos, y á veces sólidos que sobre ellas caen. Y á esas condiciones generales responden constantemente todos los tejados. Su estructura, sin embargo, varia de una manera indefinida.

Hay cubiertas que solo tiene una divisoria y una pendiente lisa y resbaladiza, formada por planchas de plomo ó zinc ó de pizarra. La inclinacion de la vertiente, es por lo comun, mayor en los paises del Norte, á fin de que pueda más fácilmente resistir á las nieves y desembarazarse de ellas con mas facilidad al primer síntoma de licuefaccion.

A veces á una sola divisoria corresponden dos vertientes, y á veces, tres opuestas. En ocasiones, y segun la estructura y complicacion del edificio, las vertientes de la cubierta se multiplican, en cuyo caso han de tener el número adecuado de divisorias, ora de primero, ora de segundo órden, y aun á veces inferiores. Ocasiones hay, y esto es lo mas usual y frecuente, en que la cubierta se compone de un número indefinido de pequeñas divisorias y talvecks diminutos, subordinados á otro sistema de divisorias y pendientes de otro órden mas elevado; esta es la estructura peculiar á las cubiertas formadas por medio de una combinacion de tejas con que se envuelve la parte superior de la inmensa mayoría de los edificios. Este sistema, si bien se examina, no es mas, en efecto, que una combinacion hábil é ingeniosa de divisorias y de talvecks, merced al cual la tectura es mucho mas resistente, como que comparte la resistencia en un número infinito de superficies, y al propio tiempo facilita admirablemente el escurridero de las aguas. Por esto es el mas generalizado.

En todas las urbes del mundo civilizado se agita, hace algunos años, la cuestion sobre hácia qué lado del edificio deben verter las aguas de las cubiertas. En la práctica, pues solo bajo este punto de vista, debemos tratar aquí las varias é importantes cuestiones de urbanizacion que, al examinar

la casa encontramos al paso, en la práctica, repetimos, vemos resuelta esta cuestion de muy diferentes y aun opuestos modos, no solo en diversas urbes, sino tambien en una misma urbe. Edificios hay que tienen las vertientes hácia la calle, y estos son los mas; pero en este caso la cubierta tiene, á veces, un apéndice destinado á recoger y encauzar las aguas del tejado, que son conducidas por medio de una tubería, ora á los albañales públicos, ora á las aceras que inundan. A veces, la canal colectora sirve solo para reunir y lanzar á la calle, desde lo alto del edificio, el agua que de otro modo caeria sobre ella *gota á gota* y de una manera menos perceptible, como sucedo cuando no existe tal canal, en cuyo caso, cada pequeño talveek espele solo el agua que individualmente, por decirlo así, recoge en su trayecto.

Edificios hay, y aun urbes enteras, en que la vertencia de las aguas, se hace hácia los patios interiores de las casas, librando á la calle de los peligros é incomodidades que la vertencia hácia ella acarrea. En este caso, las aguas llovedizas, recogidas por lo comun con el auxilio de la correspondiente tubería, van á parar á los sumideros y albañales de la casa, donde ejercen los beneficiosos efectos del valdeo.

Otro accidente hay que notar en las cubiertas, y es la proyeccion de sus aleros. En otros tiempos en que la casa conservaba, por decirlo así, la habitud de su independencia primitiva, se consideraba que el tejado habia de proteger, no solo el espacio interior destinado á la habitabilidad, sino tambien los paramentos de las construcciones envolventes del esterior y hasta la zona aisladora circundante. De ahí provienen esas proyecciones exageradas que se encuentran todavía en algunas urbes antiguas, proyecciones tales á veces, que llegan á obstruir por completo el cielo de la calle. Andando los tiempos, y á proporcion que ha aumentado la cultura, y la vida urbana ha adquirido mayor complexidad por la multiplicacion complexa de habitaciones, esas proyecciones han ido disminuyendo hasta quedar reducidas, en las construcciones mas modernas y á tenor de las ordenanzas municipales, á una pequeña cornisa que sirve generalmente de sosten á las canales colectoras del agua de los tejados.

Despues de estas esplicaciones un tanto minuciosas, si se quiere, pero necesarias, porque así evitamos el tener que hablar nuevamente de cubiertas al examinar las demás casas que se encuentran en combinacion, ya que la tectura viene á ser en todas la misma, despues, repetimos, de estas esplicaciones generales, al concretarnos al exámen de la casa aislada que nos ocupa, hemos de manifestar que en un edificio de esa naturaleza que no está en contacto, ni en combinacion siquiera con otros edificios, y ni siquiera

con la calle ó vía pública, la forma y materia y disposicion del tejado son cosas enteramente libres é indiferentes para la urbe, bastando solo con que respondan á su objeto esencial de defender la casa de los metéoros que por su parte superior pudieran afectarla, sin consideracion de ningun género hácia la vecindad que no tiene, ni al tránsito público que se verifica á distancia de la misma.

Así es que, solo consideramos la solidez necesaria á la resistencia y la forma conveniente á la espulsion de las aguas, circunstancias que hallamos enteramente adecuadas á su objeto y destino; y así damos por terminado este pequeño tratado de las cubiertas bajo el punto de vista de su esterior, envolvente general del edificio en su conjunto, y pasemos á examinarlas en su parte inferior é interior de las habitaciones del mismo edificio.

2D.

Del cielo de la casa.

Entre la cubierta del conjunto de la edificacion y el espacio propiamente destinado, ora á la estancia, ora á las vías domésticas, se interpone lo que se llama techo ó cielo de la habitacion, y sirve principalmente para completar el aislamiento y defensa de esta por la parte superior, y al propio tiempo para quitar á la vista la poco grata prospectiva que la cubierta con sus armaduras, presenta por la parte de su forro, si así puede apellidarse.

No hablaremos aquí del espacio, de forma siempre irregular y bajo de techo, que queda entre la cubierta y el cielo de las habitaciones, porque en la casa que nos ocupa, no presta ningun servicio como no sea tal vez para tener arrinconados algunos trastos viejos. Parece imposible que ese espacio con todas las malas condiciones que reune por su forma y situacion, haya venido en los tiempos modernos de civilizacion y cultura á aprovecharse para viviendas humanas. De esto, empero, tendremos ocasion de hablar mas adelante. Como que el cielo de las habitaciones tiene solo por objeto, segun acabamos de ver, completar la incomunicacion de la estancia con las afecciones atmosféricas que por las rendijas ó porosidad de los materiales del tejado pudieran trasmitirse, su construccion se reduce casi siempre á un cañizo ó combinacion de delgados listones revestidos de yeso y del papel correspondiente á

cada habitacion, con las formas y ornamentacion que se hace mas adecuada al objeto ó destino de cada estancia. Con esto quedaria dicho todo cuanto cabe decir en una obra como la nuestra, respecto de los cielos que, así como son comunmente rasos, que es como acabamos de grafiarlos, son á veces tambien de bovedilla; si la sobreposicion de esos cielos, constituyendo la techumbre de la habitacion, no viniese á constituir el límite superior del espacio que cada pieza ocupa, y á definir por consiguiente la capacidad de ese mismo espacio, circunstancia gravísima de resultados trascendentales, no precisamente en la casa de cuyo exámen seguimos ocupándonos, donde todo es holgura, sino en la mayor parte de las demás casas combinadas, donde ese espacio se mide por centímetros. Empero, la gravedad misma de esa circunstancia, nos aconseja dedicar á su estudio un pequeño tratado á parte.

4 C.

Cubos atmoféricos de la casa.

Este título, en medio de su aparente sencillez, encierra una de las mas graves cuestiones que en urbanizacion pueden presentarse. Mucho importa, muchísimo, que tenga la familia en su hogar el número de piezas ó departamentos necesarios para la movilidad y estancia de todos y cada uno de sus individuos, con el fin de que todos y cada uno puedan funcionar de una manera desembarazada en provecho propio y en bien comun, sin causarse recíprocamente embarazos y molestias que pueden ser orígen de cotidianos disgustos que destruyen la felicidad doméstica. Empero, muchísimo mas que esto todavía importa que las piezas destinadas á la estancia tengan la capacidad conveniente, así para la movilidad individual, como para el consumo de aire sano que el cuerpo humano necesita constantemente. Porque hay que tener muy presente, cosa que con ser muy trivial, parece sin embargo de todo el mundo olvidada, hay que tener muy presente, repetimos, que la capacidad de una estancia no se mide por el área pisable que su proyeccion horizontal nos ofrece, sino que es el cubo atmosférico encerrado entre el suelo y el techo y entre las paredes laterales que en todos sentidos definen y limitan dicha estancia. De suerte que entre dos piezas de una misma estension superficial, aquella tendrá mayor cabida atmosférica, y por consi-

guiente mejores condiciones de habitabilidad, que presente mayor altura vacia entre el suelo y el techo.

Y esta capacidad de la vivienda, en la cuestion que nos ocupa no significa una estension simplemente superficial que refluya solo en la holgura del movimiento, sino que espresa el aire atmosférico disponible para la respiracion, ese primer elemento de vida que el hombre ha menester, si no en un estado de completa y constante pureza, al menos de modo que no perjudique su delicado organismo, y que si es viciado, vicia á su vez nuestra sangre y nuestros humores, y llega á ocasionar la muerte, que no siempre es pronta, pero que no por ser lenta, deja de ser mas temible. Hé aquí, cuánta es la importancia y trascendencia que encierra la cuestion de capacidad de una vivienda, que nosotros, considerándola bajo su verdadero punto de vista, denominamos cubo atmosférico de la casa.

A pesar de la importancia de la capacidad, apreciada bajo este punto de vista, que es el único verdadero, por regla general solo se cuenta el número de piezas que tiene una habitacion, y por él se juzga de sus buenas ó malas condiciones, así como de su precio. Parece imposible que la atencion general no se haya fijado sobre este particular, cuando la trascendencia de la capacidad es tan notoria, tan palpable. La pieza en que dormimos ó estamos durante algunas horas, es para nosotros un almacen destinado á suministrarnos hora por hora, minuto por minuto, segundo por segundo, la cantidad de aire, dotado de buenas condiciones, que incesantemente por medio de la respiracion absorbemos, consumimos, gastamos, porque no debe olvidarse, que el que aspiramos ó arrojamos despues de habernos servido de él, ya es malo y no podria servir para una segunda inspiracion, si la cualidad de ser una materia fluida y gasiforme, no hiciese que se mezclase y confundiese inmediatamente de salir, con el resto del ambiente. Mas á pesar de esta mezcla espontánea, cuando ella es muy repetida, llega á viciar todo el ambiente de una habitacion, y entonces la respiracion continuada de ese aire viciado, produce en la sangre y en los humores una alteracion mas ó menos profunda, segun sea el tiempo mayor ó menor, durante el cual hayamos estado consumiéndolo. De esto proviene ese hedor pesado y á veces insoportable, propio de las cárceles y de algunos hospitales y de casi todos los establecimientos públicos en que se acumula mucha gente en un espacio proporcionalmente pequeño. Y en las casas particulares, de esa misma causa procede un mal olor que se nota siempre por las mañanas en un gran número de ellas; y hasta deben atribuirse al mismo orígen el abotagamiento de ojos y rostro, la palidez y cierto entumecimiento de miembros, que

se esperimenta al salir de las alcobas donde se ha pasado la noche con las puertas y ventanas y hasta las vidrieras cerradas. Por manera que, gracias á la reduccion de capacidad, vamos no pocas veces á perder las fuerzas vitales, allí mismo donde íbamos á recuperarlas, contrayendo quizás un principio de enfermedad que puede con el tiempo causarnos la muerte. Basten por ahora estas indicaciones, que lugar tendremos de esplanarlas, pues cuestiones hay que conviene agitar con frecuencia, á fin de que se esclarezcan, y sean comprendidas por todo el mundo, y produzcan sus saludables efectos.

Por lo demás, en la casa que recorremos y examinamos, construida con toda la holgura necesaria, como lo prueba la zona aisladora que en su contorno se ha dejado, la cual, aun bajo este punto de vista, presta importantísimos servicios, pues impide que el aire viciado de la calle se cuele inmediatamente en las habitaciones, al cual sirve como de tamiz, en esa casa, asi los corredores como los pasillos y todas las estancias reunen la capacidad atmosférica conveniente; y de seguro que los que en ella penetren, aunque sea de mañana y antes del oreo, no habrán de esperimentar esa sensacion ingrata que, quien quiera que á tal hora entre en una habitacion comun, esperimenta siempre.

Hay mas: como en esa casa existen localidades apropósito para cada cosa; no se encuentra en las piezas de estancia, ni en las de paso esa acumulacion de muebles á veces muy voluminosos que tan considerablemente merman el cubo atmosférico en los pasillos y estancias de las casas adocenadas, y que constituyen una causa permanente y general de disminuir la capacidad allí donde está ya escesivamente reducida.

4 B.

Vanos practicados ó dejados en el alzado, asi del interior, como del esterior.

La vida del hombre se compone de una sucesion consecutiva de alternativas, ora de movimiento, ora de reposo, ora de comunicatividad y ora de aislamiento. Una situacion misma, continuada demasiado, nos fatiga, nos aburre, altera las condiciones de salud de nuestro cuerpo, cuyas fuerzas destruye, y tal vez aniquila para siempre. Los cambios y alternaciones sucesi-

vas y convenientes entre las diversas situaciones propias de nuestra naturaleza, nos alegran por el contrario, nos reaniman, nos vigorizan. El movimiento nos predispone admirablemente para la quietud, así como la quietud nos habilita para el movimiento: de la propia suerte tambien, el aislamiento y la soledad nos preparan y disponen para el trato del mundo, como el trato y roce del mundo nos hace esperar, apetecer y buscar la soledad.

Al propio tiempo, la luz que tan ardientemente anhelamos y que parece un elemento necesario á nuestra existencia, llega á fatigar nuestro espíritu y hasta á perjudicar nuestro órgano visual si es demasiado viva, ó persevera por mucho tiempo, por cuya razon, despues de algun tiempo de haber estado en plena luz, ora quebrantamos y templamos la viveza de sus rayos, ora vamos decididamente en busca de la oscuridad que aborrecíamos, y que pronto nos fastidiará de nuevo, obligándonos de nuevo á buscar la luz. Un fenómeno análogo sucede respecto de la temperatura y de la ventilacion. Una temperatura elevada enerva nuestras fuerzas, y esto nos obliga á ir en busca de otra mas baja, y esta á su vez que tambien produce en nuestro organismo análogos efectos con su continuacion, nos fuerza á procurarnos la elevada. Lo mismo nos sucede con el viento que alternativamente buscamos y eludimos. Estos son los contrastes de la vida. Pues bien, á todos esos diversos contrastes, para procurarnos los cambios de situacion que ellos requieren, están consagrados los vanos, así interiores como esteriores de la casa, armados de su correspondiente maderage. En efecto, así como los macizos representan el aislamiento perpétuo y necesario; así los vanos con sus correspondientes *valvas*, y permítasenos esta espresion que si la casa es para el hombre lo que la concha para los testáceos, no debe ser reputada impropia, así los vanos, decimos, con sus valvas representan la comunicatividad con el mundo esterior, mas no una comunicatividad permanente ó inevitable, sino temporal, contingente, subordinada de una manera absoluta á la voluntad del morador.

Por medio de esos vanos entra y sale, sale y entra cuando se le antoja, ora en su estancia individual, ora en la de la familia, ya puede ponerse en contacto con esta, ó de ella aislarse, ya puede buscar ó huir el trato con las personas estrañas. Por medio de esos vanos se proporciona, ahora el sol y la luz, el calor y las vistas, luego la oscuridad y las tinieblas, la frescura y el suave ambiente. Por medio de los vanos, en fin, puede vivir á voluntad y todo el tiempo que quiera, ya concentrado y encerrado dentro de sí mismo, ya en comunicacion con todo el mundo esterior, con el universo.

Importa, pues, examinar la calidad y circunstancias, el número y la dis-

posicion de esos vanos en la casa de que nos ocupamos, á fin de apreciar debidamente los servicios que cada uno de ellos presta, y de qué manera están atendidas y satisfechas las necesidades de la familia, á que han de responder.

Los primeros que se nos ofrecen al paso, son los destinados á puertas de entrada y salida de la casa, considerada en su conjunto. Como que se trata de una casa aislada, tiene puertas en todos los lados, que aun cuando de diversa categoría, pueden prestar servicios análogos, pues al propio tiempo que por la de la fachada principal entrarán y saldrán los amos y sus relaciones; de las demás, una estará destinada á carruages y caballerías y otras á diversas dependencias, no faltando tal vez una que facilite una salida reservada. Tales son las ventajas que con relacion á puertas esteriores proporciona el aislamiento á la casa, que por su medio puede tener á su alrededor todas cuantas le convengan, y en la forma y modo que mejor parezca al dueño.

Tras esas puertas esteriores que responden á las necesidades de comunicacion viaria de la familia con el mundo esterior, vienen las interiores de cada uno de los departamentos destinados, ora á la comunicacion, ora á la incomunicacion de todos y de cada uno de los individuos de la familia entre sí y con el resto de la misma. Por este sistema de puertas, así interiores como esteriores, el movimiento del individuo pasa sucesivamente desde el fondo de su estancia hasta la trascendencia mas universal, de la propia suerte que desde esa trascendencia hasta el último rincon de la casa. Por el contrario, cerradas las maderas de esas puertas, desaparece esa admirable comunicatividad, y la familia y el individuo se consideran seguros en su grata soledad y fecundo aislamiento.

Por lo que hace á los demas vanos, destinados á proporcionar á la casa á la familia y á los individuos sol, luz, vistas, ventilacion, en una palabra, comunicaciones con todos los elementos benéficos de vida, de espansion y recreo que la naturaleza próvida ha puesto á su disposicion, esos vanos se encuentran simétricamente esparcidos por todos los paramentos del edificio, proporcionando inefables goces é inapreciables ventajas, así á la colectividad de la familia, como á cada uno de sus individuos. Separada la casa de todas las demás que constituyen la urbe, no solo por las calles que se desarrollan en torno suyo, sino tambien por la zona aisladora que constituye en su derredor una parte integrante del solar sobre que se levanta, disfruta del incontestable derecho de abrir vanos en la forma y dimensiones y en los puntos que mejor cuadre á su dueño para la comodidad de las habitaciones in-

teriores. Así es, que no hay estancia ni pieza alguna en que la luz y el aire sean convenientes, que no tenga su vano correspondiente, por cuyo medio puede fácilmente proporcionarse aquellos beneficios. Además, con el auxilio de las puertas, cristales y persianas, puede interceptar cada individuo á su voluntad y gusto esas comunicaciones con el mundo esterior, ó bien atenuarlas, modificarlas y graduarlas, segun lo crea mas adecuado.

Por otra parte, la misma distancia á que se encuentra situada la casa respecto de los demás edificios, hace que la elevacion de estos no sea obstáculo á que la bañen los rayos del sol desde pocos momentos despues de estar sobre el horizonte el astro del dia, hasta momentos antes de trasponerse.

Hay mas: como el aislamiento no es solo por los lados, sino tambien por la parte superior é inferior, es decir, en todos conceptos y sentidos; al paso que por la parte inferior puede cómoda y fácilmente depositar y espeler de su seno todos cuantos objetos líquidos y sólidos pudieran perjudicarla ó ser un obstáculo á su comodidad y aseo; por la parte superior puede proporcionar por medio de vanos-claravoyas ó tragaluces, la preciosa luz zenital á todas cuantas piezas de estancia ó de vialidad no pudieran tal vez recibir directamente la de los costados. Por manera que cabe decir que está situada en medio de una atmósfera de luz y de aire puro y saludable.

Decimos que es puro el aire que baña nuestra casa aislada, porque, aun cuando por regla general no sea esa la condicion de los aires en medio de las grandes urbes, donde suponemos establecida esa casa; no obstante, como se trata de un edificio completamente aislado por una zona de terreno propio suyo, resulta que el aire para pasar desde la vía pública á aquellas afortunadas habitaciones, ha de atravesar dicha zona, la cual con su vegetacion, aunque no muy elevada á fin de que no perjudique las vistas, carda por decirlo así, y purifica el ambiente de las emanaciones nocivas que pueda contener, y hace que reuna en gran parte, si no en un todo, las salutíferas condiciones del aire de la campiña.

Finalmente, esa misma situacion aislada, además de todas las ventajas que acabamos de enumerar, le proporciona tambien las inestimables sobre toda ponderacion, de librarla de las imprudentes y escudriñadoras miradas de la vecindad, siempre fisgona y entrometida, no menos que de los estrepitosos é incómodos ruidos de la calle y de las casas circunvecinas. Sabemos que estas últimas ventajas no corresponden propiamente á los vanos de que estamos hablando; mas ya que al tratar de estos, hemos debido trazar el cuadro halagüeño que presenta una casa aislada en sus relaciones con el mun-

do que la rodea, hemos querido darle esas últimas pinceladas que de una manera tan elocuente manifiestan la venturosa independencia, libertad y comodidad de que dicha situacion disfruta. Sobre que, como los vanos destinados á servir á la comunicatividad con el mundo esterior, son los conductos por donde penetran en lo interior de la casa, así las miradas como los ruidos de la vecindad, no está tan fuera de su lugar el decir y consignar que, gracias al aislamiento, ora estén cerrados esos vanos por su maderamen, ora estén abiertos, no hay que temer que se introduzcan por ellos ni el fisgoneo impertinente ni el ruido molesto.

Desgraciadamente, merced al codicioso, y en nuestro concepto, mal calculado aprovechamiento del terreno, son raras, muy raras, como hemos dicho antes, las casas particulares que se encuentran en tan ventajosa y envidiable situacion. El aislamiento, origen de la independencia y de las comodidades domésticas, ha ido poco á poco mermándose hasta el estremo de haber desaparecido casi por completo; y aun en rigor pudiéramos decir por completo, ya que hay habitaciones, y no pocas, cuyos medios de comunicacion esterior se reducen á una puerta adosada á un miserable patinejo, único espacio aislador de que le es dado disfrutar. Despues del exámen que acabamos de hacer de la casa aislada en que, sin las superfluidades del lujo de que con todo propósito no hemos querido ocuparnos, porque en materia de urbanizacion nada vale ni significa, se encuentran todas las comodidades y conveniencia apetecibles al hombre social, causa horror y espanto, y hasta parece imposible que en nuestra escursion investigadora hayamos de descender á tanta privacion y miseria. Y no obstante, en nuestro exámen, que podrá ser severo, pero verídico, puntual y exacto, encontraremos dolorosamente ese estremo degradante é indigno de la civilizcaion y cultura, y aun de los sentimientos humanitarios de nuestra época. Repugnante será para nosotros entrar en esas zahurdas asquerosas y malsanas, empero, cueste lo que cueste, es preciso decir la verdad toda entera, que de este modo tal vez nuestra civilizacion, avergonzada de su obra, procurará enmendar sus yerros y desvios, para lo cual, nosotros por nuestra parte no hemos de dejar de mostrarle en su lugar correspondiente, la segura y fácil senda que, conduciéndola al perfeccionamiento de esta viciosa, corruptora, impolítica, inmoral y por añadidura anacrónica urbanizacion, abra á la humanidad un glorioso porvenir de ventura, basada sobre la independencia del hogar doméstico.

Entre tanto, seános permitido continuar nuestra analítica tarea y examinar de qué manera por un órden lento y sucesivo se han ido quitando á la

casa-habitacion todas sus condiciones, hasta las mas esenciales, dejándola reducida en algunos casos á un mezquino dormitorio, que á veces, mas que albergue de una familia, tiene las apariencias de pocilga.

2 A.

De la casa simplemente combinada.

Con el fin de presentar la casa aislada, tipo de perfeccion entre las habitaciones, tipo que aunque raro en las urbes, no podíamos dejar de tomarlo en cuenta, ora porque como quiera que sea, existe y debia por ende formar parte de nuestro inventario, y ora tambien porque ha de servir de punto de comparacion y de partida para las demas habitaciones que encontraremos en nuestra investigacion, con el fin, decimos, de presentar esa casa modelo, hemos prescindido de la historia del solar considerado ya en su último grado de trituracion, que es sobre el que se establece la planta de una casa. Llenado ya aquel objeto, volvamos al solar diminuto, pero no tanto aun, que no pueda dar lugar á una zona de aislamiento en torno de la casa. Suponemos, pues, á esta en situacion aislada, pero con un propietario ganoso de sacar de su finca todo el provecho posible, en medio de una urbe donde, á causa de su crecimiento aunque lento, se encuentran ya mas familias que casas, y donde por consiguiente la habitacion empieza á ser un artículo buscado. ¿Qué puede hacer, qué hará un propietario en tal situacion colocado? Por un lado, no quiere privarse de la habitacion cómoda que ocupa en su casita de solos bajos; por otro lado le aguijonea la codicia del aprovechamiento de su terreno que va siendo cada dia mas apetecido y buscado. Al fin encuentra un medio de dejar completamente satisfechas sus aspiraciones, y este medio consiste en duplicar la planta de la casa, constituyendo un piso artificial, que á la vez sea el cielo ó cubierta de su habitacion baja, construir los alzados de esa nueva planta sobre los de la baja, á la conveniente altura para poder establecer un tejado que sea la cubierta comun de todo el edificio. El problema queda así resuelto, no subsistiendo mas que una sola dificultad, consistente en la vía que haya de poner en contacto esa nueva habitacion sobrepuesta con la calle, y en las vías ó conductos de espulsion de los residuos animales y vegetates, que constituyen dos necesidades imprescindibles para

la nueva habitacion. En cuanto á las vías de esportacion de resíduos, la dificultad desaparece fácilmente, pues todo se reduce á poner en comunicacion los tubos del piso superior con los del inferior que tienen igual objeto, con lo cual la habitacion del propietario, nada ostensiblemente pierde. La espulsion de los humos puede fácilmente verificarse en un sentido inverso, es decir, continuando los conductos inferiores por el mismo sitio en que hayan de establecerse los del piso superior comunicándolos entre sí. La necesidad de la vía de comunicacion, con ser la mas apremiante, es la que ofrece mas inconvenientes, porque no basta una puerta abierta en cualquier punto de los paramentos al ras del piso, pues desde allí al ras de la calle hay una distancia bastante para que el hombre, destituido de alas, no pueda salvarla sin el auxilio de algun medio vial, resistente y pisable: podrá no entrar en su casa montado ó en carruage, como puede hacerlo el habitante del piso bajo, pero al menos debe poder ir á pié, para lo cual necesita, como hemos dicho, un medio resistente y pisable. La idea de una escalera se ofrece desde luego como el auxilio mas oportuno al intento; pero la escalera, que al fin es una vía, necesita un espacio donde asentarse y desarrollarse, inconveniente que no se vence por empinada que se coloque; de consiguiente queda en pié la dificultad por falta de espacio, pues el propietario no quiere perder ni un palmo del terreno de su habitacion para establecer una escalera interior, ni por otra parte quiere tampoco esponerse á las molestias, privaciones é inconvenientes que semejante escalera podria acarrear al interior de su casa. Entonces ocurre la idea de que la escalera sea esterior: puesto que existe la zona aisladora, aunque estrecha, basta para dar lugar al asentamiento de dicha vía, la cual, para que no perjudique á ninguno de los vanos de la habitacion interior, se coloca por fin en el intervano ó macizo que se cree mas oportuno.

De esta manera se establece la primera habitacion en el espacio levantada á una altura regular sobre el nivel de la calle, y aun cuando las incomodidades y privaciones que para la comunicacion viaria con el esterior ofrece la via-escalera, pudieran ser obstáculo para encontrar inquilino, como las habitaciones empiezan á escasear, no falta quien carga con la recien construida.

Una vez encontrado y aplicado con ventaja material del propietario este recurso de esplotacion del espacio por medio de la duplicacion artificial de las áreas edificables, es claro y lógico al propio tiempo que su empleo no se limitase al primer piso. Con la misma facilidad con que se construyó el primero podian construirse otro y otros superiores; y asi sobre el primero se estable-

ció el segundo, sobre el segundo el tercero, donde se paró la edificacion durante una larga época, como para tomar aliento y emprender en tiempos mas modernos las edificaciones hasta cuartos, quintos, sestos y aun sétimos; de cuyo fenómeno no habria de sernos muy difícil citar repetidos ejemplos.

Una innovacion, sin embargo, se ha hecho en ese sucesivo y sorprendente desarrollo de las sobreposiciones de viviendas, tal es la de encerrar la escalera en el interior de la planta destinándola un patio cubierto. Al construirse nuevos edificios con la idea preconcebida de sobreponer viviendas á viviendas, imitando el ejemplo del inventor de este sistema *estratoide*; vistos los inconvenientes de las escaleras esteriores, sobre todo del primer piso para arriba, se concibió y realizó la idea de destinar á ellas un espacio lo mas reducido posible, por supuesto, y para que pudiese serlo mas, se inventó la idea de que esas vias ascendentes se desarrollasen en sentido hélico sobre su misma planta. La esplotacion deberia levantar un monumento al inventor de este sistema, como compensacion de los continuados anatemas que la higiene y la humanidad contra él constantemente lanzan.

Pesada y dura cosa es la subida á esas habitaciones, á tanta altura sobre el nivel del suelo levantadas; pero por lo menos esas habitaciones, mientras no sonó la hora fatal de su trituracion y de mayores complexidades, conservaron las ventajas inherentes al aislamiento, que si fué destruido por la parte superior é inferior, por consecuencia de la estratificacion, quedó al menos salvo é intacto en cuatro de los lados del cubo habitable. Por esos cuatro costados pueden las tales viviendas recibir luces y ventilacion, mientras no vengan nuevas casas fronterizas del mismo género á perturbar esos servicios, que es lo que luego veremos suceder con mucha frecuencia.

Otra innovacion muy importante á los esplotadores, y poco equitativa ciertamente para los esplotados, se introdujo en las habitaciones sobrepuestas, cuando la estratificacion se estableció en sistema. El espacio, pues hay que notar aquí de paso que con tales construcciones el espacio es el que se esplota, sirviendo el terreno solo de punto de apoyo ó *sustentáculo*, el espacio, repetimos, es infinito, y admitiria, por consiguiente, una esplotacion infinita; pero como las fuerzas del hombre son finitas y limitadas, y como por otra parte habiéndose abusado de este medio hasta un estremo escandaloso, la administracion tuvo que poner coto y medida á esas babilónicas elevaciones; la esplotacion del espacio tuvo que sujetarse á límites determinados. En tal situacion solo se pensó en los medios de sacar el mayor provecho posible de ese espacio limitado. Y como el medio mas sencillo era el de meter en él

muchos estratos de viviendas, se admitió y practicó ese medio como el mas conveniente. Para conseguir el establecimiento del mayor número posible de pisos, no habia mas que reducir las alturas de los mismos; y se redujeron, en efecto, hasta el estremo de que en algunas habitaciones, entre piso y techo apenas media la distancia necesaria para que un hombre de regular estatura pueda andar por ellas con el sombrero puesto sin inclinarse.

Una circunstancia muy esencial hay que notar respecto de las alturas entre suelo y techo de los estratos, y es que esas alturas no son iguales en todos ellos, sino que varian entre unos y otros de una misma casa. Por regla general disminuyen á medida que es mayor su elevacion respecto del suelo de la calle. De manera que el primer estrato ó piso tiene mayor altura que el segundo, este mayor que el tercero, y así sucesivamente, hasta llegar á la cúspide y remate de esta estratificacion, donde la inclinacion de la cubierta general modifica radicalmente las alturas del piso, que inmediatamente cubre, en tales términos, que siendo esas alturas regulares en el centro, vienen á quedar reducidas á la nulidad, á cero, en los puntos de la periferia en que la armadura del tejado viene á confundirse con el piso de la habitacion.

En tiempos posteriores y muy modernos la estratificacion, condenada á no poder levantarse á mayor altura, buscó una compensacion de tales prohibiciones en los subterráneos, donde, como puede trabajar libremente, llevaria trazas de profundizar hasta el centro de la tierra si las filtraciones á que á cierta profundidad no hay revestimiento que resista, pues atacan en todas direcciones y conceptos, no opusiesen un obstáculo insuperable. No obstante, no es difícil ver en las grandes urbes hasta dos subterposiciones en este sentido. Despues, cuando examinemos al hombre funcionando en esas cavernas troglodíticas, sin ventilacion y sin luz natural, guiados por la antorcha de la sana filosofía, veremos las escelentes condiciones de habitabilidad que ofrecen semejantes antros.

En ocasiones, cuando el solar era un tanto mas holgado, y no apremiaba con tanta urgencia á la conglomeracion el acrecentamiento del vecindario, en vez de sobreponerse viviendas á viviendas, se desparramaban por el suelo formando un patio central, en torno del cual se construian pequeñas, aunque independientes habitaciones, que disfrutaban en comun de aquel patio ó corral, que era á manera de plaza pública del pequeño vecindario, y que por lo comun tenia solo un paso ó callejon cerrado con su correspondiente puerta, el cual le servia como de pedículo para unirlo á la via pública, por la que recibia la vecindad el jugo vital. Esta es la primera manifestacion que de la

juxtaposicion encontramos en el desenvolvimiento de cualquier urbe, y que tal vez haya servido de centro de atraccion, para la formacion primitiva de lo que despues ha llegado á ser una urbe esclarecida y grandiosa.

En España, este sistema de construcciones, que sistema cabe llamarlo, porque está sujeto á ciertas reglas comunes y hasta á ciertas formas, este sistema tiene entre nosotros su nombre, y se llama *corral de vecindad*, espresion que hoy dá una idea poco grata ciertamente, pero justa, del estado de suciedad en que han de encontrarse habitualmente patios de tal manera cerrados. Es probable, sin embargo, que ese sistema fuese el á que tuviesen que apelar no pocas veces los pequeños vecindarios, constantemente espuestos á ataques esteriores durante las cruentas y continuadas guerras de la edad media. Lo cual se comprenderá mas fácilmente, si se considera que tales construcciones son una especie de remedo harto imperfecto del *castrum* romano, y es muy verosímil que sea lo mismo que los pueblos del Norte, los teutónicos designaron con la palabra *bourg*, ó burgo españolizado, que significa propiamente lugar de refugio.

Al hacer nuestras investigaciones sobre los núcleos primitivos de varias urbes, convencidos, seguros de que no son pocos los que tuvieron su principio en un *corral* de esa naturaleza, hemos llegado á sospechar que la etimología de esa palabra era *con-real*, que equivale á *real-comun*, es decir, *castrum*, *bourg*, ó refugio escogido por algunos compañeros como lugar donde pudiesen *acorralarse* en caso de peligro comun. Y nótese bien, para que no se conceptúe ridícula nuestra etimología, que á la idea *corral*, vá constante é inseparablemente unida, la de cerramiento, y que así como hoy, enmedio de nuestra cultura, lo consideramos como un lugar de seguridad y refugio para los animales domésticos, pudo muy bien, en tiempos mas ruscos y turbulentos, reputarse refugio digno de los hombres. Tanto es así, en tales términos la palabra *corral* no daba antiguamente la idea de una cosa sucia y asquerosa; como que en los ejércitos se llamaba *corral* el cuadro que las tropas escogidas formaban en torno del rey, es decir, que los nobles y generosos pechos de aquellos valientes formaban las bardas ó muros de aquel corral del rey, ó puesto de seguridad para el monarca. De aquí indudablemente la equivalencia del *real* castellano al *castrum* de los latinos. Andando el tiempo, y despues que los *corrales* no hubieron ya de servir á un objeto belicoso, fueron poblándose en la forma que hemos indicado antes, y como se estableciese en ellos la comunidad del patio central, aplicado á todos los usos domésticos y sus auxiliares, no siempre pulcros; la palabra *corral*, que por otra parte ya no significaba el lugar de refugio para el hombre, sino el que que-

dara del *real* vacío y descubierto, destinado para guardar los animales domésticos, y depositar los resíduos del hogar, tomó la acepcion de un lugar inmundo y sucio.

Estas construcciones, en torno de un patio, mientras no se elevaron sobre el piso bajo, y mientras conservaron por la parte esterior, ya que no puertas, al menos algunos vanos de ventilacion y de luz, llevan grandísimas ventajas á las viviendas sobrepuestas, ya por la facilidad de las comunicaciones con el esterior, ya por ofrecer el patio por un lado, y la zona circundante por el opuesto, poderosos auxiliares á las necesidades y conveniencias domésticas, aparte de la mayor seguridad que en tiempos de disturbios y de bandolerismo ofrecen.

Así es que donde quiera que la especulacion no ha entrado á ejercer su fatal dominio, y las urbes han podido seguir en su desarrollo una marcha natural y holgada, lo que primitivamente fué fachada de las casas acorraladas se convirtió en *envés*, y la antigua parte posterior fué convertida en fachada, donde se encuentra aun hoy la entrada principal. Y aquí haremos notar que este fué el motivo originario del cambio de acepcion de la palabra corral que antes hemos indicado como que desde entonces el espacio descubierto, libre de edificacion, fué relegado á todos los usos menos limpios de la casa.

Otra circunstancia creemos digna de hacer notar aquí, puesto que la ocasion brinda á ello. En casi todas las urbes se encuentran islas de edificacion ó intervías en que las casas están de tal manera construidas y dispuestas, que ocupan la periferia del espacio aislado por las vías públicas, quedando en el centro un espacio mas ó menos grande que, aparte de ser destinado en su planta para auxiliar de los usos domésticos en su cubo atmosférico, presta todos los buenos servicios de una zona aisladora para la luz y la ventilacion á todos los edificios circundantes. Pues bien, esta economía y disposicion de los intervías tiene su orígen en el primitivo sistema de que venimos hablando, de estender las construcciones en torno del real comun á un pequeño vecindario. Y es de notar, por fin, que este sistema es el predominante en nuestra Península ibérica, como que se encuentra todavía en pleno ejercicio y funcionamiento donde la escesiva conglomeracion de vecindario no ha escitado la codicia del aprovechamiento inmoderado de los solares. No es estraño, pues, que haya algunas urbes que tengan el nombre de corral ó corrales, denominacion que indica un origen algo mas noble y digno del que vulgarmente se les atribuye.

Esta juxtaposicion de que venimos hablando, y en la forma en que la he-

mos presentado como tipo originario, no es, segun hemos dicho antes, tan desventajosa como la sobreposicion anteriormente descrita. Cuando, empero, á esas construcciones han ido adosándose por la parte esterior otras que les han arrebatado por ese lado su natural libertad, lo cual ha sucedido siempre en las urbes condenadas á crecer y desarrollarse dentro de un ámbito limitado por murallas de fortificacion ó fiscales; y cuando á esa juxtaposicion posterior ha venido á agregarse la sobreposicion; entonces se han esperimentado todos los malos efectos y resultados de la conglomeracion. Mas la concurrencia simultánea de todos estos accidentes y circunstancias pertenece ya á otro agrupamiento de casas, que constituye la combinacion complexa, que es de la que vamos por consiguiente á ocuparnos.

3 A.

De la casa, considerada en combinacion complexa.

Despues de haber examinado la casa sencilla que se levanta libre y orgullosa, por decirlo así, enmedio de un campo de accion y funcionamiento que, al paso que la aisla del contacto inmediato y violento de las demás que la rodean, le presta otros importantísimos servicios; acabamos de ver de qué manera al multiplicarse su planta por medio de la sobreposicion de pisos, de la propia suerte que al conglomerarse por las juxtaposiciones de otras viviendas á ella agregadas, ha ido perdiendo muchas de sus naturales conveniencias, y algo, y aun mucho, de su no menos natural independencia y libertad. Todavia, empero, ora se considere la sobreposicion en abstracto de toda juxtaposicion ora la juxtaposicion, separada de la sobreposicion, siempre conserva la viviendo algo de su noble y primitiva autonomía, y le quedan medios de funcionar con algun desembarazo. En efecto, la simple sobreposicion deja á cada una de las habitaciones sobrepuestas el libre uso de luces, vistas y ventilacion por todas sus faces laterales, por mas que le merme el correspondiente á la parte superior é inferior; y por el contrario, la juxtaposicion, por uno ó dos de los lados, le permite dicho libre uso por los demás, en que no hay juxtaposicion alguna, y además, el que puede ejercer por la parte superior é inferior. Poco es, en rigor, lo que le queda de su natural libertad originaria; algo, sin embargo, conserva de ella, y con ese algo podria pa-

sarse, si no viniese á arrebatárselo otra combinacion mas complicada, á causa de la concurrencia de la juxtaposicion y de la sobreposicion á la vez, llevadas una y otra por la especulacion hasta el estremo mas exajerado. En efecto, el desmesurado aprovechamiento y esplotacion de los terrenos, poco satisfecho con levantar á la mayor altura posible los edificios, ha ido adosándolos unos á otros, no por uno ó dos de sus costados, sino por todos, de manera que por ese sistema las construcciones quedan envueltas unas por otras, sin que á ninguna de ellas, salvas por pura y absoluta necesidad las de esquina, le queden mas comunicaciones con el esterior, ni mas medios de accion y de vida, que los que pueda proporcionarle uno solo de sus lados, que no siempre, ó mejor raras veces, es el demas estension. Y se comprende que ese lado descubierto, única fachada que le queda de las cuatro primitivas, ha de ser el de mas reducidas dimensiones, si se toma en cuenta que, al verificarse la trituracion del gran solar interviario en varios diminutos solares, con el objeto de facilitar la mas omnímoda esplotacion del terreno; se hizo ya bajo el concepto de que habian de levantarse edificaciones juxtapuestas por todos sus lados menos por ese de la fachada que, como era el único de respiracion y de vida esterior, fué el que servia de base para los precios, que eran mayores ó menores en cada solar triturado, segun la estension de fachada que este tenia. Hé aquí, porque las casas de los grandes urbes tienen, por lo comun, poca fachada y mucho fondo.

Gravísimos son los inconvenientes que la sobreposicion y juxtaposicion reunidas, causan á las habitaciones. El primero es ese que acabamos de mencionar relativo á la reduccion de la fachada, pues siendo esta el conducto por donde ha de recibir la luz y el aire y toda suerte de comunicaciones con el esterior; claro es que todos estos servicios han de verse mezquinamente satisfechos, cuando es mezquina la fachada. Para suplir esta falta de fachada se ha ideado, como medio conducente, la multiplicacion de estas con patios interiores por donde cada habitacion, cualquiera que sea la altura á que se encuentre, puede recibir aire y luces. Y en efecto recibe todo esto por los patios, pero ¡qué luces, y qué aire! El aprovechamiento del terreno ha exigido que los patios fuesen estrechos, y como por otra parte las construcciones se levantan por todos sus lados á la mayor altura, á la mas considerable que es posible, vienen á asemejar los tales patios un pozo profundo por cuya boca penetra penosamente la luz, y en cuyo fondo se establece un depósito de miasmas y olores nocivos que se desparraman por toda la vecindad; bajo cuyo concepto bien cabe decir que los tales pozos lo son de aires inmundos, como si dijéramos, la sentina atmosférica de la casa.

Por otra parte, en tales construcciones conglomeradas, la gran necesidad del aislamiento del hogar, no sea mas que el que puedan proporcionar sólidos macizos, queda destruido por completo. Las paredes envolventes de cada habitacion no tienen el espesor necesario para ello: así es que el ruido y las voces trascienden de una á otra, aquellos para ocasionar molestias que perturban la tranquilidad doméstica, y estas para trasmitir á la vecindad los secretos de ese mismo hogar, convirtiendo no pocas veces en escándalo público la mas insignificante discusion de la familia, que aun para esta habria pasado olvidada, si la casa hubiese disfrutado de las ventajas del aislamiento.

El espesor de las paredes esteriores, dejando aparte la de fachada, donde es de presumir que se cumplan, al menos ostensiblemente, las ordenanzas municipales, fué reducido á la última espresion que puede tener una simple pared de carga, desde el momento en que la economía, en la construccion y en el terreno, sugirió la idea de las medianerías, es decir, de una sola pared comun á dos edificios contiguos. Gracias á este ingenioso medio, la juxtaposicion ha dejado de serlo para convertirse en confusion de dos edificios en uno, pues llevan una existencia comun y confundida en esas medianerías. Esta circunstancia ha acabado de destruir la autonomía de la casa, y fué el primer síntoma de la combinacion confusa y comunista de que hablaremos luego, justificando esas espresiones que ahora tal vez parecerán hijas de una apreciacion exagerada.

Si de las paredes laterales envolventes pasamos á examinar los suelos y los techos que limitan las alturas de cada habitacion; se verá que tampoco son sus construcciones garantía suficiente de independencia. La voz y los ruidos pasan con muchísima facilidad de uno á otro piso, de una á otra habitacion.

No le queda, pues, á esta otra aislamiento, que el que le proporciona el cubo aéreo por la parte de su fachada; pero tampoco ese medio responde generalmente á asegurar la independencia. Como la economía del terreno que redujo la estension del solar, estrechó tambien, en lo que fué dable, la vía pública, la zona aisladora que esta forma, no alcanza á establecer un verdadero aislamiento entre las casas de una y otra acera. Cada vano abierto en la fachada para proporcionar luz, ventilacion y vistas, forma un medio por el cual el vecino de enfrente puede registrar la habitacion. Así es que la complexidad de esa combinacion de que venimos hablando, no deja á la habitacion condicion alguna que garantice por ninguno de sus lados su aislamiento é independencia. Donde no está el contacto inmediato que produce la juxta-

posicion, hay la proximidad inconveniente que permite las comunicaciones ópticas y aun las orales.

Y sin embargo, todavía no es esta la última espresion del pésimo estado á que han quedado reducidas una gran parte de las habitaciones que forman esa gran colmena que se llama urbe. La habitacion, tal cual hasta aquí la hemos grafiado, conserva aun algo de su autonomía que, en medio de las escasas garantías materiales que para defenderla ofrece el sistema actual de construcciones, puede conceptuarse muy ventajosa con su último rastro de independencia que, como quiera, puede ejercer en reducido espacio á costa de mil privaciones y sacrificios, en algun rincon del hogar. Mas la esplotacion que creyó que la libertad doméstica era cosa de mero lujo, verificó en la habitacion una trituracion análoga á la que habia realizado en el intervías primero, y despues en el solar y en el espacio, y los destrozó é hizo añicos llevando la perturbacion, la confusion y el comunismo al seno del hogar de la familia, reducida á vivir en comun con otras, privándolas á todas de su existencia propia. Esto es lo que vamos á probar en el siguiente tratado, si es que acertamos á dar una idea de ese mare-magnum confuso y revuelto, que presentan las grandes urbes consideradas bajo el punto de vista de la habitabilidad á la moderna.

4A.

Del trituramiento de la habitacion, ó sea de la combinacion confusa de la casa.

Vamos á seguir hasta en su última consecuencia la lógica trituradora de la esplotacion, que ganosa de despachar su género al detall, ha ido subdividiendo la habitacion en celdillas, espendiéndolas despues á tanto la pieza, para que cada familia hubiese de contentarse con dos ó tres, y á veces con una sola, para todos los actos de su vida. Preciso es confesar que la esplotacion ha sido, en la conducta que sobre este particular ha observado, consecuente consigo misma, y ha obrado en cierta manera de conformidad con las tendencias de nuestras sociedades modernas; solo que no cabe negar por otro lado que, al ir eliminando una por una las piezas que creia supérfluas, ha comprendido como tales algunas de primera necesidad, y que, al secundar las tendencias sociales presentes, las ha empujado de una manera violenta ha-

cia un término fatal que, si Dios no lo remedia inspirando pronto, muy pronto á los gobiernos medidas de prevision que contengan el mal en su desbordado crecimiento, ha de ser la destruccion y ruina del organismo social presente.

Antes de penetrar en el exámen del caos en que se encuentra sumida la habitabilidad en los grandes centros de urbanizacion, hemos de consignar que lo acaecido con respecto á la habitacion de la familia, no es en rigor una cosa nueva, inusitada, estraordinaria; es simplemente la aplicacion á la vivienda, primera entidad urbana y social, el mismo sistema, el método mismo observado y seguido en la isla ó intervias primeramente, y luego despues en el solar. Tambien las primeras generaciones que, sin pensarlo siquiera, estaban echando los cimientos de una grande urbe, hubieron de creer que sus propiedades enclavadas entre diversas vias, habian de formar una sola entidad en que ninguna familia estraña habia de intrometerse, y sin embargo, andando los tiempos, se creyó que esa entidad interviaria era escesivamente grande, y se subdividió en solares, tan luego como el aumento de la poblacion del primitivo núcleo fué creciendo y demandó mayor número de viviendas.

Tambien á su vez los propietarios de los grandes solares en que el intervias ó isla urbana se habia dividido, hubieron de persuadirse de que su propiedad sagrada que destinaban al uso de su familia, no habia de ser invadida jamás por otras estrañas. Con tal creencia hubieron de proceder, al levantar sus grandes y cómodos edificios. Hé aquí, empero, que arreciando la demanda de nuevas habitaciones, á cuya necesidad no podia fácilmente ocurrirse dando mayor estension superficial á la urbe, desgraciadamente limitada por fuertes muros de defensa; aquellas grandes y holgadas casas fueron demolidas y desaparecieron, y los espaciosos solares sobre que se habian levantado, conceptuados como una lujosa superfluidad, fueron subdivididos en otros mas pequeños, de la propia suerte que lo habia sido el intervias de que habian formado parte.

Los honrados propietarios de la clase media que en lo interior de las grandes urbes adquirieron á fuerza de sacrificios y con el producto de su incesante trabajo esos diminutos solares, resultado de la trituracion de otros mayores, tambien esos propietarios que con su ahorro levantaron en aquellos, humildes casas para su familia, estaban íntimamente convencidos de que esas casas que ya no pecaban de escesivamente grandes, ni les sobraba comodidad, habrian de servir sola y esclusivamente para sus familias, sin que nunca ni en tiempo alguno hubiesen de venir otras que, colocadas enci-

ma ó debajo, fenómeno urbano en que, de seguro, ni soñar pudieron, viniesen á interrumpir la honesta tranquilidad y santa calma que sus descendientes disfrutasen, como ellos, en el sagrado recinto de su hogar. Y no obstante, vino posteriormente una época en que aumentándose siempre, y aumentándose cada dia mas y mas la poblacion, en términos que ya no cabia en la urbe, la cual por otro lado no podia tomar mayor estension por impedírselo las funestas murallas, y donde estas no existian, las tapias y barreras fiscales, la especulacion ingeniosa escogitó un medio para salir airosamente de ese apuro, ideando y poniendo en práctica la multiplicacion del solar y planta de la casa, por medio de la sobreposicion de pisos, reproduccion artificial de aquellos; y desde entonces las humildes casas de los honrados propietarios de la clase media, vendidas en su mayor parte á empresarios especuladores, sufrieron una trituracion análoga á la que habian ido esperimentando sucesivamente y por su turno, los intervias primero, y los grandes solares despues, solo que no siendo ya posible esa trituracion en el sentido horizontal sobre el terreno, se verificó en el vertical sobre el espacio, de que la propiedad especuladora se apoderó y que esplotó á sus anchas, como cosa suya.

A todas esas diversas y sucesivas trituraciones hemos asistido hasta aquí sin exhalar apenas una queja, si bien recordamos que alguna se nos ha escapado arrancada por la sobreposicion de habitaciones, y mas aun por la subterposicion, pues claro está que una vez ideado el medio de esplotar el espacio superior á la planta de la casa, no habia de tardarse mucho, como en efecto no se tardó, en esplotarlo en el sentido inferior. Y aun esas quejas y lamentos que hemos exhalado, mas que por los males que la sobreposicion misma pudiese por sí acarrear, eran producidas por la consideracion de los mayores perjuicios é intolerables daños á que habria de dar lugar ese diabólico invento de la sobreposicion de habitaciones, llevada hasta su última consecuencia, que es lo que ha tenido lugar recientemente, y vamos á tratar ahora.

Una vez arrancada la propiedad urbana de las manos de los pequeños propietarios que solo por sí y para sí la esplotaban, una vez amparados de ella los grandes especuladores; realizóse en el seno de las grandes urbes una revolucion completa, una trasformacion absoluta en materia de habitaciones. Por grande, por estraordinario que fuese el acrecentamiento de la poblacion, por reducido y estrecho que, proporcionalmente, fuese el recinto urbano; ya no hubo peligro de que faltasen habitaciones para todo el mundo, pues estas se multiplicaron de una manera prodigiosa y sorprendente.

Podian estas ser reducidas, podian las familias y los individuos verse en la necesidad de vivir hacinados, como esclavos negros en el sollado de un buque, en miserable, repugnante y confusa amalgama; pero lo que es habitaciones no faltaron, y la administracion pudo aplicar con todo rigor el castigo de la ley á los vagos sin patria ni hogar. La especulacion, frenéticamente previsora y activa hasta dejarlo de sobra, atendia á las necesidades del mercado, sin que nunca la demanda sobrepujase á las existencias. ¿Cómo, empero, se verificó esa especie de milagro, merced al cual en pocos años una urbe de recinto limitado, y que no podia estenderse, y que pudiendo apenas contener cien mil habitaciones, por ejemplo, llegó bien pronto á abarcar y á ofrecer hospitalidad y vivienda á doscientos, trescientos y hasta quinientos mil moradores, y mas que viniesen? Vamos á sorprender el secreto de esa especie de mágia urbana.

De la propia suerte que se habian triturado las islas ó intervias, los solares y las casas, vinieron despues á triturarse las habitaciones. Antes de la época que ahora vá ocupándonos, toda la tarea se habia reducido á acrecentar el número de habitaciones, sin, empero, cercenarlas nada de lo necesario ni aun de lo conveniente en su interior. La sobreposicion por un lado y la juxtaposicion por otro, habian quitado, es verdad, á la casa morada, casi todos los medios de manifestacion esterior y las comodidades consiguientes, reduciendo los vanos esteriores á solo la fachada; mas la habitacion en su interior habia permanecido íntegra ó intacta con su correspondiente número de piezas adecuadas á los usos domésticos de la familia. Algo y aun mucho significaban para esto las privaciones, sacrificios y molestias que la situacion á que estaba condenado el hogar, imponia á la familia; no obstante, tenia esta por lo menos el desarrollo interior, podia concentrarse, y al fin y al cabo se daba por contenta ya que no satisfecha del todo, en semejante estado. Al presente tiene que lamentar que este no haya sido permanente.

Desde el momento en que la habitacion cayó en manos de las gentes especuladoras, hubo de temerse que sufriese la misma suerte que habian tenido sus generadores, el intervias, el solar y la casa, y con mayoria de razon todavía, porque en tales manos la habitacion habia de ser tratada necesariamente como un artículo de comercio cualquiera. Y en efecto, esos temores harto justos y fundados, se convirtieron bien pronto en la mas triste realidad. La casa habia dejado ya antes de ser la significacion gráfica de la morada del hombre, pues cada casa encerraba y comprendia tantas habitaciones, como pisos tenia, ora fuesen superiores, ora inferiores al suelo. Mas á poco tambien el piso dejó de tener igual significacion, porque considerado como

el solar que en rigor representaba, esperimentó una subdivision ó trituracion semejante á la que este habia sufrido, y en cada piso se establecieron dos, tres ó mas habitaciones, de la propia suerte que en el solar se habian levantado dos, tres ó mas casas.

Para llegar á esa multiplicacion de habitaciones sobre el mismo piso, en los principios se contentó la especulacion con reducir la capacidad de las piezas, dejando íntegro el número. Por este primer sistema, no fué difícil en pisos un tanto holgados establecer, en vez de una, tres ó cuatro habitaciones. Esta operacion era tanto mas fácil, cuanto que las paredes divisorias, consideradas simplemente como medios de aislamiento entre habitacion y habitacion, se redujeron á delgados tabiques, con lo cual la planta de los macizos mermaba bien poco la superficie pisable. Bien es verdad que los tabiques no podian ser ni considerarse como medios adecuados de cabal aislamiento, porque si bien impedian la penetracion material y la visual entre habitacion y habitacion, no eran ni son estorbo para la trasmision recíproca de sonidos y de toda clase de ruidos, con mengua de la comodidad y libertad domésticas; pero por lo menos impedian las comunicaciones materiales, y esto era lo que bastaba en concepto de la especulacion.

Este primer paso fué ya un gran recurso para multiplicar el número de habitaciones y ofrecerlas desde luego á los necesitados y anhelantes inquilinos. No creció la estension habitable de la urbe, pero se duplicaron; se triplicaron ó cuadruplicaron el número de entidades habitables; y ya la urbe podia contener, como quiera que fuese, un número mucho mayor de habitantes.

Sin embargo, esto que por el pronto alivió muchas necesidades, llegó luego á ser insuficiente, porque la poblacion iba creciendo, y no parecia sino que ese crecimiento fuese mayor, á proporcion que iba siendo mayor el número de habitaciones que, la ofrecian. Fué, pues, indispensable arbitrar otro recurso. ¿Cuál, empero, podia ser éste, cuando ya las piezas constitutivas del hogar doméstico no admitian una nueva reduccion en su capacidad? Y con todo, era preciso idear algo, porque la poblacion seguia en su progresivo aumento, empujada no solo por la fuerza natural de la reproduccion, sino tambien por la inmigracion, atraida cada dia con mas violencia por los grandes centros urbanos que, por el sesgo que la civilizacion iba tomando, parecian el punto de cita y reunion de todas las personas, así en el bien como en el mal notables, y de cuantas en uno ó en otro sentido aspiraban á serlo. A grandes males, grandes remedios: así dijo la especulacion, y no tardó en ofrecer un remedio á los males ocasionados por la falta de viviendas, aun

cuando bien puede decirse, que en este caso, como en tantos otros, el remedio fué peor que la enfermedad. De todos modos, la administracion pública, —y nótese que hablamos en abstracto ó en general de la administracion, porque no queremos ni debemos concretarnos á esta ó á aquella, sino que obrando en justicia, debemos y queremos abarcarlas todas, pues á todas, absolutamente á todas, en particular las del antiguo mundo, alcanza cuanto vamos á decir—de todos modos, la administracion pública que contemplaba inmóvil, impávida é impasible el desenvolvimiento de esos fenómenos urbanos de tan incalculable trascendencia, debia un voto de gracias muy espresivo á quienes por tales medios, fuesen los que fuesen, salvaban las poblaciones de los apuros y conflictos en que su natural y estraordinario crecimiento las ponia.

¿Qué fué, pues, lo que se hizo? Una cosa sencillísima, la única que cabia hacer despues de la reduccion de las capacidades; y fué la reduccion del número de piezas. Desde luego se calificó de lujo innecesario el tener estancias adecuadas para cada uno de los actos independientes propios de la habitabilidad, puesto que no debiendo ser simultáneos la mayor parte de estos actos, podian muy bien y sin gran incomodidad, ejecutarse en una misma pieza. Y elevada esta máxima á principio fundamental de un sistema, fué á su tenor realizándose la improba tarea de la nueva trituracion de las habitaciones.

Así pues, puesto que cuando se duerme no se trabaja, ni cuando se trabaja se duerme, las estancias destinadas á labores pueden suprimirse y concentrarlas en los mismos dormitorios. De ahí los gabinetes con alcoba, ó cuando no hay alcoba, el envolvimiento de la cama entre cortinas.

El comedor es tambien una cosa supérflua y puede servir muy bien de pieza de comer, cualquiera de los gabinetes-dormitorios, ó bien la misma cocina donde la comida está mas al alcance.

¿A qué despensa, cuando las familias menos acomodadas tienen poco que guardar? La tienda inmediata basta y sobra, y para cualquier repuesto, pobre y mezquino como ha de ser, basta una simple alacena. Suprímase, pues, la despensa.

Los lugares escusados, por necesarios que sean, no exigen piezas separadas é independientes. El objeto á que están destinados, puede verificarse donde quiera, y puesto que la cocina necesita un vertedero, que sea éste el lugar comun para todos. El decoro, la higiene..... son fruslerías que no deben formar parte de las construcciones. Desaparezcan, pues, los escusados.

La independencia individual es una gollería; en el seno de la familia es

innecesario el retiro y el retraimiento. Muchos dormitorios embarazan y estorban, y son motivo de separacion entre la familia que vive mas reunida cuantas menos alcobas hay. Sobra, pues, con un dormitorio solo, para los dos jefes de la familia, y con otros dos para el resto, uno para cada uno de los dos sexos. Suprímanse, pues, los restantes dormitorios.

Ya no tenemos corredores, que desaparecieron con la reduccion de las capacidades, pero quedan todavía pasillos que no ofrecen conveniencia alguna, puesto que la habitacion no ha de servir para andar. Verdad es que, las pocas piezas que van quedando, han de tener algun medio de comunicacion y enlace entre sí; pero ¿porqué esas piezas de estancia no han de servir al propio tiempo de paso? Así habrá menos que andar. Afuera pasillos.

Pero, es que todo bien mirado, dos piezas separadas para dormitorio de los individuos de la misma familia, aunque sean de diferente sexo, es un verdadero despilfarro de terreno. Entre tales individuos debe haber la confianza íntima suficiente, para que puedan dormir juntos en un mismo dormitorio; y si el pudor puede servir de estorbo, se deja á la puerta de la casa, ó á lo mas, todo se remedia con poner dos camas aisladas por medio de cortinages; ¿á qué más? Suprímase, pues, otro dormitorio.

No es esto todo; ese dormitorio de los hijos, apartado é independiente del de los padres, debe reputarse peligroso: lo conveniente es economizar el terreno, y para los hijos bastará una piececita que puede establecerse, ya que no construirse, por medio de un biombo en el fondo de la alcoba matrimonial. Esta quedará un poco reducida, pero para dormir, con poco sitio basta. ¿Y la moral? ¿Y la higiene? La moral y la higiene, no han construido nunca casas. Afuera, pues, otro dormitorio que no sea el de los padres, con su correspondiente apéndice.

Es que todavía le queda á la habitacion una pieza inútil. El deseo de contemporizar con el orgullo de la familia que algunos calificarán de digno ó noble, pero que en la pobreza es una insigne majadería, para contemporizar con ese sentimiento, se ha dejado una pieza para recibir las relaciones que la pobre familia pueda tener, pero que en obsequio de la economía reciba en su mismo dormitorio, ó si no en la cocina, que así debe hacerse entre gente de confianza. Afuera, pues, el recibimiento.

Hasta aquí la série de operaciones practicadas por la especulacion para dejar reducido el albergue de la familia á una simple cocina, que ya se deja entender que no será muy holgada ni cómoda, y á un dormitorio comun á todos, cuyas buenas condiciones no debemos encarecer. Mucho es esto, pero todavía no es todo. Falta todavía algo para llegar al último complemento de

tan titánica empresa. Dos piezas, por reducidas que sean, suponen siempre un pequeño ámbito preliminar, si así puede decirse, para pasar á cada una de ellas desde la puerta, y supone tambien una puerta de entrada peculiar, y esto pareció un despilfarro á la esplotacion, la cual ideó entonces una puerta y un pequeño pasillo comun á varias habitaciones de igual clase y tamaño. Y entonces se establecieron esos pasillos ó corredores en los cuales de trecho en trecho, no muy distante ciertamente, se encuentra una puertecilla que es la entrada especial de cada una de las diversas habitaciones. De esto á la confusión completa, al comunismo de las habitaciones, no habia mas que un paso, y este paso se dió.

Cada celda-habitacion tenía, como hemos visto, dos piezas, cocina y dormitorio: la cocina con su apéndice del vertedero, y el dormitorio con su trasalcoba para la colectividad de la familia. Por de pronto la idea de dormir en comun no hubo de ocurrírsele á nadie, y si á alguien se le ocurrió, tuvo que rechazar esa idea, como cosa estremadamente exagerada é irrealizable; pero en cuanto á la cocina, ya es diferente. Las familias pobres tienen poco, poquísimo que guisar: ¿qué importa, pues, que se reunan dos, tres, cuatro ó mas familias para aviar sus parcas comidas en una cocina comun? Por otra parte en frente, un poco mas allá ó poco mas acá, hay una y varias y muchísimas casas donde *se sirve de comer á precios equitativos*, donde la familia que no quiere por su propia conveniencia guisar en casa, satisface su primera necesidad. Quítese, pues, del hogar esa pieza que como una de las mas necesarias le dió su nombre originario, y en su lugar establézcase una cocina comun en cada piso para todas las familias en él enceldadas; y si no la familia que quiera, podrá establecer su cocina de quita y pon en el corredor y en frente de su puerta por medio de un fogon portátil, lo que es todavía mejor, pues ahorra el espacio que tenia que ocupar la cocina comun.

Un inconveniente habria y no pequeño, tal es el del vertedero-escusado. ¿Quién, empero, se para en barras, tratándose de una obra de economía doméstica, tan humanitaria como la que vamos grafiando? ¿Por qué el vertedero-escusado no ha de ser comun, que al fin para algo se le habrá dado este nombre? Sirva, pues, para todos los usos y necesidades de todos los moradores de un mismo piso, un estrechísimo lugar escusado, establecido en el mismo descansillo de la escalera ó en el oscuro y lóbrego fondo del corredor, y embalsame desde allí todas las estancias.

Aun no es esto todo: fáltale todavía el remate á esa obra de la regeneracion de la vivienda. El pasillo ó corredor absorbe un espacio precioso que á nadie sirve ni conduce, á nada mas que al paso de las diversas celdas que en-

cuentran entrada en su trayecto, espacio que por otra parte podria aprovecharse muy bien para establecer una ó dos celdillas mas. Todo se reduciria á que el pasillo se convirtiese en una especie de patinejo comun, en torno del cual podrian ponerse los diversos dormitorios que constituyen ya la única entidad habitable de cada familia; con lo cual se ganaba todavía algo mas terreno, puesto que á cada celdilla se le podrian mermar algunos centímetros, de suerte, que con solo el producto de esas mermas, multiplicadas por el número de celdas, darian la superficie suficiente para plantear en el centro esa salita comun, donde las pobres familias podrian trabajar juntas y juntas divertirse. Esta idea es muy buena y sobre todo muy económica, dijo la especulacion. Plantéese pues.

Ya se planteó, y la vida de un sinnúmero de familias fué desde aquel momento comun, y vivieron confusas y amalgamadas en torno de un pequeño espacio á todas ellas comun. ¡Qué bello espectáculo! ¡Qué edificante asociacion urbana! ¡Qué moral, qué higiene, qué sociedad!

Ya supondrá el benévolo lector, que á borbotones, por decirlo así, se nos ocurren los comentarios á que ese último y miserable estremo á que se vé reducida la habitacion de la familia, dá lugar, no solo en el órden higiénico y moral, sino tambien en el social y político; empero no es este el lugar oportuno para hacer reflexiones que guardando íntimas relaciones y enlace con todo cuanto en la urbe se refiere, y sirve á la vida urbana, no deben esponerse separada é incompletamente, sino presentarlos en todo su conjunto y con el método que su hilacion lógica exige. Por esto no las hacemos aquí, reservándolas para la funcionomía que es el tratado especial destinado á examinar de qué manera funciona, es decir, vive y se agita el hombre en las grandes urbes.

Una advertencia debemos hacer antes de concluir. Nos hemos limitado, digámoslo así, á hacer la historia de la trituracion de las habitaciones, que ha tenido lugar de una manera muy análoga á la en que se practicó anteriormente la division y subdivision de las áreas aisladas del solar y de la casa, y no hemos querido, de intento, entrar en observaciones acerca de los accidentes y circunstancias peculiares á la situacion especial en que cada una de las moléculas habitables se encontrase, ora en la cima de la casa, ora en lo mas profundo de sus abismos. El cuadro que hemos trazado ha salido ya bastante cargado de tintas, y no risueñas por cierto, por manera que si hubiéramos añadido las pinceladas á que las consideraciones sobre esa situacion nos habrian impelido, de fijo que ese cuadro, con ser copia fiel y exacta del natural, habria aparecido exageradamente sobrecargado, á cuantos lo exa-

minasen con poca detencion. Por otra parte, al tratar de la funcionomia, nos hacemos cargo de estas y de todas cuantas otras circunstancias puedan influir en la manera de ser y de obrar el hombre constituido en medio de una grande urbe.

§. VI.

INDICADOR URBANO, Ó SEA REPERTORIO DE LAS DIVISIONES, NOMBRES, MEDIOS Y SIGNOS CONVENCIONALES EMPLEADOS PARA ESPRESAR, DISTINGUIR Y DESIGNAR, ASÍ LOS GRUPOS URBANOS EN SU CONJUNTO, COMO EN TODAS Y CADA UNA DE SUS PARTES.

Hemos tratado hasta aquí de la urbe en abstracto ó en términos generales que pueden tener aplicacion á cualquier grupo de edificios que estén en recíproca é inmediata relacion entre sí. Hemos visto lo que es la urbe, las partes integrantes de que se compone, y en nuestra tarea de investigacion y análisis hemos descendido hasta el último de sus mas minuciosos detalles. Hemos procurado limitar nuestro inventario á la parte material, porque este era nuestro objeto inmediato, reservando para mas adelante estudiar el funcionamiento humano en medio de ese *mare-magnum* que presenta toda urbe. Habiamos pensado hablar desde luego aquí de ese funcionamiento; pero despues, meditándolo mejor, hemos visto que todavía no tenemos una idea completa y cabal de la urbe, porque constituyendo esta un todo muy complicado y complexo, seria moralmente imposible que el hombre pudiese servirse de ella como instrumento para los actos de su vida, si préviamente no tuviese un prontuario de todos los nombres, divisiones, signos ó medios cualesquiera, empleados ó que hubiesen de emplearse para espresar de una manera clara y distinta que pueda ser fácilmente comprendida, no solo el conjunto, sino además todos y cada uno de los detalles que comprende ese instrumento de vida social, puesto que á cada momento se encontrará en la necesidad de designar algo de lo que constituye la urbe. Por esto, antes de introducir é instalar, por decirlo así, el hombre en ella, hemos creido conveniente hacer con él lo que la prudencia y prevision aconsejan á todo viajero que vá por primera vez á visitar una urbe cualquiera, á saber: suministrarle lo que vulgarmente se llama *indicador ó guia del viajero.*

Este estudio de nombres y signos y divisiones convencionales, aun cuando á primera vista se presenta como una materia de simple curiosidad, no deja de tener en su fondo algun tanto de filosofía práctica, merced á la cual podrá el lector formarse una idea preliminar del funcionamiento del hombre en la urbe; como que para facilitar ese funcionamiento se inventaron primero las palabras y despues los repertorios ó guias del forastero en tal ó cual urbe, destinados á generalizar el conocimiento de la significacion y aplicacion de cada una de las palabras inventadas para designar las urbes y sus partes integrantes. Así se comprende, sin dificultad, que si las palabras, divisiones y signos empleados, son de tal naturaleza que revelan y patentizan desde luego todas las calidades intrínsecas y circunstancias estrínsecas de lugar ó situacion, que al hombre que habitual ó accidentalmente se encuentre en una urbe, importa saber y conocer para su uso y negocios; todos los actos de la vida urbana de ese hombre habrán de ser mucho mas certeros, espeditos y prontos, y el funcionamiento, por consiguiente, inmensamente mas fácil, cómodo y espontáneo, que si las palabras, signos y divisiones no tienen esa correlacion ó analogía con la idea á cuya manifestacion se dedican. Para tener una nocion de la importancia que encierran los signos inventados para designar la urbe y sus partes, bastárale al lector imaginarse á sí mismo, ó bien colocado en medio del campo y de una encrucijada rural, sin recordar el nombre de la urbe á que se dirige, ó bien lanzado al centro de esa misma urbe que no tuviese ningun signo preestablecido para designar sus calles, islas, casas y viviendas, y tuviese, sin embargo, que buscar á un sugeto cuyo nombre no fuese conocido por pública voz y fama: los apuros, las angustias que pasaría en tal situacion, el tiempo que miserablemente habría de perder en idas y venidas y recorridas inútiles, la desesperacion que en último término pudiera apoderarse de él, si se tratase de un negocio urgente y grave, todo esto, que en parte al menos, y de una manera y por causas análogas todos hemos esperimentado, dá gráficamente á entender la importancia de los signos y nomenclaturas en urbanizacion.

No es, pues, un estudio de mera curiosidad el que vamos á emprender, puesto que ha de versar sobre una materia de altísima significacion, de uso cotidiano y continuo, y de incalculable valor en la vida urbana. El mismo esmerado empeño con que los particulares primero, y luego las administraciones han procurado, cada cual por su parte, á llenar este servicio, es una prueba evidentísima de la importancia que tiene; porque debe tenerse en cuenta que en este particular los esfuerzos del interés individual precedieron gran trecho á los de la administracion, que vino despues mas tarde á llenar

á su manera los deberes que su representacion de los intereses generales y colectivos le imponia.

A parte del nombre de las urbes debido, ora al pueblo fundador, ora á su caudillo, ora al objeto de la fundacion, ora al orígen que la promovió, ora á circunstancias topográficas, y ora, por fin, á incidentes tal vez insignificantes, de que despues del trascurso de tantos siglos no podemos tener idea, todo lo demás quedaba al arbitrio é interés de los particulares el designarlo con la palabra ó signo que á cada cual mejor cuadraba, segun sus miras. Así se esplica la especie de anarquía que durante muchísimos años ha obligado á la memoria á retener un sin fin de nombres y signos especiales que no obedecian á ningun pensamiento comun ó combinacion general. Despues, á medida que fueron creciendo las urbes, fueron designándose vagamente algunos grupos ó barriadas con nombres sacados casi siempre, ya de su topografía peculiar, ya relativa al resto de la urbe de que formaban parte. Posteriormente se distinguieron tambien, no todas, pero sí algunas de las calles, que en cada uno de esos grupos se hacian mas notables, dándoseles asimismo nombres provenientes, ora de un edificio que, por cualquier circunstancia que fuese, llamase mas la atencion, y ora tambien de mil circunstancias de que nos haremos cargo mas adelante. A todo esto, la casa no tenia otra designacion que la debida al nombre de su dueño, nombre que así podia ser desconocido, como conocido, segun fuese humilde ó encumbrada la posicion del que lo llevaba. No obstante, como á muchos propietarios podia interesarles que su morada fuese conocida, se inventaron diversos signos simbólicos que llamaban la atencion de los transeuntes, y de los cuales se han encontrado elocuentísimos ejemplares en la exhumacion de Pompeya y de Herculano, que no parece sino que la Providencia hubiese querido conservar intactas al través de tantos siglos, para que pudiésemos formarnos una idea exacta y material de la vida urbana de otras épocas.

Modernamente la administracion, que habia adquirido gran fuerza, y con ella la conciencia de sus deberes, se creyó obligada á intervenir en ese general desconcierto, tal vez en el primer momento, mas que con miras del interés general y particular, con las de facilitar los medios de su accion. Se practicó en la urbe una division que á veces fué objeto de otra subdivision, designándose por lo comun numéricamente ó por la situacion topográfica los diversos grupos resultantes; se dió nombre á todas las calles, y se procuró la designacion de las casas por medio de una numeracion correlativa. Mas, al practicar todas esas operaciones, tan importantes al interés general como al individual, no se las subordinó á un plan ó sistema preestablecido, de lo

cual resultó que, aun cuando mejorase mucho la situacion de la urbe respecto del funcionamiento, este servicio distaba todavía mucho, muchisimo, de ser lo que debia, dejando mucho que desear. Ahora recientemente se han ideado por algunas urbes ó naciones, pues la trascendencia del asunto ha hecho que fuese objeto de medidas generales, recientemente, decimos, se han ideado varios métodos ó sistemas para la organizacion de este servicio mas la mayor parte de esos métodos no simplifican el organismo cual correspondiera, y dan lugar á dudas y complicaciones siempre sensibles en el funcionamiento; y otros, aun cuando hayan introducido la sencillez, todavía requieren un estudio especial, sus signos y nomenclatura no alcanzan á dar una idea distinta, simple y adecuada del objeto que quieren designar, y son ocasion de molestias é incomodidades, y sobre todo de la pérdida de tiempo, muy sensible para todos aquellos que no sepan hacerlo.

Como esta primera parte de nuestra obra está principalmente destinada á tomar nota de todo cuanto en urbanizacion existe, y encontramos hecho; al tratar de cada una de las materias que constituyen el objeto del presente párrafo, no haremos mas que tomar acta de lo que hallemos establecido. Podremos consignar tambien, y consignaremos los vicios y defectos que en los métodos seguidos encontremos dignos de censura; nos abstendremos, empero, de proponer los medios de correccion y mejora que juzgamos convenientes; porque esto, aunque forma parte de la teoría y tecnicismo que basado en la ciencia, en la esperiencia y en la observacion, hemos de esponer mas adelante, no podemos arrancarlo de su lugar correspondiente pues, estamos convencidos de que separadamente no podria ser apreciado con exactitud y justicia, ni produciria el mismo efecto que formando parte de un plan mas ó menos vasto, mas ó menos completo, pero de todos modos filosóficos de la urbanizacion, tal cual en nuestro concepto debe ser, para dejar satisfechas las necesidades físicas, morales é intelectuales del hombre urbano.

Pasemos, pues, á examinar de qué manera auxilian al funcionamiento urbano los nombres, divisiones y medios y signos convencionales que en la actual urbanizacion se emplean con tal objeto. Hablaremos en primer lugar (A), del nombre del conjunto del asentamiento, de las divisiones del mismo y de los nombres ó signos empleados para designar las partes resultantes de esas divisiones: y despues (2A), de las divisiones adoptadas en los recintos urbanos y de los nombres empleados para distinguir y designar cada una de las partes,

A.

Del nombre del asentamiento urbano, de las divisiones del mismo y de los nombres empleados para designar las partes resultantes de esas divisiones.

Hemos dicho en otra parte que el asentamiento de una urbe no comprende solo el lugar material que ella materialmente ocupa, sino que abarca un circuito mas ó menos dilatado en torno suyo, que es lo que forma propiamente lo que nosotros hemos llamado campo de operaciones de la misma. Era tanto mas conveniente considerarlo así, cuanto que á pesar de las tendencias que durante algunos siglos han reinado, de concentrar y condensar en el menor espacio posible las edificaciones, apenas se encontrará una urbe, por poca que sea su importancia, que no tenga en sus alrededores mas ó menos inmediatas algunas construcciones auxiliares de su vida urbana. Recordamos esto, porque al tratar de la nomenclatura urbana, hemos de hablar primero del territorio que forma el conjunto del asentamiento, para descender luego á los detalles, examinando la nomenclatura de cada una de las partes en que se le considera dividido. Así pues, hablaremos primero (B), de los nombres correspondientes al conjunto del asentamiento; luego (2B), de los afueras ó suburbios, y finalmente (3B) del recinto urbano ó urbe considerado en su conjunto.

B.

De los nombres correspondientes al conjunto del asentamiento urbano.

El asentamiento de una urbe no tiene otro nombre distintivo que el genérico de comarca, y aun á veces este se toma solo por lo que se llaman alrededores de una urbe. Nosotros lo consideramos en conjunto.

Comarca es un compuesto del antiguo nombre *marca* que trajeron consigo los celtas, é hicieron vulgar los pueblos del Norte que vinieron á

destrozar el imperio romano, y de la preposicion *con*. Marca viene á significar límite ó término. En nuestro concepto, la palabra marca deriva del celta *mar*, voz que aun cuando se haya aplicado generalmente para significar el gran depósito de aguas que circunscribe la tierra, formando con sus límites ó márgenes los continentes y las islas, en su orígen indicaria genéricamente fin ó término, porque los hombres que en medio de su selvática libertad no reconocian límites naturales ni artificiales de ningun género, no podian dejar de reconocer el límite natural que oponia el mar á sus correrías. Todavía la tradicion conserva en la península ibérica un punto estremo de tierra sobre el grande Océano que se llama *Finisterre*. Pues bien, mar hubo de significar en su primitivo orígen ese punto final en toda la estension de las costas, y no el agua; y por lo mismo, al establecerse con el tiempo entre familias, tribus ó pueblos diversos, circunscripciones señaladas por límites convencionales, se empleó la misma palabra *mar* modificada algun tanto, *march*, *merhen*, ó *marrá* de nuestros vascos. A esto obligaba á los primitivos pobladores de esta parte occidental del mundo, la necesidad de espresar con las pocas voces originarias que habian traido consigo, el caudal de ideas que iba aumentando y enriqueciéndose á medida que acrecentaba su cultura. *Marca*, pues, significa límite, y *comarca*, un territorio mas ó menos dilatado, circunscrito, envuelto y definido por unos mismos límites, tomando el continente por el contenido.

En la comarca urbana hay que distinguir la que es verdaderamente natural ó señalada por límites grafiados por la misma naturaleza, y la que tiene los que ha establecido el hombre por razones locales, administrativas por lo general. La comarca urbana, en el primer sentido, es la loma ó el otero, en cuya parte culminante se levanta la urbe, ó la ladera y valle en que ejerce su accion inmediata, y forma la situacion topográfica que con tanta frecuencia determina el nombre propio de la urbe, segun luego veremos, como collado, otero, pico, monte, ladera, umbría, solana, valle, cañada, etc. La segunda es lo que se llama término jurisdiccional de una urbe, y comprende todo el territorio á que se estiende su accion legal administrativa. Bajo este punto de vista, la comarca urbana no tiene mas nombre que el que acabamos de indicar, á saber, término jurisdiccional, ó término simplemente, palabra que tambien se ve aplicada como la voz *marca* del continente al contenido, pues realmente la palabra término, significa la periferia ó línea circundante.

Como se desprende de lo dicho, no es fácil que coincidan las dos comarcas, natural y convencional, de lo cual procede la falta de significacion que realmente tiene hoy la palabra comarca, aplicada á espresar el territorio de

asentamiento de una urbe. A veces la verdadera comarca urbana, el campo natural de accion de una urbe, sale fuera de su término jurisdiccional, y ha de estenderse necesariamente á otros con grave perjuicio de la vida urbana, siendo causa de no pocas perturbaciones administrativas. Como hasta aquí no se ha estudiado lo que es y debe ser un campo de asentamiento y de accion urbana; por esto no tiene un nombre propio y adecuado, pues le falta una idea concreta á que referirse. La palabra *término*, única que conocemos, se refiere sola y esclusivamente á la jurisdiccion administrativa que viene marcada de muchos siglos atrás, motivada por otras razones harto diferentes de las que debieran presidir al señalamiento de un verdadero campo de accion para cada urbe. Nosotros le damos el nombre de *campo de accion* ó *de operaciones urbanas*, porque responde á la necesidad que tiene una colectividad urbana, de tener semejante campo, de la propia suerte que el individuo necesita tambien para complemento de su vivienda, siquiera un patio donde ejercer una porcion de actos que no caben en el interior de su albergue.

28.

De los nombres correspondientes á los suburbios.

Los edificios que, desparramados unas veces, y otras agrupados en mayor ó menor número, se encuentran en torno de toda urbe, siquiera sea de mediana importancia, tienen sus nombres apelativos ó genéricos, y además, por lo comun, sus nombres propios.

Los nombres genéricos usuales son *suburbios*, *arrabales*, *afueras*, *extramuros*, *barriadas*, *caseríos* ó *caseres*, y á veces *alquerías*, *quintas* y *casas*, aunque á estas últimas palabras acompañan casi siempre calificativos ó sobrenombres, que convierten en propio el apelativo.

Suburbio, es un compuesto de la preposicion *sub* y de *urbs*, que es como si dijese *sub-urbe*, cerca ó á las inmediacionesde la urbe. El análisis etimológico de *urbs*, lo haremos cuando se trate del recinto urbano, que es propiamente el denominado *urbs* ó *urbe*. Solo diremos aquí, que habiendo admitido el uso vulgar, y el oficial sobre todo, la palabra *suburbio*, que es un compuesto de *urbs*, es sensible que no se haya españolizado esta última, que en el lenguaje oficial, y tambien en el comun, habria ahorrado el empleo de las

frases de circumlocucion que se vé obligado á usar todo el que quiera espresar la idea de un grupo incalificado de construcciones ó viviendas, es decir, sin determinar con la palabra empleada, si se trata de lo que se llama una *ciudad*, *villa*, *pueblo*, *lugar* ó *aldea*.

Arrabales se llaman tambien, en lenguaje mas vulgar, los suburbios, aun cuando por lo comun se aplica este apelativo á los grupos de casas mas inmediatos á la urbe, con la cual llegan á formar un verdadero conjunto, regularmente separados de esta por una calle de ronda, resto ó recuerdo de una fortificacion antigua, Esto indica que, aun en este sentido restringido, la palabra arrabal significa grupos de edificacion esteriores á la urbe. Antiguamente no se decia *arrabal*, sino *rabal*, como lo prueba el uso todavía subsistente de esta misma palabra en alguna comarca, y además los no menos subsistentes nombres de algunas urbes, que conservan puro el nombre originario de *Rabal*. Arrabal, pues, es lo mismo que *rabal*, y *rabal* equivale á lugar posterior ó trasero (de rabo). No cabe duda en que el tal nombre, por su orígen etimológico, es altamente despreciativo, y prueba lo que hemos dicho en otra parte, á saber: que los suburbios, sobre todo antiguamente, cuando las murallas eran un ornamento urbano, estaban destinados á viviendas de gentualla, ó á lo mas de familias pobres y miserables. No obstante, como despues que desaparecieron las fortificaciones, en la mayor parte de las urbes, y como aun en las que conservaron las murallas, hubo necesidad de ensanchar el recinto de estas, abarcando los antiguos arrabales; esta palabra no tiene hoy la significacion denigrativa que tuvo en otro tiempo, cuando su aplicacion llegó hasta el estremo de provocar conflictos y *disturbios* entre el vecindario de los núcleos murados y el de extramuros.

Extramuros, es una espresion que califica el diccionario de adverbial, pero que está sustantivada por el uso que la ha consagrado á la significacion de los edificios situados á la parte esterior (extra) de las murallas (muros). En muchas urbes que ya no tienen murallas, ni siquiera tapias, se conserva, esta palabra gráfica, la cual, sin embargo, por faltar el supuesto, no tiene una aplicacion justa y adecuada á la situacion material presente, no siendo mas en rigor que una reminiscencia de lo que fué.

Afueras, es otra de las palabras destinadas á espresar los suburbios, porque desde luego revela que se trata de terrenos y edificios que están situados *fuera* del recinto urbano. Es, como la anterior, una espresion adverbial sustantivada, y en este concepto le corresponde el género masculino, que le da con mucha razon y fundamento el diccionario de la Academia: sin embargo, hemos notado generalmente que en los escritos, y mas particularmente

en los periódicos, en vez de decirse *los* afueras, como corresponde y exige la ley gramatical, se dice *las* afueras; donde se vé que se concede equivocadamente á la terminacion la imposicion del género, que en este caso no le corresponde.

Barriadas, y á veces barrios, lo mismo que caserios y casares, y á veces tambien casas en plural, se aplican á significar los edificios situados fuera del casco de la urbe, aun cuando por otra parte, en su genuina acepcion, significan solo un agrupamiento de construcciones, razon por la cual comunmente se añade un calificativo que les convierte en propios, cuando se les da la determinada aplicacion á construcciones esteriores. Acerca de la etimología de estas palabras, nada diremos aquí: porque debiendo tratar luego en la nomenclatura del interior de la urbe de barrios y de casas de que derivan todos estos nombres, allí será mas oportuno analizar su etimología.

Alquerías y *quintas* que en su sentido genuino significan casas de labor ó de recreo, se aplican asimismo como apelativos de suburbios, aunque tambien estos como los anteriores, cuando tienen la significacion especial de suburbios, van generalmente acompañados de calificativos que los convierten en nombres propios. Alquería deriva de alquiler, y equivale á una hacienda dada á alquiler. Quinta se llama de *quinta parte*, porque antiguamente el colono daba por regla general esa quinta parte de los frutos cosechados al dueño del terreno.

Como los suburbios han ido creciendo y multiplicándose, cada urbe ha necesitado crear una nomenclatura especial, á fin de distinguir con nombres propios los diversos grupos de edificacion, levantados en su comarca é inmediaciones. Estos nombres propios han sido sacados á veces de la situacion relativa de cada grupo, con respecto á la meridiana, en cuyo caso se conserva el nombre apelativo mas usual en el país, como suburbio, arrabal, afueras, etc., añadiéndole el distintivo de el Norte, el Mediodía, etc., sin embargo, esta individualizacion es mas bien del lenguage oficial, que del vulgar, pues el vulgo busca regularmente esos nombres individuales, ora en la situacion de los suburbios con respecto al horizonte, calificándolos de *altos*, *bajos*, *de arriba*, *de abajo*, ora en el propietario de los terrenos como barrios de D. Jimeno, etc., ora en una ermita ó templo, en cuyas inmediaciones se levanta el grupo sub-urbano, como afueras de San José, etc., ora en algun accidente topográfico, como arrabal de la Fuente, del Pino, del Torrente, etc., y ora, finalmente, en las industrias, generalmente poco gratas á la vista ú olfato, que la policía urbana relega á los afueras, como arrabal de Curtidores, barrio del Matadero, etc., y á veces tambien de la raza de que se

compone, ó se compuso en otros tiempos la generalidad del vecindario. Asi encontramos arrabales de los judíos ó de la judería, de los jitanos, etc.

5 B.

De los nombres correspondientes á las urbes consideradas en su conjunto.

En la designacion que reciben las urbes, hay que distinguir dos cosas, primero la genérica ó de la especie en general, y despues la propia peculiar ó individual. En todo cuanto se encuentra en la naturaleza, se observa esa misma clasificacion, la especie y el individuo á que ella pertenece, y cada una de estas cosas tiene su nombre. Así, pues, al emprender la tarea de esplicar la denominacion de las urbes, antes de hacer observacion alguna acerca de su nombre propio é individual, creemos que exige el buen método, y que es conveniente además decir algo acerca de las palabras apelativas ó genéricas con que se designan en nuestro idioma los diversos grupos de edificacion que á causa de su combinacion asociada, forman una verdadera entidad autonomática, con existencia colectiva propia, bajo el punto de vista de la urbanizacion, aun cuando civil, administrativa y políticamente tengan su correspondiente subordinacion con respecto á otras entidades colectivas de órden superior.

Así, pues, este tratadito tendrá dos secciones: la primera (C) estará destinada al exámen de los nombres apelativos ó genéricos, y la segunda (2C) al de los nombres propios.

C.

De los nombres apelativos ó genéricos de las urbes.

Todo grupo de edificios enlazados entre sí por medio de vias, y unidos por la proximidad recíproca ó con-vecindad, tiene además de su nombre propio y característico de que luego hablaremos, su nombre apelativo genérico ó

comun á todos los grupos que son de su misma especie. Esto revela desde luego que existen en todas las naciones ó estados, diversas especies ó gerarquías en los grupos urbanos de que la nacionalidad se compone. La ciencia no reconoce, ni puede sancionar la existencia de semejantes diferencias; pero aquí, cuando solo tratamos de tomar acta de los hechos y datos que lo existente nos suministra, no podemos menos de consignarlas.

Reseñemos ante todo los nombres. Hélos aquí:

Ciudad.

Villa, del cual derivan Village, Villar, Villarejo, Villoria y Villorrio.

Pueblo y Puebla.

Lugar.

Aldea.

Burgo.

Corral.

Cuadra.

Caserío.

Pago.

Ranchería.

Aduar.

¿Qué significa esa diversidad de nombres? ¿A qué órden de ideas corresponden? ¿Qué acepcion tienen en el lenguage vulgar y comun? ¿Cuál ha sido su origen? ¿Cuál es su razon etimológica? Cosas son estas que ofrecen mucho interés en urbanizacion, que importa investigar y aclarar á fin de comprender las causas originarias de algunos hechos que no deben permanecer ignorados de quien trate de conocer á fondo la urbanizacion desde su orígen hasta nuestros dias. En efecto, la introduccion de un nombre nuevo revela de necesidad la realizacion de un hecho nuevo tambien, y que ha de constituir algun cambio en la manera anterior de ser de las cosas. Ahora bien, como semejantes innovaciones, aun cuando versasen sobre accidentes de poca monta, que no siempre versan, y distan mucho de versar, convendría sobre manera tomarlos en cuenta y comprenderlos; es de ahí que es de sumo interés, no solo conocer los nombres que habitualmente se emplean para designar los grupos de edificios en su conjunto considerados y la verdadera significacion que tienen, sino tambien remontarse á la investigacion de su etimología y origen.

Trataremos, pues, distinta y separadamente de estos dos estremos, consagrando primero (D) un pequeño tratado al estudio de la acepcion usual de los nombres con que se espresan los diversos grupos de urbanizacion, y otro

despues (2 D) á la investigacion del origen y etimología de esos mismos nombres.

D.

Acepcion usual de los nombres apelativos ó genéricos de las urbes.

Antiguamente, en el lenguage oficial, y aun en el vulgar, esa nomenclatura correspondia á grupos clasificados segun los privilegios ó consideracion social ó administrativa que disfrutaban.

En este órden, la *ciudad* representaba la primera gerarquía administrativa, política y social. La *ciudad* era el centro de la administracion civil y política de una dilatada comarca ó circunscripcion que comprendia varias villas, pueblos, lugares y aldeas. A veces, durante la edad media, la *ciudad* tenia sus dominios, y ejercia en ellos y en todos cuantos grupos de edificacion estaban en los mismos enclavados, una jurisdiccion señorial, alodial, y en ocasiones hasta soberana. Fué bastante frecuente en otros tiempos que la *ciudad* tuviese sus leyes civiles peculiares, lo cual le daba una verdadera y genuina autonomía en el riguroso sentido con que los griegos usaban esta palabra. De todas esas preeminencias de la colectividad, resultó que las familias é individuos aborígenes, por decirlo así, de la misma ciudad, disfrutasen fueros de nobleza, y aun cuando esto no se hallase consignado en la ley, ellos, con el pomposo título de *ciudadanos*, que á imitacion de los antiguos romanos tomaban con orgullo, se conceptuaban revestidos de cierta nobleza. De ahí proviene, y séanos permitido hacer de pasada esta observacion, que la calificacion de *Burgos*, que en lenguage teutónico significa ciudadano, haya llegado en algunos paises, como un título nobiliario, hasta que la revolucion que en las ideas, en las costumbres y en los gobiernos modernamente se ha verificado, abolió los títulos considerados como inútiles antiguallas.

Y sin embargo, la *ciudad* se conceptúa todavia revestida de ciertas preeminencias, y goza efectivamente de cierta consideracion, de tal suerte, que no es raro en nuestros dias y en nuestra nacion ver algunos municipios que tienen la clasificacion oficial de villas, aspirar con tenáz empeño al título de ciudades que creen mas honorífico. En obsequio de la verdad debemos consignar aquí, que no hay disposicion alguna legal que establezca preeminencia

de ningun género á favor de las *ciudades*, en mengua de las villas, lugares, etc, por lo mismo todo se reduce á una apreciacion errónea, hija del recuerdo de pasados tiempos.

La *villa*, era antiguamente, y se reputa aun de mayor categoría que los *pueblos*, *lugares* y *aldeas*, sobre los cuales tendia á sobreponerse, ya que no en preeminencias legales, en esa especie de consideracion de que se creia revestida por su categoría oficial. No obstante, las ciudades hicieron prevalecer sobre los habitantes de las villas la calificacion de *villanos*, que sin embargo de ser simplemente despreciativa en su orígen, el tiempo y el uso han convertido en una acepcion de bajeza y ruindad. Los villanos tomaron á su vez el desquite en los habitantes de los *pueblos*, *lugares* y *aldeas*, etc,, prodigándoles los nombres despreciativos de lugareños, aldeanos, paganos ó payos ó pageses y otros por el estilo.

Hemos de hacer notar aquí una cosa, al parecer insignificante, y que sin embargo tiene para nosotros alguna significacion. Al practicar nuestras investigaciones acerca de las calificaciones diversas con que los habítantes de un conjunto ó grupo de edificios han motejado y motejan aun á los de otros grupos de inferior gerarquía; no hemos podido encontrar en ningun diccionario antiguo ni moderno sustantivo alguno ni adjetivo que espresase la idea del habitante de un *pueblo*. En nuestro concepto, quiere esto decir que en lo antiguo la palabra pueblo se aplicaba especialmente á la poblacion, y que es moderno el usarlo como espresion de la idea de un grupo urbano de cierta categoría.

De todos modos, *pueblo* significa hoy un agrupamiento de casas, de categoría inferior á la *villa*, superior un tanto, aunque muy poco, á *lugar*, pues poca es la diferencia que en el concepto del vulgo media entre estas dos categorías. En tiempos antiguos, en vez de pueblo encontramos usada la palabra *puebla*, aun cuando por regla general á esta palabra va unida la idea de un agrupamiento de edificios fundado de intento y con un propósito preconcebido, por medio de atraccion ejercida por un fundador, ora con el auxilio de concesiones consignadas en pequeños códigos de fundacion, llamados *cartas-pueblas* cuando el fundador era un monarca ó un señor de alta y baja jurisdiccion, ora bien por simples concesiones enfitéuticas de terreno, ó por cualquier otro recurso empleado por la propiedad con el fin de llamar pobladores.

Lugar, esta palabra se aplica por lo comun á la designacion de un grupo de viviendas rústicas ó agrícolas, que es en lo que se diferencia mas particularmente de la palabra *pueblo*, á que no se presenta tan unida la idea de la agricultura. Distínguese además de *pueblo* en el lenguaje usual, en la

estension é importancia urbanas que dan al *lugar* una categoría inferior.

Aldea, la tiene todavía mas inferior en el lenguaje comun y en la acepcion general, pues parece la palabra mas especialmente consagrada á designar el grupo menor de viviendas que levantadas á corta distancia ó juxtapuestas, pueden constituir lo que nosotros llamamos una asociacion ó combinacion urbana.

Burgo es una palabra anticuada, destinada cuando estaba en uso, á significar un grupo de casas ó aldea, dependiente de un municipio á que se consideraba agregado, formando parte del mismo. Sin embargo de corresponder esta palabra á una idea de una manera de ser especial en urbanizacion, hoy ha desaparecido del lenguaje comun, quedando solo como nombre propio de algunas urbes que debieron su origen á esa manera especial de urbanizar que importaron los pueblos conquistadores del Norte.

Corral, es palabra que corresponde asimismo á la idea de un grupo de casas establecido originariamente bajo el mismo sistema de los *Búrgos*, y tambien ha quedado reducida su aplicacion á nombre propio de alguna que otra urbe que recuerda un orígen análogo al de estos. Al tratar de la etimología de estos nombres, haremos notar la manera peculiar de urbanizacion que uno y otro significaban.

Cuadra, que es una palabra raramente usada fuera del antiguo principado de Cataluña, guarda una analogía admirable de acepcion y hasta de orígen, como veremos despues, con *burgo* y *corral*, y significa siempre un grupo ó barriaba dependiente de un municipio, del cual se conceptua foráneo.

Caserío, que algunas veces se aplica á espresar el conjunto de casas que constituyen una urbe cualquiera, por grande que ella sea, en el lenguaje comun y aun en el oficial de la estadística, tiene otra acepcion especial, en virtud de la cual significa mas propiamente un conjunto de casas de campo ó rurales, aisladas entre si y combinadas, sin embargo, por medio de una asociacion que nosotros llamamos urbana, representada por caminos ó veredas que las ponen en relacion unas con otras. *Caserío*, en este sentido, representa la idea genuina de la urbanizacion rurizada, que la disminucion de las distancias, por medio de un mayor cuaje de habitaciones, puede facilísimamente convertir en verdadera urbe.

Pago, viene á ser la última espresion de un reducidísimo grupo de viviendas que se encuentran combinadas, y en el cual se hallan establecidas las tres ó cuatro familias que se hallan consagradas al cultivo de una hacienda que se llama tambien *pago* ó *manso*, y en Cataluña *mas*. Tambien al-

gunas urbes, hoy de alguna importancia, traen su origen de un humilde *pago, manso* ó *mas.*

Ranchería, es una palabra que nos espresa la idea de un grupo, no de casas ó edificios propiamente dichos, sino de chozas montaraces en que se establece el albergue de individuos y familias, no de una manera permanente y fija á perpetuidad, por decirlo así, sino de una manera temporal, provisional é interina. La *ranchería* ó el establecimiento de *ranchos* es el primer paso que dá una tribu errante y salvaje para hincar ó fijarse en un sitio. La habitacion ó la choza es ya inamovible; pero son amovibles todavía los moradores. Semejante establecimiento, considerado en el estado de embrion ó ensayo, así podrá desaparecer, como perpetuarse. ¡Cuántas urbes, y de las que á mas alto grado de importancia han llegado en nuestros dias, tuvieron su orígen en una miserable *ranchería*!

Aduar, es una urbe de quita y pon: es una verdadera ranchería sin chozas inmuebles, y en que en vez de estas se establece el albergue en tiendas amovibles. El *aduar* nos dá una idea muy significativa de la selvática fiereza del hombre indomable, que afanoso de conservar su libertad omnímoda sin cortapisas de ningun género, y sintiendo por otra parte la imprescindible necesidad del albergue, no quiere consentir que este, fijo y estable en el suelo, le obligue á permanecer en el sitio y comarca en que se encuentra, y que para evitar esa sujecion, que en su indomable selvatiquez reputa esclavitud, fabrica ese albergue de tal manera y forma, que pueda establecerlo donde y por el tiempo que le acomode, y levantarlo y llevárselo cuándo y dónde le dé la gana.

De todo cuanto acabamos de decir, se infiere que ninguna de las palabras con que se designan los grupos de edificacion que pueblan un Estado y todo el globo, tiene una significacion determinadamente exacta, pues ninguna de ellas nos manifiesta de una manera precisa, si la idea ú objeto á que se aplica, es mas ó menos grande, mas ó menos importante, ni bajo el punto de vista social y político, ni bajo el urbano. Los nombres apelativos con que se designan las varias especies de agrupamientos de casas, en rigor, no son hoy mas que espresion de lo que esos grupos fueron en otro tiempo y no de lo que son hoy. Es decir, que son un flagrante anacronismo. En efecto, ¿cuántas villas hay hoy que son mayores y bajo todos conceptos mas importantes, que algunas mal llamadas ciudades? ¿Cuántas ciudades hay que tienen menos desarrollo que un *pueblo*? Al meditar acerca de este asunto, hemos creido observar entre la civilizacion y la urbanizacion, aun bajo ese punto de vista de mera forma, esa misma analogía que ya mas de una vez hemos tenido ocasion de

notar. Esos nombres apelativos que tienden á establecer gerarquias donde naturalmente no debe haberlas, son en urbanizacion lo que en la civilizacion los títulos nobiliarios. Aquellos pudieron, como estos, envolver en otro tiempo la significacion de preeminencias y privilegios propios de los tiempos en que fueron creados; pero hoy, cuando la civilizacion y cultura buscan y encumbran y respetan el mérito personal, como el mas noble de los distintivos; las distinciones entre ciudades, villas, lugares y aldeas han desaparecido tambien ante la apreciacion pública. Así es que el buen sentido ha generalizado ya el uso constante de la palabra apelativa mas genérica y abstracta que todas cuantas se conocen, y que reune y confunde en una sola clase las antiguas categorías diversas que ya no son mas que un recuerdo histórico: esta palabra es *poblacion*.

Nosotros, que al emprender los estudios de urbanizacion habíamos de descender al exámen de los diversos grupos que la constituyen; nosotros, que imbuidos en el espíritu del siglo, al tratar de esos grupos habíamos de evitar el empleo de nombres, que sobre no corresponder fiel y exactamente á la idea genérica y abstracta que queriamos emitir, suscitaban otras que, sin embargo de ser meramente imaginarias, recuerdan distinciones y privilegios, preeminencias y desigualdades, que si pueden ser del gusto de unos, han de escitar el disgusto de otros; nosotros, que no queriamos sancionar con una palabra poco meditada lo que en el fondo de nuestras convicciones reprobábamos; nos habriamos ido fácilmente con el vulgo, y habríamos seguido el uso comun, adoptando la palabra *poblacion* para designar un grupo cualquiera de edificios en abstracto y cualquiera que fuese su magnitud é importancia, si el doble sentido que tiene esta palabra, si el emplearla indistintamente para espresar el continente y el contenido, así el conjunto de edificios como el de habitantes, no hubiese creado una locucion anfibológica, ocasionada á falsas interpretaciones y á errores graves, mas sensibles para nosotros que habiamos de hacer una abstraccion entre los dos objetos espresados por aquella misma palabra, y que tendriamos que tratar de los dos, ora juntos y ora separados, pero considerándolos siempre como dos distintas entidades. Por esto á ese catálogo de nombres que, como fundados en la comparacion, son siempre odiosos, nos hemos visto obligados á añadir otro que, sobre ser mas genérico que todos, fuese al propio tiempo inofensivo. La lengua latina, madre de la nuestra, nos prestó generosa su significativa palabra *urbs* que hemos españolizado, y de ello nos felicitamos cada vez mas, y creemos que nos lo agradecerán nuestros lectores, porque ha desembarazado nuestra diccion de los tropiezos, dificultades y rodeos, y tal vez de la oscuridad que el uso

de una palabra de doble sentido habria ocasionado en una obra esencialmente técnica y didáctica. *Urbe*, pues, para nosotros no es ciudad, villa ni pueblo, ni lugar, aldea ó burgo, ni corral, cuadra ó caserío, ni pago, ranchería ó aduar; sino que abarca en su vastísimo sentido todo grupo corto ó numeroso, pequeño ó estenso, de viviendas lujosas ó miserables, de mampostería ó de simple estera, desde la mas encopetada ciudad hasta el villorrio mas humilde, hasta el mas ruin aduar, en que esas viviendas guarden entre sí, además de estar enlazadas por los vínculos de una vialidad comun, aquellas relaciones propias del albergue del ser racional, aun cuando esos albergues sean indignos de él, como muchos que se encuentran, no precisamente en los desiertos de Africa, sino aun, para mayor desdoro de la humanidad, en el centro mismo de los grupos urbanos en que; con mayor ostentacion, se proclaman los adelantos de la civilizacion moderna.

20.

Orígen y etimología de los nombres apelativos ó genéricos de las urbes.

Buscar el orígen de las palabras, no es una simple curiosidad, y nunca es un trabajo perdido. Desde el momento en que se comprende, como cosa sabida y vulgar, que las palabras representan ideas, y que á cada palabra corresponde una idea determinada, idea que puede no haber sido siempre la misma, que puede haberse modificado con el trascurso del tiempo, y haber perdido mucho de su fuerza originaria ó haberla adquirido mayor, de la propia suerte que la palabra puede con el uso haber sufrido variaciones análogas; claro es que, al remontarnos con nuestras investigaciones á la fuente y orígen de una palabra, no buscamos precisa y esclusivamente las variantes que hayan podido tener las letras ó sílabas de que se forma, que esto seria una cosa hasta cierto punto pueril, sino que inquirimos al propio tiempo y con mayor empeño todavía, la idea á que esa palabra fué en su orígen aplicada, y la historia, por decirlo así, de esa idea en sus diversas fases, historia que no pocas veces y con placer indefinible encuentra el filósofo investigador indicada, revelada por las variantes que las generaciones y los siglos fueron introduciendo lenta é insensiblemente en la palabra. No de otro modo cuando estudiamos el conjunto y los detalles y la estructura de un gran edi-

ficio monumental, obra sucesiva de varias épocas, distinguimos en los detalles que cada época ha ido agregando al monumento, el gusto peculiar, las tendencias y hasta las ideas predominantes en esas mismas épocas. Por esto, así como se dice que los monumentos arquitectónicos son la historia de las diversas épocas á que pertenecen, escrita con caractéres de granito; de la misma manera nos atreveremos nosotros á afirmar, que la historia de la urbanizacion, con respecto á las diversas civilizaciones á que ha ido sucesivamente sirviendo, desde su orígen hasta nuestros dias, al paso que está escrita en grandes caractéres por los vestigios que ha ido dejando á su paso y desenvolvimiento, como veremos luego al tratar del geroglífico urbano, ha de estarlo tambien, aunque de un modo mas simbólico y de algo mas difícil interpretacion, en las diversas palabras usuales y técnicas con que se espresan las ideas y objetos á ella referentes.

Decimos que la inquisicion de la historia urbanizadora por medio del estudio analítico y etimológico de las palabras á ella correspondientes, es de interpretacion, mas difícil, y con esto no hacemos mas que consignar una verdad práctica que se nos ha atravesado como un enorme obstáculo en nuestra carrera, y de que se convencerá fácilmente cualquiera, con solo tomar en cuenta los diversos elementos que son indispensables, como otras tantas luces auxiliares, para que las investigaciones etimológicas sean acertadas y provechosas. En efecto, no basta haber estudiado y conocer á fondo una lengua cualquiera para investigar la etimología de las palabras que la componen. En ningun pais del mundo, y no titubeamos en aseverarlo así, se habla una lengua originaria y simple sin mezcla de ninguna otra. Todas las lenguas son un compuesto de palabras que pueden llamarse originarias del pais, y de otras que se han ido tomando prestadas de otros paises, como consecuencia necesaria del trato y roce de los pueblos. Las lenguas vivas no son mas que modificaciones de otras lenguas que fueron y han desaparecido del comercio de los hombres; y entre las lenguas que hoy hablan los diversos pueblos que recorren la superficie del globo, no hay una siquiera que no tenga algunas palabras de otra, y tal vez de todas las demás. Las palabras se trasmiten y pasan de un pais á otro, por escasas que sean las relaciones que entre ellos existan, con mayor facilidad aun, que las costumbres y las modas y que todas las maneras y formas de manifestacion que pueda adoptar el hombre para los actos de su vida. Y esto que ha sucedido siempre en todas las épocas históricas y ante-históricas, desde que el género humano fué desparramándose por la tierra, esto que ha tenido lugar aun en aquellos siglos en que los pueblos vivian ensimismados, retraidos y aislados unos de otros,

ha de suceder con mas fuerza, con mas intensidad, con mas trascendentales resultados, en la época presente, en que desapareciendo una tras otra todas las barreras que antes separaban á las naciones, y las hacian considerar como enemigas, la electricidad y el vapor, el telégrafo y los ferro-carriles, destruyen las distancias, establecen relaciones mas frecuentes, continuas, íntimas entre regiones las mas apartadas, ó imprimen á la humanidad tendencias marcadas y sensibles, un impulso irresistible á la unidad universal.

De todo esto se desprende, que para remontarse con provecho y con todas las garantías de acierto al estudio etimológico de las palabras, seria indispensable tener un conocimiento exacto y profundo, no solo de la lengua propia y de sus orígenes, sino tambien de todos los demás idiomas, y así de los existentes y usados hoy, como de los que existieron y se usaron desde la mas remota antigüedad. El conjunto de los conocimientos que para semejante empresa serian indispensables, supone la consagracion de la vida entera de un hombre que haya podido dedicársela. Nosotros, que dedicados desde la primera juventud á estudios de muy diferente naturaleza, y que posteriormente nos hemos entregado en cuerpo y alma, por decirlo así, á los de urbanizacion, que desde que á ellos nos consagramos, han absorbido, siguen absorbiendo, y probablemente absorberán todo nuestro tiempo hasta el último aliento de la vida, y que aun entonces hemos de dejar harto incompletas nuestras investigaciones; nosotros no hemos tenido ocasion, ni medios, ni espacio para adquirir ese inmenso cúmulo de conocimientos filológicos que tan buenos servicios podrian prestarnos en estos momentos. Así se comprenderá la natural desconfianza con que entramos en el exámen etimológico de las palabras referentes á urbanizacion, que cabalmente como las mas vulgares y las mas usuales, y como aplicadas á objetos de servicio cotidiano, constante, perenne, son las que traen un orígen mas antiguo, las que mas han viajado por todas las partes del mundo, y que son por consiguiente de mas difícil interpretacion. Retrocederiamos seguramente espantados por la enorme balumba de semejante trabajo, si por un lado no nos sintiésemos como irresistiblemente conducidos á emprenderlo por la esperanza de sacar de él importantes lecciones y si por otro no contásemos sinceramente con la benevolencia de nuestros lectores, que no dudamos han de dispensarnos cualquier error en que por lo muy limitado de nuestros conocimientos lengüísticos, podamos incurrir. Empecemos, pues, nuestra tarea, que desearíamos fuese motivo de que un verdadero filólogo la acometiese con mayor habilidad y mejor éxito, que el que puede esperarse de nuestros escasos y humildísimos conocimientos.

Limitándonos aquí al estudio de la etimología de las palabras apelativas ó genéricas con que se designan las diversas clases de grupos urbanos que encontramos establecidas, la primera espresion con que tropezamos es:

Ciudad Esta palabra nació, indudablemente, en el Lacio y, á nuestro modo de ver, sinceramente humilde, y que sujetamos, sin pretensiones al exámen y censura de los filólogos entendidos, á orillas del Tiber, en el mismo asentamiento de Roma. *Cívitas* en latin no es palabra radical y generadora, sino derivada y sacada de *civis*, que á su vez está compuesta de dos silabas que forman su raiz. Para encontrar el orígen de esa composicion y la significacion originaria que por consiguiente tuvo, se hace indispensable traer á la memoria, siquiera sea por simple indicacion, el orígen de Roma. Cualesquiera que fuesen los fundadores de la primitiva Roma, lo positivo es que estos establecieron su asentamiento, y se posaron, por decirlo así, á orillas del Tiber. El primer embrion de esa urbe, destinada con el tiempo á llenar con su fama y á dominar todo el orbe conocido, hubo de ocupar un pequeño espacio de la ribera izquierda del Tiber. El número de habitantes, proporcionalmente corto, no podia,no debia dividirse y separarse en grupos diversos, por entre los cuales discurriese el rio que, aun cuando hubiese sido menos caudaloso, debia considerarse, y podia en efecto ser un obstáculo á la reunion de todos en momentos dados, reunion tan importante á la sazon en que las fuerzas de la colectividad eran harto escasas. El núcleo, pues, primitivo y originario de la antigua Roma se concentró, condensó y fortificó en la indicada ribera. A poco, sin embargo, cuando nuevas gentes advenedizas iban buscando el asociarse á aquel puñado de aventureros afortunados; hubieron de establecerse algunas construcciones en la ribera opuesta, formándose uno de esos apéndices que se adhieren siempre á las grandes urbes, á donde se refugian familias humildes, y á veces criminales que por cualquier motivo no quieren ó no pueden establecerse en el centro urbano preexistente. En la primitiva Roma hubo de suceder lo mismo que ha venido sucediendo, y sucede aun ahora en las grandes urbes, es decir, que los habitantes de esos apéndices ó arrabales fuesen mirados con desdeñoso menosprecio. Así que, desde los primeros momentos hubo de reputarse como una distincion honorífica el vivir, *cis*, de este lado del Tiber, así como conceptuarse mengua el vivir, *trans*, á la otra parte. De esta manera se honraba á uno diciéndole, *cis vivis*, porque con esta sencilla y corta frase se le recordaba que disfrutaba todas las consideraciones sociales—hablamos de la época en que la ley ó la costumbre no habian dado todavía forma y sancion á esas consideraciones—que gozaban los moradores

del grupo ó núcleo principal. La repeticion de esta frase, su vulgarizacion, hubo de corromperla ó simplificarla todavía mas, convirtiéndola en una sola palabra, *cis-vivis*, que primero sufrió una contraccion suprimiendo la duplicacion del *vi*, *cis-vis*, luego la embarazosa y cacafónica *s* del *cis*, con la cual quedó ya formada la palabra *civis* sustantivada, tal cual nos la trasmitieron los romanos rodeada de una aureola de gloria. Resulta, pues, que *civis*, *ciudadano*, no significa en su primitivo orígen otra cosa mas sino hombre que vive de este lado del rio, ó lo que es lo mismo, en el núcleo originario y principal de Roma, á cuyos habitantes fueron concedidos, por la costumbre primero y luego despues por las leyes, todos los honores, consideraciones, privilegios y preeminencias que acompañaban al significativo título de *civis*. Mas adelante se hizo estensivo ese título á los transtibéricos como á todos los habitantes del Lacio; empero, la palabra estaba ya inventada, tenia su aplicacion y acepcion propia, y no era necesario ni oportuno inventar otra que nunca habria tenido la veneranda sancion de los tiempos.

De *civis* viene *civitas*, nombre colectivo que no significó en su orígen mas que el conjunto de los moradores de Roma y tambien el de todas las prerogativas y distincionos inherentes al título de ciudadano. En estos dos sentidos la encontramos usada en los autores mas antiguos de pura latinidad. Sin embargo, con el transcurso del tiempo, hubo de confundirse y considerarse como una sola entidad el contenido y el continente; y desde entonces la palabra *civitas* se encuentra empleada para significar, ora la colectividad de los ciudadanos, ora el grupo de los edificios en que esta colectidad se alberga, y ora por fin, las dos colectividades de moradores y edificios consideradas como formando un solo objeto.

Si la palabra *civis* y *civitas* no hubiesen nacido á orillas del Tiber para espresar una idea propia de la localidad y diferente de la genérica de un grupo de viviendas, los romanos no habrian tenido necesidad de inventar una palabra nueva, pues para este último objeto tenian ya en la lengua originaria del país, en la lengua que habian heredado de sus antepasados, una palabra adecuada mas sencilla, monosílaba en su raiz, y de que no se habrian desprendido, como realmente no se desprendieron, pues la conservaron y hasta la trasmitieron á la posteridad en su acepcion genuina, de suerte que ha llegado hasta nosotros, aunque el uso solo ha admitido hasta ahora los nombres de ella derivados, relegando al olvido la palabra radical, sin duda, por la dureza de su sonido. Tal es la palabra *urbs*, de que hablaremos luego con la estension que se merece. La palabra *civitas* corresponde, pues, á otra idea diferente de la espresada por *urbs*, aun cuando, en tiempos posteriores, hayan

venido á confundirse. Una cosa análoga á la que ha sucedido á *civitas*, ha tenido lugar con nuestros *poblacion* y *pueblo*, que aplicados originariamente á la colectividad de los moradores ó pobladores de un núcleo urbano cualquiera, se han aplicado tambien, andando el tiempo, para espresar un conjunto de edificios.

Una prueba de que *civitas* como derivado de *civis* se aplicó originariamente solo á designar la reunion de ciudadanos ó las prerogativas consuetudinarias ó legales al título de ciudadano anexas, es que todos los nombres y verbos que arrancan del mismo orígen, tienen una acepcion análoga á esa de que estamos hablando: tales son *civilis* ó *civicus*, civil, *civilitas* y el verbo moderno *civilizar*, palabras todas que tienen en su significacion un sentido moral referente al hombre y á sus actos y costumbres, sin que ninguno de ellos ofrezca la menor relacion con la materialidad de las construcciones. De todos modos resulta que *ciudad* viene de *civitas*, producto y colectivo de *civis*, palabra que por su orígen revela las inmensas ventajas que la urbanizacion proporciona al hombre, En efecto, desde el momento en que los romanos dejaron, por decirlo así, de ser hombres para convertirse en ciudadanos, desde el momento en que pudieron considerar que por solo vivir agrupados al lado del Tiber, podian conceptuarse superiores á los demás hombres que vivian desparramados en torno suyo, y desde el momento sobre todo, en que pudieron hacer efectiva y sensible esa superioridad que con el título de ciudadanos se arrogaban; dejaron consignado en la historia de una manera indeleble, que todas esas ventajas reconocian deberlas al agrupamiento constituido por sus moradas y á la asociacion que la urbe protegia, fomentaba y robustecia. Por esto, nosotros que reconocemos en los pueblos, por bárbaros que sean, cierto buen sentido y delicado tacto en la apreciacion de las palabras que adoptan y emplean, no estrañamos, que olvidada la antigua palabra etrusco-romana *urbs* que se aplicaba mas especialmente á la espresion del materialismo de las construcciones combinadas, se haya preferido en el uso vulgar por todas las naciones de raza latina y aun por otras que no lo son, la palabra *civitas* que recuerda todas las preeminencias, ventajas y superioridad del habitante de una urbe, del ciudadano.

Villa. Villa es una palabra puramente latina, que solo en la pronunciacion actual se diferencia de esta, pues así como en latin se pronuncian las dos *eles* separadas, en el habla castellana esa doble *ele* se ha convertido en *elle*. Los italianos conservan todavía esa palabra latina con la misma pronunciacion y acepcion que los romanos, que significaban con ella una casa ó posesion de campo ó de recreo.

Dos cuestiones igualmente interesantes se presentan al exámen, relativas á ese vocablo de uso tan comun y frecuente en nuestros dias. Es la primera, sobre el orígen y etimologia de esta palabra, lo cual nos revelará la humildad de su significacion primitiva. La segunda cuestion versa sobre la manera con que esa palabra pasó á significar un agrupamiento importante de edificios y de poblacion, independiente y autonomático, con casi todas las preeminencias y privilegios de *ciudad*. Examinemos ante todo su etimologia.

Villa, vil-la, emana, á no dudarlo, de via. Viene á ser un diminutivo de esta palabra, como si dijeramos *viel-la,* por contraccion *vil-la*. Viene á tener una derivacion análoga á la de *vicus*, que tambien arranca de via, y representa ¡cosa notable! un paso mas desde la via á la habitacion; por manera que *via* es el camino en sí mismo considerado, *vil-la* el primer síntoma ó manifestacion de habitabilidad individual, al fin de la via, y *vicus* el primer compuesto ó la primera combinacion simple de casas adosadas á una via en su transcurso ó al término del mismo. Y no deberá estrañarse que sirviese de base y raiz de esos nombres primarios de habitabilidad la via, medio y símbolo del movimiento; si se atiende á que la vida de los romanos primitivos era sumamente activa, emprendedora, de movilidad casi constante; como que la estancia y todo cuanto á ella se refiere, hubieron de considerarse como accidentes necesarios si, porque era imposible contrariar las leyes de la naturaleza; pero de corta, cortísima duracion, como cosa de exigüa importancia, secundaria, al paso que el movimiento y la agitacion era para ellos todo, la vida misma, como que cabe sospechar si en la composicion de la palabra *vita* concurrió mas *vis* que *via*, porque realmente la fuerza y el movimiento eran los dos elementos esenciales de la vida de la primitiva Roma.

Para comprender históricamente, si así puede decirse, el orígen de la palabra vil-la, es preciso recordar que el puñado de fieros aventureros que se establecieron á orillas del Tiber en guerra abierta y constante con todos los pueblos circunvecinos, á los cuales iban arrebatando, despues de las mujeres, el terreno comarcano palmo á palmo, hubieron de vivir muy concentrados y defendidos además por murallas para aquellos tiempos muy fuertes, con una ó dos puertas á lo mas, siendo escasas las comunicaciones con la comarca que iban adquiriendo como necesario campo de accion para su urbe. Cuando esa comarca empezó á ser cultivada por los que se arrogaron el nombre de patricios que, sobreponiéndose á la plebe allegadiza, consideraron aquellos terrenos como patrimonio suyo, lo primero que hubo de hacerse necesariamente, fué trillar las vias que habian de conducir á cada propietario desde Roma á su propiedad. Pues bien, esa ramificacion de vias diver-

gentes que hubieron de partir desde la puerta ó puertas de la urbe, esas pequeñas vias fueron las que se llamaron *viel-las* ó *vil-las*, y como cada una de ellas hubo de llevar el sobrenombre del patricio á cuya posesion ó granja conducia, desde luego hubo de confundirse entre el vulgo y en el uso comun la designacion de la granja y la del sendero que á ella conducia, y que á la misma tenia por objeto y término de su desarrollo. De esta manera *caminillo de Fabio Maximo*, por ejemplo, vino á ser sinónimo de granja de Fábio Máximo. Etimologías análogas podrian encontrarse en los orígenes de muchas voces de todos los idiomas. Como quiera que sea, resulta siempre que vil-la es un derivado de *via*, aplicado á la designacion de una finca ó propiedad rural, por mas que en su orígen las vil-las no fuesen mas que la red de esas vias que nosotros hemos llamado particularias, las cuales por una coincidencia natural que confirma nuestra esplicacion etimológica, toman tambien con muchísima frecuencia el nombre del particular á quien especialmente sirven, asi como no pocas veces lo toman las fincas á ellas adosadas.

La segunda cuestion relativa á esta palabra, á cuyo exámen vamos á pasar, cuestion seguramente la mas importante de cuantas á este particular se refieren, es la siguiente: ¿Cómo y por qué série de hechos la villa latina consagrada á espresar esclusivamente la idea de una hacienda campesina ó rústica de labor y de recreo, ha llegado á destinarse entre nosotros para significar un centro de poblacion, un grupo importante de edificios urbanos, tan importante que ocupa en la gerarquía de tales grupos el segundo lugar? Y esta cuestion adquiere mayores dimensiones, si se toma en cuenta que en Francia, pais que se considera poblado, como el nuestro, por la llamada raza latina, esa misma palabra apenas modificada por la lengua francesa, *ville*, espresa no ya grupos de edificacion de segundo órden, sino los de primero. Preciso es, pues, que hayan mediado acontecimientos de alguna gravedad para producir en la significacion de una palabra tan usual un cambio tan radical de objeto. Si acertamos á descifrar ese enigma, si conseguimos encontrar y poner de manifiesto los sucesos productores de semejante cambio; tendremos una prueba mas de que en esas investigaciones, simplemente filológicas al parecer, la historia de una palabra referente á un objeto de urbanizacion, puede contener una parte importante de la historia misma, de esa ciencia en sus manifestaciones como hecho práctico.

En las épocas mas florecientes, así de la república como del imperio romano, y ya desde muy antiguo, los ciudadanos acomodados tenian sus *villas* ó granjas en que, mientras subsistió la austera severidad de las costumbres primitivas, no se desdeñaban de dirigir y aun de ejecutar ellos mismos en

persona las labores de la labranza, siendo repetidos los ejemplos de grandes hombres arrancados de la esteva del arado, para empuñar la espada de generales. Ya por aquellas épocas, la villa de los romanos constituia un grupo, si no de viviendas, al menos de poblacion que como era esclava y estaba simplemente destinada para auxiliar la labranza, no tenia hogares separados, y vivia hacinada y en comun. Las costumbres del gran pueblo encontraban siempre imitadores en las provincias; así es que, en estas los hombres mas notables tenian tambien sus *villas*, pero en ellas y particularmente en los tiempos del imperio, en vez de esclavos, eran las mas de las veces colonos libres los encargados del cultivo, por mas que tuviesen á sus órdenes como auxiliares algunos esclavos, cuyo número no era tan abundante, ni de mucho, en las provincias como en Roma, donde se centralizaba por lo comun todo el botin. Las *villas*, pues, de los ciudadanos provincianos, eran, si de menos lujo que la de los sibaritas romanos, de alguna mayor complexidad en la parte de construcciones. Columela hace á cada una de ellas compuesta de tres *villas*: *villa rústica* que era la destinada á los colonos y á todos los aperos de labranza, *villa frumentaria* que era la destinada al almacenage y guarda de los frutos, y finalmente, *villa urbana*, acerca de cuya denominacion, llamamos desde luego la atencion de nuestros lectores, porque tendremos necesidad de recordarla, que era la reservada para el propietario y su familia.

Tal fué la situacion de las villas, así en Roma, como en las provincias, por espacio de algunos siglos, situacion que se prolongó con cortas é insignificantes variaciones, hasta que el imperio romano fué hecho añicos por las hordas bárbaras del Norte. Este gran cataclismo, cuyos efectos se hicieron sentir hasta los últimos confines del mundo, entonces conocido, produjo en todos los núcleos urbanos que habian estado sujetos al dominio de Roma, hondísimas perturbaciones que cambiaron su faz. Esos núcleos eran naturalmente los centros de accion, al propio tiempo que el blanco de las ambiciones de los diversos caudillos invasores. A fin de evitar los gravísimos daños que los contínuos ataques y resistencias producian, algunos propietarios que tenian sus *villas* á mayor ó menor distancia del núcleo urbano, se trasladaron á ellas con sus familias, seguidos naturalmente de algunos otros allegadizos, que no le faltan nunca al poderoso, particularmente en tiempos calamitosos, y mas aún, cuando la costumbre del patronato, tan ostentosa en Roma, se habia estendido tambien á las provincias. Al propietario, por otra parte, no le vendria mal semejante acompañamiento, porque de esta suerte podia reunir un número regular de hombres de combate con que resistir, ya que no á los ejércitos poderosos menos temibles por lo desviado de la situa-

cion, al menos á las partidas de merodeadores que tanto abundarian en aquellas azarosas circunstancias.

La instalacion de los propietarios, de sus colonos y dependientes, así como de las familias patrocinadas en las *villas*, ocasionó en ellas una verdadera revolucion. Hubo que agrandar los edificios existentes, construir otros nuevos, y desde entonces se convirtieron ya en verdaderos núcleos de urbanizacion que, cuando pudieron evitar el saqueo y destruccion durante algun tiempo, se vieron convertidos en grandes agrupamientos, urbes completas, que conservaron, sin embargo, el nombre de *villas*, con la denominacion propia de la localidad, que algunas de ellas conservan todavía, aunque con las variaciones que el transcurso de los siglos y la transformacion del idioma han introducido en ellas.

Tales fueron los acontecimientos que han llevado á la palabra *villa* desde su primitiva significacion de casa de campo ó granja, á la de un grupo considerable de edificios urbanos. ¿Por qué, empero, esta palabra se ha empleado entre nosotros para designar los grupos de segunda gerarquía? Por la razon, tan sencilla como poderosa, de haberse constituido en las *villas* los primeros núcleos urbanos que surgieron despues que las antiguas urbes del imperio desaparecieron unas, víctimas de la universal destruccion, y sufrieron otras un cambio completo en su manera de ser. *Villa*, pues, significa hoy un grupo de urbanizacion de segunda clase, habiendo disfrutado durante algunos siglos de las consideraciones y preeminencias gerárquicas correspondientes, á causa del órden cronológico de su aparicion en el mundo urbano. Los pueblos, lugares y aldeas vinieron despues como efecto de otras causas propias de la situacion verdaderamente revolucionaria, en que se encontró el que habia sido orbe romano, durante los siglos medios.

En Francia, donde la dominacion romana desapareció mas pronto que en España, donde los galos habian podido conservar mayor suma de independencia, y donde los francos y los germanos se instalaron aun antes del universal cataclismo, y donde, por otra parte, los principales grupos de urbanizacion traian un orígen rural, siendo muy pocas y muy contadas las urbes romanas; la denominacion de *villa* obtuvo la preferencia y lugar mas distinguido, de manera que las *villas*, *villes*, en algunos centros vinieron á envolver y reducir á la menor importancia los antiguos núcleos que se conocian con el nombre de *civitates*, *cités*. Tal vez fué parte, para que la denominacion romana de *civitates* fuese abandonada, el ódio á los romanos, muy pronunciado entre los galos, y mas aun entre los francos y germanos. Ello es que la palabra *cité*, *civitas*, está hoy relegada á designar simplemente una isla de

edificacion urbana. No es estraño, pues, que París y otras muchas urbes francesas de primera gerarquía se enorgullezcan con su título de *villas*.

En España, cuando un grupo de edificios y de poblacion, nacido y fomentado á la sombra de una urbe mas importante, á cuya jurisdiccion, como enclavada en su territorio, estaba sujeto, cuando ese grupo llegaba á adquirir la consistencia y fuerza necesarias para llevar una vida independiente y autonomática, para constituir municipio, como diríamos hoy: acudian sus ricos-homes, ó primeros contribuyentes, al monarca, quien acostumbraba conceder, como por gracia especial, el privilegio de *villazgo*, y con él los derechos de constituir un comun ó municipio con su concejo ó ayuntamiento, y demas prerogativas al honorífico título de villa. Así pasaron de la situacion de aldeas, nombre que indica dependencia de otro municipio, al de villas, que revela desde luego existencia propia, independiente y autonomática. Todavia en nuestros dias hemos visto casos de esta naturaleza, aun cuando por la organizacion civil y política actual, el villazgo no envuelve mas derecho que el de constituir un municipio independiente.

Pueblo. Pueblo es otra de las palabras que se emplean para designar un grupo de construcciones urbanas de menos consideracion que el de villa, y de mayor que el de lugar. Se deriva visiblemente de *populus*, voz con que los romanos espresaron, no la parte material de una urbe, sino al conjunto de sus moradores. Haremos notar aquí de paso, que segun la significacion que conservan todos sus derivados *populo*, *as*, y *popular*, *aris· populatio, etc.*, *populus* habia de tener una acepcion poco agradable y honrosa en nuestros dias, puesto que dichos derivados presentarian, como resultado de *populus*, el saqueo y la destruccion. A ser exacta esta razon etimológica, cabria decir que los romanos habian consagrado, con el nombre que dieron á la poblacion de Roma, la tradicion tan generalizada de que el orígen del primer núcleo de urbanizacion, de que arranca la historia de aquel pueblo que llegó á dominar el orbe entero, lo formaron unos cuantos bandidos *populatores* que se propusieron vivir á costa de los pueblos circunvecinos. No obstante, nosotros presumimos que el orígen etimológico de *populus* es algo mas honroso. Los griegos, de los cuales en la mas remota antigüedad procedieron los etruscos, primer pueblo que se estableció de una manera algo regular en Italia, los griegos, repetimos, tenian la palabra *polis* para significar ciudad. Es muy probable que los etruscos traerian consigo á Italia esta palabra que, ora porque en la época de su emigracion de Grecia no tuviese una pronunciacion bien definida, ó bien porque en su trashumacion, ó por el transcurso de los siglos se corrompiese y tomase un nuevo giro, de la propia suerte que suce-

dió á otras tantas palabras latinas de orígen visiblemente griego, pudo ser muy bien la raíz de la voz *populus*, en cuya constitucion, aparte de la desinencia *us*, propia de la lengua del Lacio, no entran mas consonantes que la *p* y la *l*, que son las que constituyen la esencia del *polis* griego. Tambien conserva la palabra latina la *o* de la griega, y hasta en la desinencia *us* conserva cierta semejanza en el *is*, atendida la facilidad con que se confunden en la pronunciacion la *i* y la *u*, que son seguramente las dos vocales mas análogas, de tal manera, que los griegos tenian la *y* (*ypsilon*), cuyo sonido, era el de una *u* cerrada. Por todas estas razones, creemos que la palabra *populus* viene del griego *polis*, modificada por los latinos con tanta mas razon y fundamento, cuanto que no la aplicaban á la significacion del conjunto de edificios que componian su urbe, y ni siquiera á la complexidad de edificios y moradores, sino precisamente á la colectividad de estos, á todos indistintamente, patricios y plebeyos, á la plebe y al Senado, por mas que, andando el tiempo, esta última corporacion quiso formar como una clase distinta del pueblo.

Lo raro es que la introduccion en las lenguas modernas de la palabra *populus*, para indicar un grupo de urbanibacion, no fué propiamente directa, sino indirecta. Durante la edad media, la palabra que propiamente se empleó para indicar un grupo de edificacion, en el latin bárbaro propio de la época es *populatio*. Es de presumir que algunas personas instruidas advirtieran que esta palabra, lejos de significar una colectividad de casas y vecinos, espresaba en buen latin la idea de robo, saqueo y destruccion, y por efecto seguramente de esta justa crítica, se lee ya en algunos documentos antiguos, *in populo*, tal ó cual, es decir, en el pueblo tal ó cual, palabra que quedó ya admitida y vulgarizada. Esta adopcion, sin embargo, no escluyó el uso de la palabra *populatio*, que el vulgo habia admitido anteriormente, convirtiéndola en poblacion, la cual, lo mismo que *pueblo*, así significa entre nosotros el conjunto de los moradores ó vecindario de una urbe, como la colectividad de sus moradas, y tambien el complejo de urbe y vecindario. En la acepcion especial con que aquí la empleamos, designa, como hemos dicho antes, un grupo de edificios menos importante que *villa* y mas que *lugar*, que constituye municipio.

Puebla es otra palabra española que encontramos usada muy frecuentemente en un sentido muy análogo al de pueblo, del cual, segun el diccionario, es completamente sinónimo. No obstante, remontándonos al orígen de algunas urbes que llevan el nombre de *puebla*, y recordando la significativa y elocuente espresion de *carta-puebla*, que era el código que establecia los fue-

ros, en virtud de los cuales se fundaba una nueva urbe, y se garantizaba la existencia civil de sus moradores; se encuentra mas probable que *puebla* fuese aplicado en su uso primitivo y genuino á una urbe fundada por el monarca ó algun señor en terrenos de su propiedad, dando á los pobladores ciertas garantías y preeminencias á fin de atraérselos. Segun esto, la verdadera acepcion de *puebla* debe ser la de todo grupo de urbanizacion que se ha establecido, no natural y espontáneamente, sin plan ni concierto prévio, sino con un propósito y plan ingeniosamente preestablecido y por medio de un artificio atractivo. Este es el juicio que en vista de todo nos hemos formado: estadistas y filólogos mas inteligentes encontrarán medios hábiles para confirmarlo ó refutarlo.

Lugar. Es la espresion usada para designar el grupo de urbanizacion mas insignificante en la escala de los que tienen existencia municipal propia, puesto que, como veremos luego, la aldea, en su acepcion genuina, envuelve dependencia. Lugar, tiene dos acepciones bien distintas y diversas entre sí, que revelan dos orígenes igualmente diferentes. Cuando significa un sitio ó parage cualquiera, puesto de órden ó categoría, viene lugar del latin *locus*, cuyas acepciones genuinas conserva; mas cuando significa un agrupamiento de edificios mayor del que constituye una aldea, y menor que el de una villa, entonces deriva de *luccus*, bosque, que viene á recordarnos otro orígen y causa de urbanizacion distinta de los demás. Sabido es que los celtas y los galos tenian un respeto religioso á los bosques, y no es menos sabido que los romanos los consagraban á las divinidades. Así pues, cuando en la época de la conquista se encontraron frente á frente las dos civilizaciones de los romanos y de los aborígenes; tuvieron un punto de conformidad, que remontándonos en alas de la imaginacion á aquellos remotos y oscuros tiempos nos sentimos inclinados á conjeturar que hubo de producir benéficos resultados. Los romanos no hubieron de penetrar en lo mas hondo de los considerables bosques de que estaba poblada la península, por considerarlos sagrados; respeto que por otra parte aconsejaba á los conquistadores la prudencia, atendidas las dificultades y obstáculos que á gentes estrañas é ignorantes de la topografía habian de ofrecer los grandes y todavía vírgenes arbolados que encontraban al paso. Los iberos por otro lado, se concentrarian en esos mismos sitios que tenian muy conocidos y andados, y donde por otra parte tendrian ya aras y templos de antemano establecidos en honor de sus divinidades. Ahora bien, esa concentracion de familias, unida á la mayor seguridad que el sitio ofrecia, hubo de dar orígen al asentamiento de algunas humildes urbes. De estas, algunas desaparecerian con las circunstancias á que debian

su orígen, otras, favorecidas por circunstancias topográficas de la comarca, y por nuevos acontecimientos, llegaron á adquirir grandísima importancia, y otras, por fin, conservaron una existencia pobre y miserable, propia de la situacion en que se encontraban. De las primeras ni rastro queda en la historia: las segundas, con su importancia adquirieron el rango de *ciudades*, y apenas sí en su nombre propio conservan algunas letras que puedan recordar su orígen selvático: las terceras son las que en su humildad han atravesado los siglos, conservando el nombre apelativo de lugar con que las califica con desden el vulgo, que no sabe ni comprende el venerando orígen de esta palabra.

Aldea, nos dá la espresion de un pequeño agrupamiento de edificaciones que no tiene jurisdiccion propia, sino que depende de la *villa* ó *ciudad* en cuyo territorio se encuentra establecido. Esta es la significacion que encontramos mas adecuada á aquella palabra en medio de la diversidad de definiciones que de la misma nos dan diferentes diccionarios.

En cuanto á su etimología, despues de examinado este asunto con toda detencion, y atendida la naturaleza del objeto á cuya indicacion sirve la palabra aldea, hemos creido encontrar la etimología de la misma en el pronombre *altera*. Si se considera que las aldeas son por lo comun caseríos de escaso vecindario, dependencias jurisdiccionales de una urbe cuya representacion é importancia habia de quitarles toda cuanta pudieran tener; si se tiene en cuenta que esos caseríos, formados espontánea y como casualmente, nacieron sin nombre, de que por otra parte les privaba su carencia de autonomía, y que por consiguiente no podian tener mas que un apodo, por decirlo así, tomado de la urbe matriz de quien dependian; se comprenderá cuán natural era designarlas con la diccion *altera*, con referencia á su dicha matriz, que era la que por el ejercicio de su jurisdiccion tomaba su voz, nombre y representacion. Es como si dijésemos hoy de una barriada sub-urbana de Guadalajara, *otra Guadalajara*, ó tambien, y esto está mas conforme con la solemnidad pomposa del lenguaje moderno, *la nueva Guadalajara*. Nuestros antepasados, en su sencillo y nada pretencioso romance, decian *altera Guadalajara*, que el lenguaje comun convirtió luego en *aldea de Guadalajara*. Posteriormente los grupos que en un principio habian sido aldeas, en virtud de la mayor importancia que con su crecimiento adquirieron, alcanzaron el rango de municipios independientes, con la clasificacion de pueblos, y algunas hasta el de *villazgo*. Así tenemos hoy *aldeas-villas*, *aldeas*, por su nombre propio, que conservan como un título de abolengo, y *villas*, por el título de honor, que por sus acrecentamientos, méritos y servicios consiguieron.

Por regla general, despues que la palabra *altera*, convertida en *aldea*, vino á ser un nombre sustantivo apelativo, se hizo necesario agregar á la palabra originaria otro apéndice que indicase al individuo, y ese nombre propio fué, como veremos mas adelante, hijo de circunstancias peculiares á la localidad.

Aquí debia terminar nuestra reseña, porque los grupos cuya existencia oficial, por decirlo así, está reconocida por medio de un nombre cuya acepcion es concreta, y en lo que cabe bien definida por el uso, son únicamente los que acabamos de esplicar. No obstante, como hay además otros grupos que aunque insignificantes, tienen tambien sus nombres apelativos, y algunos han merecido aun el tenerlo propio; insiguiendo en nuestro propósito de no omitir el exámen de nada que encontremos existente, y que pueda por otra parte suministrarnos alguna luz en nuestras investigaciones; vamos á ocuparnos á continuacion de todos esos grupos y de sus nombres.

Burgo, es una palabra muy antigua, apenas usada hoy, á no ser que sea como nombre propio, para significar un grupo con situacion y relaciones idénticas á las de aldea. Burgo (*bourg*), es otra de las muchas palabras que los godos y demás pueblos del Norte importaron en sus escursiones y conquistas, y que ha sido respetado por todas las generaciones, y que se conserva todavía en los paises del Norte de Europa para designar, no un grupo de urbanizacion como se quiera, sino una urbe principal. Tales son Estrasburgo, Amburgo, Ausburgo, Petersburgo, etc. Los filólogos nos dicen que la palabra *burg*, en la primitiva lengua germánica significaba lugar fuerte, ó sitio de refugio, lo cual nos revelaria en todos los grupos, calificados de *burgos*, un orígen bélico. Como quiera que sea, solo significa hoy un grupo de escasísima importancia, y tampoco se usa entre nosotros, como que ya casi se aplica solo como nombre propio de algunas antiguas urbes. En otros tiempos hubo de ser una palabra muy generalizada, pues ha dejado un sustantivo calificativo *burgés* que hoy tambien se emplea muy poco, é indica en su acepcion natural el habitante de un burgo, y mas especialmente al de la clase media en contraposicion del título ó noble. Sin embargo, por efecto seguramente de las circunstancias mismas en que esta clase se encontró durante una gran parte de la edad media, y de las aspiraciones legítimas que pudo fomentar; en algunas antiguas urbes de España encontramos empleada la palabra *burgés* como un título nobiliario, en los tiempos en que tenian semejantes títulos el valor que hoy han perdido.

Corral, que es una palabra relegada hoy á significar en el habla comun un sitio sucio, asqueroso, y que si se emplea alguna vez á espresar algun

objeto de urbanizacion, es únicamente para darnos una idea, ó bien de una urbe en que por falta de policía urbana se encuentra la suciedad por todas partes, ó bien un grupo de viviendas adosadas á un patio tambien por lo comun fétido y asqueroso; la palabra *corral*, tan degradada hoy por su aplicacion, tiene, sin embargo, un orígen muy encumbrado, y sus títulos nobiliarios que ostentar, dignos por cierto de la atencion del observador filósofo. *Corral*, en el antiguo romance ibérico, es una palabra compuesta de *con* y *real*: *real*, que significa campamento, y *con*, que significa comunidad ó participacion de muchos en el mismo campamento; y en virtud de esta etimología puede y debe atribuírsele una significacion análoga á la de *castrum* ó *burgo*, como sitios de refugio y seguridad. El verbo derivado *acorralar* nos revela con mucha elocuencia la genuina significacion primitiva de la palabra radical de que emana, pues equivale á reducir á las personas ó fieras á quien se persigue, á su último refugio. Además, en la milicia se ha conservado durante muchos siglos la palabra corral en su primitiva significacion, ennoblecida, si cabe, por el heroismo de los soldados españoles, puesto que corral era para la milicia el cuadro ó círculo que formaban los soldados escogidos en el centro del campo de batalla, en torno del monarca ó general que les mandaba, constituyendo así un lugar seguro, un verdadero corral en que los muros estaban formados, no ya de mampostería, sino por los pechos de aquellos valientes.

Corral, pues, en el sentido de que vamos hablando, no es mas que un número mayor ó menor de casas establecidas de comun acuerdo por sus dueños en un lugar seguro y cerrado sobre sí mismo, para comun defensa. En este sentido, *corral* ha sido uno de los orígenes de la urbanizacion, de la propia suerte que el *castrum* romano, con la sola diferencia que para el castro se hacia preciso al asentamiento, aunque fuese temporal, de un ejército, de cuyas fortificaciones improvisadas se aprovecharon algunas familias, ora de los mismos soldados, y ora tambien de paisanos de los alrededores; al paso que para establecer un *corral*, lo mismo que un burgo, bastaba el mútuo convenio, aunque fuese tácito, de algunos convecinos ó amigos para establecer un *real comun* ó lugar cerrado como garantía de la seguridad de todos. Por esto, á la palabra *corral* va siempre unida la idea de muros de resguardo y de defensa, que es lo que constituye un lugar fuerte. Que el uso de esta palabra haya degenerado, no quiere decir otra cosa sino que han cambiado tan radicalmente las costumbres y la manera de ser de nuestra sociedad, que ya desconocemos hasta aquellos objetos que mas importancia tuvieron para nuestros antepasados. Quiere decir tambien que las pequeñas

urbes establecidas en torno de un *corral* y encerradas dentro de un pequeño recinto, despues que la tranquilidad de los tiempos, el poder de los gobiernos y la suavidad de las costumbres les permitieron abrir comunicaciones con el esterior por las bardas ó pequeños muros de cintura, la parte interior que antes habia sido la principal y á manera de plaza comunal, fué abandonada, como parte posterior de los edificios, para todos los usos auxiliares de la limpieza doméstica, como hemos dicho ya en otra parte, y de esto vendria seguramente el uso de aplicar la palabra *corral* á un sitio asqueroso. Al hablar de la palabra *villa*, hemos visto que de una significacion humilde habia ascendido á otra ennoblecida por las costumbres y por las leyes: pues bien, á la palabra *corral* le ha sucedido todo lo contrario; que tambien la suerte parece perseguir á algunas palabras.

Cuadra, es la palabra con que en algunas comarcas de España se espresa la idea de un grupo pequeño de casas de escaso número é importancia, agregado y dependiente de otro municipio. Viene esta palabra, seguramente, de la forma cuadrilátera que tienen, en todas partes, por lo comun, las islas de edificacion, que es lo que serian antiguamente las *cuadras*, por mas que en tiempos modernos hayan adquirido alguna mayor estension y diversa figura.

Caserío. Esta palabra da la idea de un número mayor ó menor de casas que sin formar propiamente un grupo por adosamiento ó juxtaposicion, sino que conservándose, por el contrario, aisladas y á regular distancia unas de otras, tienen, sin embargo, relaciones de vecindad entre sí, en cuyo sentido puede decirse que forman un grupo, con dependencia, casi siempre del municipio, en cuyo territorio jurisdiccional está enclavado. Hay, sin embargo, en España algunos municipios compuestos, en su totalidad, de caseríos de esta suerte desparramados por todo su término, sin que pueda decirse que exista un verdadero grupo central y predominante. Es bien seguro que esos comunes no son los menos afortunados por la holgura é independencia de los hogares que los constituyen. Por lo demás, *caserío* trae su orígen de *casa*, y significa como hemos visto, una combinacion ó asociacion de cierto número de ellas, no por su juxtaposicion, sino por su sistema de vías. La etimología de casa la buscaremos mas adelante al tratar de esa entidad. Debemos advertir que en algunos puntos de España, en vez de caserío se dice *casar* y tambien *casalero*, nombres de cuya etimología nada diremos, porque no son mas que una modificacion arbitraria y no general de caserío.

Pago, es una palabra anticuada que apenas tiene hoy uso entre nosotros, y sin embargo puede que sea la que tiene una historia mas estensa y de ma-

yor interés, pues, en nuestro concepto, las trasformaciones que esta palabra sufrió, las diferentes acepciones que tuvo, y el gran número de derivados á que dió lugar, arrojan alguna luz sobre la oscura época de transicion en que se encontró la sociedad humana despues de la caida del imperio romano. Empecemos por su orígen etimológico. *Pago* en castellano es ni mas ni menos el *pagus* de los latinos. Es probablemente *pagus* una voz etrusca, tomada del griego *pagos*, que significa colina, y que trasportada al Lacio fué aplicada para significar un conjunto de tierras de labor con su casa ó casas de labranza para los cultivadores, por la óbvia razon de que general y naturalmente las tales construcciones se levantan en una colina desde la cual se descubren mas fácilmente las tierras, á cuya contemplacion por interés y por una especie de afecto son tan inclinados los labradores, y tambien porque desde tales puntos elevados se pueden vigilar con mayor eficacia las labores. Cuando, andando el tiempo, fué estendiéndose el cultivo y aumentándose por ende las familias cultivadoras, y las casas á tales familias destinadas se aguparon en torno de la primitiva, formando un conjnnto mas ó menos numeroso segun la importancia del *pago;* semejantes grupos siguieron con la misma denominacion, denominacion que ha continuado todavia hasta nosotros, significando siempre un grupo de viviendas con relacion precisamente á las tierras por los moradores de aquellas cultivadas. De ahí es que todavía se denominen *pagéses*, los moradores del campo, y que se dedican á cultivarlo, los cuales antiguamente fueron llamados *paganos*. Es probable, en nuestro concepto, que de *pagi* en plural, es decir, los *pagos*, varios *pagos*, muchos *pagos*, un conjunto de *pagos*, cuyo ablativo, que es el caso que mas generalmente hubo de emplearse como designacion del lugar *en donde*, cuyo ablativo se pronuncia *pagis*, se deriva de la palabra *país*, *payes*, *paisano*, *payaso*, *pago*. Tambien puede atribuirse un orígen análogo á la palabra esencialmente agrícola, *paja*, á la cual los castellanos dieron la pronunciacion gutural de la jota, como siempre pronuncian la *g* combinada con la *i* y la *e*, al paso que en otros distritos y naciones se pronuncia *paya*, *palla*, *paille*.

Todo esto revela que así durante el imperio romano, como en los primeros tiempos que siguieron á su ruina, el *pagus* fué considerado como un centro de urbanizacion rural, estimado por los frutos que producia y llevaba á las urbes. Esa misma importancia fué la que asignó al *pago* el papel que habia de representar en la época de trasformacion del mundo antiguo. Los *paganos* seguian viviendo apartados de la sociedad urbana y de sus contínuas agitaciones y disturbios y cruentas guerras, felices en su vida aislada y campes-

tre. No era, empero, posible que se les dejase por mucho tiempo disfrutar de tanta tranquilidad é independencia. Se comprende fácilmente, que los *pagos* serian con frecuencia víctimas de la rapacidad de los ejércitos, ora transeuntes, ora estacionados en las urbes inmediatas, hasta que redimieron, por decirlo así, su quietud y sosiego á precio de dinero. Este no constituyó en un principio un verdadero tributo, pues no era impuesto, sino espontáneamente ofrecido y dado; ni era tampoco resultado de una obligacion preexistente, puesto que procedia de la mera voluntad mas ó menos forzada, si se quiere, pero esto no quitaba la espontaneidad, porque al fin, como decian los Estóicos, *voluntas coacta, voluntas est*. Por otra parte, tampoco era en rigor un donativo, cuando tan fuerte y tan poderoso era el motivo de dar, y cuando los vandálicos guerreros de aquellos azarosos tiempos no habrian consentido seguramente en su orgullo fiero recibir como regalo lo que podian exigir con la punta de sus espadas, y que con no exigirlo ó no tomárselo por medio del saqueo, consideraban dispensar una gracia. No siendo, pues, el dinero que así se entregaba, ni la solventacion de una deuda fundada en una obligacion cualquiera, ni un verdadero donativo, y siendo por consiguiente una cosa enteramente nueva; fué necesario inventar una palabra nueva, propia y adecuada á su objeto. Entonces se enriquecieron los diccionarios de la baja latinidad con el verbo *pago, as, are*, que en su orígen fué destinado á significar el acto de satisfacer el *pagus* el dinero correspondiente al jefe ó autoridad que podia exigírselo. La rapidez con que se estendió esa especie de sistema tributario, si sistema puede llamarse lo que depende esclusivamente del capricho del que manda y de la obligada obediencia del súbdito, la rapidez con que se generalizó esa nueva manera de sacar dinero y provisiones, hizo que se generalizase tambien la palabra que tuvo una suerte estraordinaria, con tanta satisfaccion de los cobradores, como disgusto de los *paganos*, los cuales, sin embargo, habian ejercido de buen grado la accion del nuevo verbo, si con ello hubiesen conseguido realmente redimir sus *pagos*, que á pesar de todo sufrian toda suerte de vejaciones. Bien pronto el verbo *pagare*, con todos sus derivados, fué aplicado á la solventacion de las deudas procedentes de todo género de obligaciones. Pocas palabras se encontrarán en los panléxicos, que hayan tenido tanta fortuna, y que tanto y tan pronto se hayan vulgarizado. Es notable, que los francos ó franceses, al nacionalizar ese verbo, produjesen en él la misma modificacion eufónica, que en *país*, que indudablemente tiene el mismo origen; es decir, que de *pagare*, hicieron *payer*, así como de *pagis*, *payis*.

La misma generalidad con que se dice *pago* el acto de satisfacer una deu-

da cualquiera, ha relegado seguramente del uso la misma palabra *pago*, como significacion de un grupo de viviendas campestres.

Esperamos que no se llevará á mal que, pues tratamos de *pagus* y de sus derivados, digamos de pasada que la palabra *paganos*, que en su genuino sentido etimológico, significa el habitante de un *pago*, en los tiempos mas florecientes de la Iglesia primitiva fué aplicado á designar á los gentiles ó idólatras. El fundamento de esta acepcion está, ora en que los habitantes de los *pagos*, como apartados del comercio de los hombres urbanos, menos ilustrados y mas aferrados á las costumbres antiguas, rechazaron por mas tiempo la nueva doctrina, y ora tambien en que se podia considerar á los gentiles viviendo separados del gremio de la Iglesia cristiana, del pueblo de Dios, de la misma manera que á los habitantes de los *pagos* que vivian relegados de los centros urbanos.

Ranchería, significa el sitio provisto de cuevas, chozas ú otros albergues análogos, donde se reunen habitualmente pueblos, tribus ó familias ambulantes. Es, por decirlo así, la primera indicacion de la asociacion en viviendas estables. Por medio de rancherías hizo pasar la religion á muchas tribus del Continente americano, desde la vida errante y salvaje á la asociacion estable y permanente, á la urbanizacion que habia de conducirles á mejor civilizacion y mayor cultura. Cuando el hombre hinca en algun sitio, estableciendo en él su albergue, por miserable que sea la cueva ó choza donde por primera vez se establezca; adquiere desde luego grande apego á la localidad, lo cual acrecienta el que ya tenia á la familia, puesto que los objetos materiales de que se encuentra rodeado, vienen á ser otros tantos símbolos é incentivos de su cariño. Nuestros apostólicos y previsores misioneros se contentaron con la fundacion de algunas rancherías en medio de los desiertos de la América, porque comprendieron muy sábiamente, que las cuevas en tal caso se convierten bien pronto en chozas, las chozas en cabañas y éstas en casas, que combinadas forman una urbe, manantial fecundo de civilizacion.

En cuanto á la etimología de la palabra *ranchería*, viene de *rancho*, que á veces tambien se usa en el mismo sentido. Y *rancho*, deriva á no dudarlo, del latin *ratio*, que significa á la vez razon ó relacion de cantidad, de calidad, de órden y de situacion, lo cual da á la palabra *ranchería* la significacion del acto y efecto de arreglarse ó acomodarse algunos individuos ó familias en un sitio proporcionado y en albergues adecuados á las circunstancias de cada uno y de cada una.

En América, en las comarcas donde hay esclavos, se aplican las palabras

rancho y *ranchería* al sitio del monte, en que se reunen los esclavos fugitivos. Mas esta acepcion, lejos de contrariar, favorece las esplicaciones de significacion y etimología que acabamos de esponer. Siempre y de todos modos, representan *rancho* y *ranchería* el primer síntoma de asociacion por medio de albergues incompletos y miserables, si se quiere, pero fijos.

Aduar, por el contrario, representa ese primer síntoma de sociabilidad, por medio de una combinacion de albergues amovibles y portátiles, de quita y pon. Es el resultado de la vida nómada y errante que arrastran algunas tribus del Africa, á que les obliga la natural aridez del suelo que no suministraria provisiones por mucho tiempo á los que intentasen vivir fijos en una misma comarca. El salvage americano corre errante por sus vírgenes selvas, seguro de que no le ha de faltar nunca albergue en alguna de las muchas rendijas, cuevas ó huecos que las montañas le ofrecen á cada paso: el árabe no encuentra nada de todo esto en los páramos que recorre. Por esto el nómada americano, no trae consigo ni provisiones, ni medios para cobijarse; al paso que el árabe lleva en sus camellos toda su familia y *ajuar*, de cuya palabra, árabe de orígen, deriva tal vez la denominacion de *aduar*, atribuido al conjunto de esos *ajuares*, cuando se asientan y combinan, formando á su manera una urbe de quita y pon.

Hemos recurrido y examinado, analizándolas al paso, todas las palabras que nuestro rico idioma emplea para designar los diversos grupos de urbanizacion que en combinado conjunto forman las diversas clases y gerarquías, que el uso comun y vulgar y aun el oficial han establecido y reconocen, á pesar de que la ciencia y el tecnicismo, basados sobre la equidad natural y el buen sentido, condenan semejantes gerarquías. Por esta razon sin duda, en esa rica variedad de nombres apelativos y genéricos, nosotros que escribimos segun las inspiraciones de esa ciencia y de ese tecnicismo, y que por lo mismo necesitábamos una palabra mas abstracta y genérica que abarcase en sí y bajo una comun denominacion todos los diversos grupos, sin clasificarlos y sin ponerlos en odioso parangon, no hemos podido encontrar en esa coleccion nombre alguno que nos dejase plenamente satisfechos, y nos hemos visto precisados á adicionarla con otro nombre, que con absoluta abstraccion de los moradores pudiera indistintamente aplicarse con entera propiedad á todo linage de grupos de edificios colocados en recíproca relacion combinada, desde la mas estensa y dilatada ciudad hasta el mas humilde y simple caserío. Preciso es, pues, que hagamos el correspondiente análisis, y busquemos la etimología de esta palabra. Antes, empero, de fijar en ella nuestra atencion, permítasenos reseñar todas aquellas que se han emplea-

do para indicar una agrupada combinacion de edificios en todos los idiomas que, habiendo tenido relaciones mas ó menos íntimas, mas ó menos duraderas con el nuestro, han ejercido en él alguna influencia, dejando en las raices, desinencias ó formas, rastros perceptibles de su fuerza generatriz.

Las principales lenguas que como fuentes primordiales del idioma español se reconocen, y no se olvidan nunca por quien emprende el estudio de los orígenes de nuestra rica y pomposa habla, son por el órden cronológico, el celta, importado por los primeros pobladores que hubieron de venir por tierra, y siguiendo la cresta de los montes: el fenicio ó púnico y cartaginés y griego que trajeron consigo los pueblos que vinieron por mar á nuestras costas, encontrándose y uniéndose luego con los celtíberos, aparte de las voces que como lengua sábia haya podido introducir el griego, que un dia llegó á ser una lengua casi universal: el latin que vinieron á enseñarnos los romanos con sus legiones, con su comercio, con su civilizacion y con sus libros: el germánico ó gótico que aportaron los pueblos destructores del imperio romano: el árabe que introdujeron los moros al apoderarse de la península, en parte de la cual lograron establecerse de un modo permanente, sosteniendo una guerra encarnizada de religion y de raza, que duró siete siglos.

Como no tratamos de escribir exprofeso de los orígenes de nuestra lengua, sino simplemente los de aquellas palabras que tienen una relacion mas inmediata con nuestros estudios de urbanizacion, y en este lugar mas especial y concretamente las que se puedan aplicar para significar un grupo algo considerable de edificios; hacemos á sabiendas y de intento caso omiso de otras lenguas modernas, que como el francés é italiano y otras, han pegado tambien, por decirlo así, algunas voces al idioma español, á consecuencia de las relaciones mas ó menos antiguas, mas ó menos profundas y permanentes que por nuestra posicion topográfica y en fuerza de los acontecimientos, hemos tenido con los demás pueblos europeos y aun americanos. Prescindiendo, pues, de todo cuanto sea estraño á nuestra tarea, pasemos ya á reseñar las diversas palabras que cada una de las lenguas principalmente indicadas tiene, y mas ó menos modificadas nos ha trasmitido, para espresar lo que comunmente se llama ciudad.

Los celtas usaban para este objeto la palabra *uri* ó *uria*, la misma que todavía emplean los vascuences en su lengua actual, razon por la cual se debate entre los filólogos la cuestion de si esa palabra es celta ó vizcaina. Nosotros, que no estamos llamados á decidir esa cuestion, y que opinamos al propio tiempo que la lengua vascuence no es mas que la misma que los cel-

tas trageron consigo desde Oriente, no creemos hacer ningun agravio á los vascos haciendo la palabra *uri* ó *uria* de origen celta.

Los fenicios, y especialmente los púnicos, tenian la palabra *Cartach*, nombre que por antonomasia daban á su capital, y del cual no ha quedado en España mas rastro que el de la denominacion de Cartagena, que los griegos apellidaron *Cartag-nea*, denominacion que no pudieron borrar los romanos que la llamaron *Cártago-nova*, pues la denominacion actual se deriva genuinamente de la diccion griega.

Los griegos tenian su *polis*, de la cual apenas ha quedado rastro en la lengua española en lo relativo á urbanizacion, pues *policía* que tiene este origen, admite hoy una aplicacion tan vasta y genérica, que para recordar que se refiere al buen gobierno de una urbe, hay necesidad de añadirle el calificativo de *urbana*. Tambien algunos nombres propios de urbes nos recuerdan el *polis* griego, y entre otros el muy significativo de *Castropol*, que citamos como notable por la combinacion romano-greca que envuelve, de dos palabras, que bajo cierto punto de vista aparecen con el mismo significado, al menos en la aplicacion práctica, pues cuando las legiones romanas se estacionaban por algun tiempo en algun *castrum* que servía al propio tiempo de refugio y proteccion á algunas familias naturales del país, la urbe que allí quedaba instalada por medio de esa combinacion, continuaba con el nombre de *castro* que ya venía á ser sinónimo de *urbs*, solo que la palabra *castro* revelaba desde luego un origen militar.

Los romanos, además de la palabra *urbs* de que luego hablaremos estensamente, nos legaron la de *civitas*, que aun cuando originariamente estaba destinada á significar la colectividad de los ciudadanos, ya en los buenos tiempos de la lengua de Lacio empezó á emplearse indistintamente, ora para indicar el vecindario, y ora tambien el conjunto de edificios en que este se albergaba, y á veces para las dos cosas á un mismo tiempo, sentido en el cual la aceptaron y usan los españoles, con la sola modificacion de pronunciarse hoy *ciudad*, como antiguamente se pronunciaba *cib-dade* ó mejor *civ-dad*, que viene á grafiar la transicion á la pronunciacion vulgar actual. Es digno de notarse que aun despues de aceptada la palabra *civitas* con sus modificaciones correspondientes en el sentido comprensivo del conjunto de edificios y de ciudadanos, no nos haya dado esa palabra ningun derivado que por su significacion pueda aplicarse á nada que diga referencia á la parte material de las urbes, sino que todos los derivados hacen relacion á los moradores, como *ciudadano*, *ciudadanía* y si se quiere *civil*, acerca de cuya última palabra observaremos, por creerlo altamente significativo, y ser tal vez la justificacion

autorizada de haber resucitado nosotros la palabra urbe, que aun cuando el diccionario diga que la palabra *civil* es concerniente *á la ciudad* y á *sus moradores*, cuando se ha creido recientemente que la *Guardia civil* debia prestar sus buenos servicios en lo interior de las urbes, en todos los documentos oficiales, lo propio que en el uso vulgar, se ha rechazado la calificacion de civil que dicho Cuerpo tenía y llevaba con grande honra, y á la seccion ó secciones destinadas al servicio del interior de las urbes se les ha dado el nombre de *urbanas*, y entre el vulgo es muy frecuente oir denominar á estas secciones la *Guardia civil urbana*.

Los godos y demás pueblos germánicos nos regalaron su palabra *burg* que en el antiguo teutónico significaba, como hemos dicho antes, lugar fuerte ó de refugio; pero tambien esta palabra ha sido relegada por el uso, conservándose tan solo para servir de nombre propio á algunos grupos grandes y pequeños de urbanizacion que probablemente deberian su orígen á aquellos pueblos conquistadores. Derivados, aparte de *burgales* y *burgueño*, propio de los habitantes de Búrgos, no encontramos otro que *burgés* que el *Diccionario de la Lengua* nos presenta como anticuado, como significado del habitante de un *burgo*.

Los árabes trageron consigo la palabra *medinah*, que no tiene en español aplicacion alguna, como no sea para nombre propio del alguna urbe fundada probablemente ó reformada y mejorada por aquellos huéspedes africanos.

Aun cuando de esta reseña no resultase otra cosa, siempre serviria para justificar el uso que nosotros hemos adoptado de la palabra *urbe*, cuya significacion está mas al alcance de todo el mundo á causa de los muchos derivados que tiene, todos referentes á calidades y circunstancias y accidentes propios de los grupos de edificacion combinados. ¿Quién ignora, en efecto, lo que significan los adjetivos *urbano* y *sub-urbano* y el sustantivo *sub-urbio*? ¿Quién, pues, podrá ignorar lo que significa *urbe*? Pasemos, empero, á examinar lo que es, y lo que significa segun su orígen y aplicacion esta palabra.

Urbe, deriva ó mejor dicho, es el latin *urbs*, de cuyo genitivo *urbis* se genera el ablativo *urbe* que es el que forma la palabra españolizada que hemos empleado con esa misma desinencia ó terminacion, insiguiendo el uso general y constante de nuestro romance. La palabra *urbs* en su dura terminacion revela un orígen diferente del que habria tenido si realmente hubiese nacido á orillas del Tiber. No diremos si con todo el fundamento y acierto, pero si con persistencia cada dia mayor, hemos creido siempre que esa palabra es esencialmente etrusca, como tantísimas otras de la lengua de los ro-

mas manos, quienes tantas y tan buenas cosas tomaron de los antiquísimos moradores de la Etruria, tan y tan injustamente injuriados por los historiadores, porque menos fuertes ó menos bárbaros que los romanos, sucumbieron ante el poder de estos que quitaron á la primitiva historia de los etruscos sus glorias adquiridas, mas que en la guerra, en las artes de la paz. Sospechamos mas, y es que la palabra *urbs* no es mas que una modificacion hecha por los etruscos en la palabra celta *ur*, que desde el fondo del Oriente trageron consigo á Europa aquellos intrépidos y emprendedores pueblos que vinieron á poblar esta para ellos remota parte del mundo. ¿No es muy posible, en efecto, que en la sencillísima, primitiva y originaria lengua, la palabra *urbs* se redugese á sus dos letras primeras *ur*, que unos pronunciasen *urbs*, y otros *uri*, y otros tal vez *urg*, ó *burg*, segun la pronuncia ó eufonizacion peculiar de cada una de las ramas que iban desprendiéndose del tronco comun, por el mismo estilo que los romanos mas tarde modificaron el *urbs*, etrusco con las terminaciones *urbis*, *i*, *em*, etc., propias y características de su idioma?

Sea de esto lo que fuere, y dejando para mas adelante las consideraciones filológicas que lo persuaden, y casi evidencian; ello es que los romanos aplicaban la palabra *urbs* para significar cualquier agrupamiento de edificaciones, combinado con el fin de que sus moradores pudiesen vivir asociados, prestándose recíprocos auxilios. Andando el tiempo, ya solo fueron *urbes* los grupos grandes é importantes, hasta que por fin llegaron á usar esa palabra como reservada por privilegio para denotar á Roma. Esto, empero, no le quitó su genuina significacion, ni fué parte para que todos los pueblos del imperio romano no tuviesen sus urbes.

Como el genuino sentido de *urbs* se referia principalmente á la parte material del conjunto de edificios, para todo lo referente á los moradores; usaron la palabra *civis* (ciudadano), de la cual derivan todas las voces destinadas á espresar cosas, objetos y accidentes y cualidades concernientes á los moradores. La palabra *urbanus* (*de urbe*) se referia á cosas del conjunto material de la urbe: asi es, que los ciudadanos nunca se llamaron urbanos, porque la palabra radical no consentia semejante aplicacion. Tanto es asi, como que cuando querian espresar simplemente la idea del habitante de una urbe, hecha abstraccion de su calidad de ciudadano, que habia llegado ya á ser un título altamente honroso y de grandísima importancia, reservado única y esclusivamente á ciertas familias romanas, cuando querian, repetimos, espresar simplemente el habitante de una urbe, empleaban la palabra *urbi-cola*, es decir, morador de la urbe. Mas adelante *urbanus* y *urbanitas*, urbano y urbanidad, llegaron á tener una acepcion moral, análoga, por no decir idén-

tica á *civilis* y *civilitas*; pero esto fué por estension, efecto de una comparacion tácita entre las costumbres ó cultura de los habitantes del *rus* (campo), á quienes se llamaba *rustici*, de donde emana *rusticitas*, rústico y rusticidad, y los moradores de la *urbs* que siempre se reputaron mas cultos y mas civilizados: de manera que *urbanus* asi como *urbanitas*, en virtud de su significacion genuina y etimológica, se referian esencialmente á cosas y personas concernientes á la parte material del conjunto de edificios. Por esto se observa que esa verdadera y genuina significacion de *urbanus* y sus derivados, al paso que se conserva pura en los autores mas antiguos, va degenerando á medida que van siendo mayores las distancias que separan el uso y los tiempos del orígen primitivo.

¿Cuál es, empero, ese orígen primitivo, y cuál la razon de ser de la aplicacion de la palabra *urbs* á la significacion de un grupo de edificios? La generalidad de los etimologistas supone que *urbs* viene de *urbum* que significa la corva del arado, segun Varron, y por estension el arado mismo, y que se llamó *urbs* á todo grupo de edificacion combinada, por razon de la costumbre que tenian los romanos de marcar con un arado arrastrado por dos bueyes que despues se sacrificaban á los dioses tutelares de la futura *urbe*, el recinto de asentamiento en que esta debia levantarse. Despues de haber estudiado este asunto con la atencion que merecia, y con la particular insistencia que la especialidad de nuestras tareas exigia; nos hemos visto obligados á desechar esa general opinion, formando una nuestra que podrá no ser exacta, pero que será cuando menos hija del análisis mas profundo y detenido y de las mas perseverantes meditaciones. La esposicion de los etimologistas nos parece mas especiosa que sólidamente fundada. No siendo á nuestro ver mas que un trueque equivocado entre el orígen y la derivacion, entre las causas y los efectos, habiéndose tomado por derivado lo que es manantial, y por efectos los que son verdaderamente causas. Vamos á probarlo.

La palabra *urbs* no es, no puede ser derivada, es primordial, es originaria; y lo demuestra en primer lugar su misma simplicidad, su analogía eufónica con la céltica de igual significacion, y la naturaleza misma de las cosas. La palabra *urbs* es monosílaba, y dificilmente se encontrará un monosílabo derivado de un polisílabo, sino que por el contrario la modificacion eufónica que la derivacion y la diversidad de significaciones exigen, hacen siempre que los derivados tengan mas sílabas que la palabra originaria. Tanto es asi, de tal manera enseña esto el buen sentido, que algunos autores han sentado que la lengua originaria del género humano hubo de ser un compuesto de palabras monosílabas, que despues fueron modificándose

en su sonido y en sus combinaciones, asi como en sus acepciones, de una manera y en formas tan diversas, como diversas fueron las ramas que sucesivamente se desprendieron del tronco comun. Es verdad que en algunos casos se ven palabras polisílabas reducidas por contraccion á monosílabas; pero en estos casos se ve tambien que es la misma palabra que conserva un eufonismo parecido y continua con la misma acepcion ú otra análoga. Y entre *urbs* y *urbum* nada de esto se observa, porque ni se encuentra vestigio alguno que indique contraccion, la eufonia es muy diversa, y sobre todo la significacion varia radicalmente. La contraccion de *urbum* seria *urbm*, es decir, una combinacion de consonantes de pronunciacion dificílisima, por no decir imposible, y contraria al génio de la lengua etrusca, en cuanto cabe formarse una idea de ella por los vestigios que nos ha dejado en el latin que generó. ¿Y la *s* final que encontramos en *urbs*? ¿De dónde vendria en tal caso? En una palabra, creemos que lo compuesto pueda derivar de lo simple, pero nunca que lo simple pueda formarse de lo compuesto. En este concepto, la palabra *urbs* pudo y debió generar *urbum* y no *urbum* á *urbs*.

Por otra parte, ya hicimos notar mas arriba la admirable semejanza que resulta entre la palabra latino-etrusca *urbs* y la celta *uri* ó *uria*. ¿No puede revelarnos esa analogía eufónica una identidad de orígen? En el naciente é imperfectísimo idioma que los pueblos asiáticos trajeron del Oriente á la Europa desierta, cuando en diversas y sucesivas inmigraciones vinieron á poblarla, en ese idioma, puro y primitivo manantial de todos los europeos, tal vez monosilábico, ¿no pudo ser la palabra *ur* la destinada á significar un grupo de edificios combinados, aunque fuesen chozas, que no hemos de suponer fuesen mucho mejores en aquella bárbara época, no pudo ser ese simple monosílabo el que empleasen todos esos pueblos, y que despues cada uno de ellos modificase con diversas desinencias, ó prepuestos, segun los diversos caprichos del uso vulgar en cada uno de ellos? De ese *ur* á que los etruscos pospusieron *bs*, ¿no parece natural y lógico que arranque tambien el *uri* ó *uria* de los celtas con el aditamento final de *i* ó *ia*, mas suave que el *bs* de los etruscos, así como el *burg* de los teutónicos, que no hicieron mas que anteponer la *b* de la desinencia etrusca, y convertir, además, la *s* en *g* para aumentar mayor dureza á la de los etruscos?

Nosotros hemos llegado á adquirir la profunda conviccion de que el monosílabo *ur* es la raiz de todos esos nombres originarios de las lenguas primitivas occidentales, aplicada á la significacion de conjuntos ó combinaciones de casas, porque creemos que el *ur* significó en la lengua madre el albergue que podia tener el hombre en los montes, cuyas crestas iba recorriendo, es

decir, un albergue natural y sin artificio alguno, un antro, una cueva, una hendidura en un peñasco, un hueco cualquiera. Y hasta creemos distinguir en el *ur* la especie de onomatopeya á que pudo deber su aplicacion primitiva, pues algo del sonido de *ur* tiene el ahuecado eco con que responde una caberna profunda á las voces que se dan en su boca, que es como el aullido de muchas fieras que simultáneamente estallase. Si, pues, *ur*, decimos nosotros es la indicacion del primer albergue natural que tuvo el hombre; esa palabra, prescindiendo de la dispersion de los pueblos, causa de tantísimas variantes en los idiomas; esta palabra hubo necesariamente de modificarse, cuando andando el tiempo se modificó tambien y cambió la forma y manera de ser del albergue que ella denotaba. Al albergue natural sucedió el albergue artificial: primera modificacion: y el albergue artificial-elemental se combinó, y se convirtió en un compuesto que tan radicalmente cambió su manera de ser: segunda modificacion no menos importante que la primera. Así pues, para que el *ur* primitivo respondiese á esos nuevos objetos, tuvo necesidad de variarse. Para indicar el primer albergue artificial aplicaron los etruscos la palabra *Tug-ur-ium*, cuyo plural, indicacion de varias casas, es *Tug-ur-ia*, que indica gráficamente el artificio de colocar un *tumulus* (montecillo, collado, cerro, prominencia no muy elevada) pequeño diminutivo de otra palabra de que no encontramos rastro, pero que hubo de ser *tumus* ú otro análogo, pero siempre con las tres letras radicales *tum*, de que derivan *tum-eo* y *tum-or*, con todas las emanaciones de estos, en cuyo significado se encuentra siempre envuelta la idea de prominencia ó resalto y casi siempre cónico, Significaciones análogas se encuentran en *turba æ*, *turbo inis* y sus derivados. Debe notarse que al tratar de todas estas voces y otras muchas que pudiéramos citar, como *tuber*. etc., solo tomamos en cuenta las significaciones materiales que son las originarias, prescindiendo completamente de las morales, abstractas y figuradas, que representan ya épocas muy posteriores en que la cultura y la civilizacion vinieron á enriquecer las lenguas; bien que no dejaremos de observar de paso que esas otras significaciones conservan siempre una analogía sorprendente con la primitiva idea física y material, representada por la palabra típica, es decir, prominencia y resalto á la manera de la convexidad que presentan los montículos ó colinas.

Despues de todo esto, todavia creemos que la sílaba *tum* no es la verdadera radical destinada á significar estas convexidades prominentes, sino la *tur*, ó que cuando menos, *tum* y *tur* se usaron indistintamente, siendo tal vez una variante propia de ciertas localidades ó distritos poblados por derivaciones de una misma raza. Nos induce, en efecto, á dar cierta preferencia genealógica

á la sílaba *tur* el encontrarse un verbo antiquísimo de que no se conserva uso alguno, ni casi mas memoria que la trasmitida por los compuestos que los latinos adoptaron y conservaron; este verbo es *turo*, *turas*, *turare*, conservado únicamente en sus compuestos *ob-turo*, *re-turo*, á quienes debemos la memoria de su originario. *Obturo*. significa tapar, cubrir, y *returo*, por el contrario, destapar, descubrir, diferencia que se debe á la fuerza de las preposiciones de que se componen. Uno y otro verbo y sus respectivas significaciones revelan una época de mayor adelanto, en que el cubrir sería ya efecto de una industria ó arte, cosa que no podia suceder, cuando su originario *turo* era familiar á los primitivos etruscos. ¿Qué significaria, pues, en aquella sazon *turo, as, are*? En nuestro concepto no significaba mas, que aplicar la forma convexa, como la de un montículo, á un albergue artificial, á un hueco cualquiera destinado á vivienda, *turo* hubo de significar, en rigor, dar esa forma tumularia remedando una colina. Tanto debe ser así, tan exacta ha de ser esta nuestra observacion, como que en este momento recordamos que en las vertientes orientales de nuestros Pirineos es muy usual y frecuente la palabra *turó*, palabra seguramente céltica, que significa una pequeña colina, de forma cónica, que se destaca en medio de una comarca mas ó menos llana, mas ó menos estensa, es decir, que presenta á la perspectiva una convexidad redondeada y prominente. Creemos, pues, con toda seguridad, que el verbo etrusco *turo* no significa mas que la accion de formar, por medio del artificio ó industria, esas colinillas de tierra amontonada, únicos tejados ó cubiertas que conocian los que inventaron la palabra. Por esto, despues, cuando la tectura ó cubrimiento de los edificios fué mas esmerado y con cierto arte, se relegó el originario simple que correspondia á una idea toscamente simple, y tambien á la palabra se le añadió una especie de revestimiento de forma mas culta con el auxilio de la preposicion *ob*, cuando la significacion habia de ser positiva, y *re* cuando habia de ser negativa, es decir, *obturo*, para significar la sobreposicion del *tur* ó cono, y *re-turo* para significar la quitacion de esa misma forma protegente.

Tambien mas adelante se inventó la palabra *tur-ris* para significar una prominencia enteramente artificial, levantada con un fin de defensa, primitivamente en forma cónica á buen seguro; pues la construccion por sobreposicion vertical de materiales, hubo de venir mucho despues, como efecto de la observacion, del estudio y del arte. Los franceses conservan todavía la palabra originaria *tur*, y en Cataluña *torre*, nos indica una *casa de campo*.

Dadas esas esplicaciones acerca de la voz originaria *tum*, ó mejor *tur*, se comprenderá sin esfuerzo la etimología que dejamos indicada de la palabra

tugurium, primer elemento é indicacion primera de la urbanizacion entre los pueblos tuscos, toscos ó etruscos, que estamos tentados de asentar haber merecido su primitiva denominacion de *tuscos*, porque fueron los primeros que *turaron* (permítasenos la palabra), ó cubrieron los albergues, es decir, que los hicieron artificiales por medio de esas protuberancias protegentes. *Tugurium* no es mas que *tur ur*, eufonizado y adornado además con la desinencia en *um*, propia de la lengua etrusca y despues de la romana, viene á ser lo mismo, idéntico, que si hoy dijésemos un cono convexo, ahuecado, que representa exactísimamente la forma mas natural del primer albergue que por medio de su ingenio hubo de fabricar el hombre.

El *ur* consagrado á significar la parte hueca que, como destinada verdaderamente á la vivienda, es la parte mas noble y principal del cajon, *caja* ó *casa* que encierra ó cubre y protege al individuo y á la familia, la voz *ur*, repetimos, fué la que prevaleció para indicar ese poderoso elemento de urbanizacion y de cultura humana. De *ur* formarian los etruscos *ur*, *uris*; y de su plural *ures* derivarian, sincopando la *e*, *urs*; y añadiéndole además la *b*, á fin de eufonizar la palabra de una manera dura, segun el génio de su lengua primitiva, formaron el *urbs*, *urbis*, *ures* ó casas combinadas ó asociadas, palabra que aceptada por los romanos, fué por ellos trasmitida á todos los paises donde ejercieron su vasto dominio. Los otros pueblos orientales que no parándose en los Alpes, vinieron á buscar los Pirineos, para pluralizar el *ur* originario é indicar un grupo de *ures*, derivaron de ella la palabra *uri* ó *uria* que todavía conservan nuestros vascos, de la misma manera que en la lengua española se ha formado de *casa, caseria* ó *caserío*. Los que se dirigieron por las crestas de los montes septentrionales hácia la Germania, formaron del *ur* originario su *burg* que tambien significa, hoy todavía, grupo de casas.

Es decir, que en todas esas voces de diversos idiomas, y tal vez en otras análogas de otros idiomas cuyo conocimiento no alcanza nuestra ignorancia filológica, en todas esas voces, repetimos, se encuentra la sílaba radical *ur*, que significa, como hemos visto, la vivienda. Por manera que *ur*, que en el sentido gramatical y etimológico es la raiz primera, la generadora de la palabra *urbs*, en el órden ideológico de las significaciones, espresa la habitacion ó albergue que es tambien á su vez la raiz y orígen genealógico de la urbe. En esto se ve la inapreciable importancia que tiene el estudio de las palabras, que cuando está bien dirigido, nos eleva hasta el orígen mismo de las ideas.

En cuanto á la palabra *urbum* que los etimologistas presentan como originaria, no es mas que un derivado de *ur*. Si *ur*, como hemos dicho, signi-

fica el hueco ó concavidad, *urbum* no puede ser mas que un nombre verbal derivado de un verbo hoy desconocido que habia de ser *uro, as, are*, afine de nuestro *hurgar* y del catalan *furgá* que significa abrir huecos en la tierra, es decir, surcar, arar, y por consiguiente, dicha palabra *urbum* genuinamente significa la accion ó efecto de *arar*, y por estension hubo de aplicarse tambien al instrumento con que tal efecto y accion se producia, al arado. Hay mas, el *urvun* etrusco es el *arvun* latino, como que tiene las mismísimas significaciones. De donde se desprende que los romanos al aplicar á su idioma la palabra etrusca, cambiaron la *u* en *a*, y de *urvum* hicieron *arvum*, conservándole su significacion de arado y de campo cultivado. Lo sucedido con el derivado *arvum* nos demuestra hasta la última evidencia y sin dejar la menor sombra de duda, que lo mismo sucedió con el verbo *uro, as, are*, que no es ni mas ni menos que el *aro, as, are* que los romanos aceptaron, y nos han trasmitido, convertida de la propia suerte en *a* la *u* de los etruscos.

Hermosa, hermosísima es la consecuencia que de este último importantísimo descubrimiento se desprende. Muchas veces hemos dicho que la urbanizacion y la civilizacion corrian parejas: pues bien, siguiendo la genealogía de las palabras, acabamos de encontrar, sin buscarla de intento, la genealogía de los hechos y de las ideas, y por su medio hemos sorprendido á la civilizacion y á la urbanizacion en su mismo orígen, en el primer punto de partida, y trabajando juntas y de consuno para mejorar la suerte de la humanidad. La misma palabra que indica el primer esfuerzo hecho para cultivar la tierra, es la que nos espresa tambien y de una manera muy elocuente el primer esfuerzo hecho para dar á la humanidad albergue. El verbo *uro* ó *aro* en su significacion genuina, lo mismo significa abrir la tierra para cultivarla, que abrirla para habitarla. Y es que los pueblos primitivos practicaban simultáneamente estas dos operaciones: y es que el instrumento en que se ha de pasar la vida, no puede estar separado del campo que ha de proporcionar los medios para mantenerla. Por esto, en nuestro idioma la palabra vivienda, así significa la casa donde vivimos, como los medios con que vivimos. En una palabra, *urbanizar* significa *arar*, *cultivar*, y *cultivar* es el orígen y la causa mas fecunda de civilizacion.

2 C.

De los nombres propios de las urbes.

Cualquiera que sea la especie ó categoria á que pertenezca un grupo de edificacion, ya que el uso comun y oficial ha querido hacer entre ellos distinciones y clases que en buena lógica repugnan, cualquiera, repetimos, que sea la clasificacion que obtenga, y el nombre apelativo que por ende merezca en la escala gerárquica, tiene toda urbe su nombre individual y propio, con que se distingue de todos los demás grupos de idéntica ó análoga naturaleza; de la propia suerte que cada individuo de la especie humana tiene tambien su nombre distintivo que singulariza su personalidad, y la separa de las demás.

¿De dónde, empero, proceden los nombres que tienen las urbes? ¿Quién se los ha impuesto? ¿En qué se fundan? Parece, á primera vista, que todo ha de ser en este punto obra del capricho ó del acaso, y que no ha de haber razon alguna de ser, ni causa que justifique ni esplique por qué tal ó cual urbe se distingue y denota con este y aquel nombre. Y sin embargo, nada está mas lejos que esto de la verdad: cada nombre propio tiene real y verdaderamente su orígen, su motivo y su objeto. Nuestra ignorancia no alcanza, tal vez, á descifrar el enigma que bajo este punto de vista cada nombre propio encierra; mas no por esto dejará de ser cierto que ese enigma envuelve una idea, tal vez un conjunto racional de ideas, tal vez una compendiada memoria de sucesos importantes, tal vez una historia completa. La dificultad está en leer en cada nombre los motivos en que se funda, y la série de ideas á que responde. Para llegar á este fin, seria indispensable conocer de una manera profunda y detallada la historia de todos los tiempos y de todos los pueblos del universo y de todos los idiomas vivos y muertos, y hasta de sus diversos dialectos. y agregar á todo esto, que no es por cierto poco, el conocimiento de cada distrito, de cada localidad, de cada urbe, y el orígen y fundacion de cada una de estas, y las costumbres peculiares de las gentes que en su principio la poblaron, su grado de cultura y de civilizacion. Y tras esa série de conocimientos nada comunes, y que, sin embargo, no serian todavía suficientes, seria preciso tener una idea

exacta y detallada de la topografía de cada urbe y de su comarca, y no de la topografía actual, sino de la que existia, y tal cual existia en la época de la fundacion de la urbe. El que llegase á reunir ese inmenso caudal de auxiliares, ese ser privilegiado veria desde luego, que cada nombre urbano tiene su razon y su historia, y que lo que se llama capricho ó casualidad no son mas que efugios de la ignorancia, que en su orgullo no quiere darse por vencida. Nosotros, que al paso que comprendemos que ha de existir una razon lógica de ser para cada nombre propio de una urbe, no tenemos el menor reparo en confesar nuestra insuficiencia para comprenderla, analizarla y darla á entender, nos vemos precisados á limitar nuestro trabajo á hacer un estudio general de las razones y circunstancias en que pueden fundarse los orígenes de la nomenclatura de las urbes, aventurándonos, quizás, á poner alguno que otro ejemplo esplicativo. Con semejantes indicaciones, aquellos de nuestros lectores que se sientan con fuerzas, podrán emprender trabajos de aplicacion práctica á las localidades y á las urbes que conozcan á fondo, y sacar de ellos provechosos datos que les agradecerán, á no dudarlo, la historia y la geografía, no menos que la ciencia de la urbanizacion, á la cual importaria muchísimo conocer la razon de ser de los nombres de todas las urbes, porque con ello conoceria tambien en la mayor parte de los casos, la razon de ser de la fundacion de cada urbe y de su crecimiento y desarrollo ó bien de su decadencia y ruina, pues todo esto se encuentra, á veces, misteriosamente envuelto en el nombre propio de las urbes.

Los orígenes y causas de esos nombres pueden encontrarse, primero, en la fundacion misma de la urbe, ora por el fundador, ora por circunstancias especiales de la misma fundacion, por su causa ó por su objeto: segundo, en la topografía de la urbe, ora de su recinto estrictamente considerado, ora de su comarca: y finalmente, tercero, en la consideracion é importancia adquirida, ya en el órden histórico, ya en el político, ora en el agrícola, ora en el industrial y mercantil.

Así, pues, vamos á tratar primero (1D) de los nombres propios de las urbes provenientes de su fundacion: luego (2D) de los provenientes de la topografía, y por fin (3D) de los relativos á la consideracion ó importancia histórica, política, agrícola, industrial ó mercantil.

D.

De los nombres propios de las urbes, provenientes de su fundacion.

Por fundacion entendemos aquí, ora el fundador mismo, ora el acto ó hecho de la fundacion, y ora tambien algun acontecimiento que presidió á la misma ó alguna circunstancia notable que en ella ocurrió.

Siempre que se ha fundado por algun conquistador ó monarca poderoso una urbe bajo un plan preconcebido y con un fin determinado, la urbe naciente ha tomado el nombre de su fundador. Nino dió su nombre á Nínive, Rómulo á Roma, Alejandro á Alejandría, Pedro el Grande á Petersburgo, Cárlos III á la Carolina, etc.

Hay que notar, sin embargo, que á veces el nombre de un personage, esclarecido en la historia, no quiere decir que haya sido él el fundador, sino que indica solamente que ese personage la protegió, ó la agrandó, ó le dió nuevo ser, ya urbano, ya político ó social. Dejando aparte que quizás sucedió algo parecido á esto respecto de Roma y de Rómulo, quien probablemente no hizo mas que reunir en una, tres ó cuatro pequeñas urbes ya de antiguo fundadas en las inmediaciones del Tiber; nuestra *César-augusta* (Zaragoza) no fué fundada, sino ennoblecida por Augusto César, Constantinopla tampoco lo fué por Constantino, que no hizo mas que agrandar al antiguo Bizancio, dotarlo de murallas y grandes monumentos, y elegirlo para capital de su imperio; ni Washington, que fué fundador de la República de los Estados-Unidos, lo fué de la urbe que hoy lleva su nombre, simplemente como una manifestacion de gratitud á la memoria del primer presidente que estableció en ella el centro de la confederacion. En todos estos casos y en otros muchísimos que pudiéramos citar, el nombre nuevo dado á una urbe, representa para la misma una época nueva, de la cual arranca una nueva manera de ser que le dá consideracion, importancia y tal vez poderío, de tal suerte que llega á veces á ser equivalente á una nueva fundacion.

Durante la edad media, así en los tiempos inmediatos á la caida del imperio romano, cuando no solo fué este destrozado y subdividido, sino que fueron sucesivamente hechos añicos los diversos estados que sobre sus minas iban fundándose, como tambien en las épocas posteriores en que el feudalismo adquirió nuevos brios, á pesar de sus incesantes luchas con la monarquía

que todavía tardó muchísimos años en subordinarlo, en todo ese larguísimo transcurso de siglos se ven levantarse un gran número de urbes, fundadas por señores poderosos, así seglares, como eclesiásticos, y tambien en España por las órdenes militares, tan célebres en nuestra historia; al propio tiempo que la monarquía fundaba tambien las suyas. En la mayor parte de esas urbes se encuentra la designacion apelativa de ciudad, villa, pueblo ó mejor puebla, lugar ó aldea, y á veces caserío y hasta casas, á la cual va unida, ora la del nombre propio del personaje que fundó la urbe, ó que habiéndola adquirido por conquista ó donacion ó convenio, le dió nueva vida, y ora tambien el de la dignidad señorial gerárquica correspondiente al fundador. Así en nuestra España tenemos Ciudad-Real, muchas Villa-Real, de la Reina y de los Infantes, Puebla de Guzman, Villar de Domingo García, Alcázar del Rey, Puente La Reina, Puebla del Príncipe, Villanueva de los Infantes, Puebla del Ducado, Villanueva de la Condesa, Vergosa del Señor, Carrascosa de la Señora, Alfará del Patriarca, Villanueva del Arzobispo, Aldea del Abad, San Juan de las Abadesas, Puebla del Prior, Villafranca de los Caballeros, Casasola de la Encomienda, etc., etc. (a)

Hay que advertir que algunas veces los nombres de personas, y hasta en ocasiones los de dignidades, mas bien que á fundacion y dominio, se refieren á sucesos históricos en que las personas ó dignidades á que alude el sobre-

(a) Segun las notas estadísticas del erudito Sr. Caballero, hay en España 361 urbes que llevan sobrenombre de dignidades referentes á la monarquía ó á señoríos (secular, eclesiástico ó de órdenes) en esta forma:

REALENGOS.		DE SEÑORÍO.					
		SECULAR.		ECLESIÁSTICO.		DE ÓRDENES.	
Del Rey.....	70	Del Almirante....	1	Del Patriarca.....	1	Del Prior.....	3
De los Reyes....	6	Del Duque.....	16	Del Arzobispo.....	5	Del Maestre.....	6
Real.....	25	Del Ducado.....	7	Del Obispo.....	25	De los Caballeros.	15
De la Reina.....	18	Del Conde.....	21	Del Dean.....	2	De la Orden.....	5
Del Príncipe.....	2	De la Condesa.....	3	Del Arcediano.....	1	De la Encomienda.	6
De los Infantes..	14	Del Condado.....	25	Del Chantre.....	1	De Alcántara.....	2
		Del Marqués.....	9	De Eclesiásticos...	1	De San Juan.....	7
Total...	135	Del Marquesado...	8	Del Abad.....	13	De Calatrava.....	10
		De la Baronesa....	1	De los Frailes.....	8	De Santiago.....	5
		Del Vizcondado...	2	De las Monjas.....	3	De Leon.....	7
		Del Señor.....	5				
		Suma...	98	*Suma...*	62	*Suma...*	66

RESÚMEN.

REALENGOS.....			135
DE SEÑORÍO...	Secular.....	98	226
	Eclesiástico.....	62	
	De órdenes.....	66	
	TOTAL.....		361

nombre, tomaron una parte muy principal. Así, Valencia del Cid, nos recuerda la reconquista de esta urbe, debida principalmente á los heróicos esfuerzos del Cid Campeador.

Los nombres propios de santos, con tanta profusion dados á pueblos españoles, revelan casi siempre que las urbes que los tienen, deben su origen á un santuario, ermita ó templo consagrado al santo patron que le dió el nombre, y en cuyo contorno fué formándose el núcleo primitivo de la urbe. A veces el nombre propio de un santo fué puesto posteriormente á la urbe ya fundada de antiguo; ora porque sus moradores quisieron borrar por este medio el nombre gentílico, ó tal vez árabe, que antes tenia la urbe, ora tambien porque habiendo merecido la especial proteccion del santo titular en algun grave conflicto de guerra, peste, hambre, sequía, etc., dieron á su urbe el nombre de ese santo, colocándola bajo su proteccion.

Lo mas comun en nombres emanados de la fundacion es que sean indicativos de la manera especial en que tuvo comienzo la urbanizacion en un punto dado. De este género son los nombres de *Castrum* ó *Castro*, Castrillo, Castillo, con todas sus variantes y derivados, nombres que se encuentran con tal profusion en la geografía urbana, que mas que como nombres propios, aparecen como apelativos, de lo cual proviene que, por regla general, van siempre acompañados de calificativos sacados de otras circunstancias y que se hacen necesarios para llegar á su debida individualizacion. Cuatrocientas ochenta y nueve son nada menos las urbes que en España, segun la erudita nomenclatura geográfica del Excmo. Sr. D. Fermin Caballero, tienen nombres compuestos ó derivados de Castro y Castillo, á saber: 193 de Castro y 296 de su españolizado *castillo*. (*Castrum*, diminutivo *castrellum*, eufonizado al españolizarse *castillo*). No paran, empero, aquí los nombres urbanos españoles que traen su orígen guerrero. Como en España dominaron por tanto tiempo los árabes, y como por otra parte su estancia en la península se convirtió en una guerra continuada; nada tiene de particular que fundasen muchos establecimientos guerreros, convertidos desde luego en focos mas ó menos fecundos de urbanizacion, dando lugar de esta manera al asentamiento de algunas urbes que tomaron luego el nombre del establecimiento á que debian el ser. Así de *hizn*, que significa un fuerte; de *calat*, que significa castillo; de *colia ó colea*, que significa castillejo; de *alcázar* (palacio) y de *alcocer* (palazuelo); se forman los nombres de un gran número de urbes que se fundaron y fueron creciendo en torno, y á la sombra de tales establecimientos militares, como, por ejemplo Hiznalloz, Calaceite, Calatrava, Alcalá, Alcolea, Alcázar, Alcocer, etc.

Cuando el origen de una urbe ha sido una ermita ó templo cristiano; se revela por lo comun, segun hemos dicho antes, por el sobrenombre que como propio é individual se ha añadido al apelativo de villa, lugar ó aldea, y que es el del santo bajo cuya advocacion era conocido el templo. De estos hay muchísimos en España, y aun en todas las naciones que desde los primeros siglos abrazaron el cristianismo. Y no es estraño que á ese motivo religioso se deba el origen de tantas urbes en el antiguo mundo cristiano, porque oprimida la poblacion por las guerras y por la tiranía del feudalismo, buscaba naturalmente, el amparo de Dios y de sus santos, y se refugiaba en torno de sus templos, como si solo á su sagrada sombra pudiese conservar su penosa y amenazada existencia.

Otros nombres hay que revelan un origen simplemente urbano, es decir, urbes que deben su origen á otras urbes mas importantes. Recordaremos aquí que en los alrededores de toda grande urbe se forman constantemente alguna ó algunas barriadas que en su principio viven, como parásitos, de la vida misma de la urbe en cuyas inmediaciones se levantaron. Andando, empero, el tiempo, sucede una de dos cosas, ó bien que la urbe matriz absorbe en su crecimiento á esas barriadas que pasan á constituir una parte integrante del recinto urbano, ó bien que creciendo y estendiéndose y adquiriendo mayor importancia semejantes caseríos, llega el caso en que adquieren una existencia suya propia é independiente, y constituyen un nuevo municipio y una urbe nueva. El nombre mas adecuado á esa formacion urbana es el apelativo de aldea, villar, caserío, casas, etc., con el sobrenombre de la antigua urbe á que la nueva debió su ser primero. Así se llaman Puebla de Montalvan, Chozas de Canales, Casar de Escalona, etc., urbes que fueron antiguos arrabales ó dependencias de las matrices cuyo nombre llevan. No destruirá la razon etimológica de estos nombres el que veamos hoy dotadas de mayor importancia á las urbes que llevan por sobrenombre propio el de otras que hoy la tienen mucho menor; porque este fenómeno prueba solo que la hijuela por su mejor situacion, por la mayor industria de sus habitantes ó por cualquiera otra circunstancia que sabrá apreciar el que conozca la localidad, ha tenido mas y mejores gérmenes de vida que su matriz. Por lo demás, el sobrenombre de una urbe dado por nombre propio á otra, manifiesta siempre la antigua dependencia en que estuvo la segunda respecto de la primera.

A veces el nombre propio indica por sí solo, y aun sin sobrenombre, la antigua dependencia en que hubo de estar la urbe que lo lleva. En este concepto, estamos casi seguros de que las 278 urbes que En España llevan como propio el nombre apelativo *aldea*, cualquiera que por otra parte sea el

aditamento que para individualizarlas se haya sobrepuesto, así como las 79 que se denominan *barrio ó barrios* y las 292 que se designan con el nombre de *casa*, y las 107 que se distinguen con el radical *beni*, que en árabe equivale á casa, debieron su existencia originaria á otra urbe mas ó menos cercana de la cual recibieron su primer gérmen de vida; porque en rigor las palabras *aldea, barrio, casa* y *beni*, no significan otra cosa que una dependencia ó parte integrante de la urbe, siendo por otra parte muy posible y muy natural, que lo que fué en otro tiempo parte integrante, llegue á constituir una existencia propia.

El origen y fundacion de una urbe nos lo revela con frecuencia el nombre de esta, y de una manera muy elocuente, cuando á un nombre comun ó apelativo que tal vez indique una situacion ó accidente topográfico, se añade una calificacion propia de un pueblo, de una clase ó de un oficio, como por ejemplo, villa ó lugar de los *Sajones*, *Castro Romano*, etc. En este particular, la nomenclatura urbana de España nos ha trasmitido una memoria viva y fehaciente de todos los pueblos y razas que han invadido la Península Ibérica, y en ella han hincado por mas ó menos tiempo.

Empezaremos por la primera raza que pobló nuestra Península, por los Celtas. Con el nombre de *Céltigos*, hoy San Julian de Céltigos, hay en Galicia y en la provincia de la Coruña una feligresía cuyo nombre nos recuerda seguramente una de las primeras urbes célticas que se establecieron en España, virgen á la sazon de todo vestigio urbano.

Tenemos además á Cartagena, que con su etimología *Cartach-nea*, ciudad nueva, ó nueva Cartago, nos revela el primer establecimiento, colonia ó factoría de los cartagineses.

Tenemos en la provincia de Teruel un lugar que se llama *Griegos*, y en Cataluña *Call-de-Tenas*, equivalente á Calle de Atenas.

En la provincia de Guadalajara hay la villa de *Romanos*: en la de Cáceres, *Roman gordo*, que pudo muy bien ser *Roman-burg*: en la de Sória y en la de Guadalajara, dos lugares llamados *Romanillos*, y en esta última una villa denominada *Romanones*, y otro lugar, *Romanos*, en la de Zaragoza.

Los godos, además de haber dado junto con los alanos su nombre á Cataluña, *Goth-alania* tienen una villa de su nombre en la provincia de Zaragoza y varios lugares y feligresías en las provincias de Pontevedra, de Teruel y de Oviedo, un *Godall*, *Goth-all*, en la de Tarragona, un *Basa-goda* en la de Gerona, *Godan* en la de Oviedo, y *Godella* y *Godelleta* en la de Valencia.

Los vándalos, además de haber dado su nombre á Andalucía, *Vandalia* y *Vandalicia* cufonizados, dejaron su *Vandellós* en la provincia de Tarragona.

Los francos, dejaron una porcion de urbes de su mismo nombre en la provincia de Segovia, en la de Oviedo y en la de Lugo, además de *Frandovines* en la provincia de Búrgos, y *Franza* en la de la Coruña.

Hasta los moros, á pesar de la antipatía de religion y de raza, hubieron de trasmitirnos recuerdos de su paso y estancia en la nomenclatura urbana. *Moros* hay en la provincia de Zaragoza, y *Moro* en las de Oviedo y de Lérida, y *Moriscos* en la de Salamanca, y otra feligresía en la de Orense, donde el nombre se ha disimulado de una manera ingeniosa, llamando á esa feligresía Santa María *Morisca*. Esto además de *Moura*, *Mourazos*, *Mourelos*, *Moureme*, *Mourente*, *Mourentan*, *Mouricios*, *Mouriscados*, ó Campo de *Moure*, *Mourisco* y *Mourulle*, que se encuentran en las provincias de Galicia, y que son nombres del mismo origen etimológico, eufonizados por el dialecto del país. Tambien tienen origen árabe *Sarracin*, *Mozarvéz* y *Arabejo*.

Despues de esto, bien podemos decir que en esa nomenclatura urbana se encuentra compendiada la reseña de todas las razas y pueblos que por distintos objetos, medios y causas han contribuido á formar la poblacion de España. Tambien hay en la nomenclatura urbana una evidente manifestacion del trasiego, por decirlo así, que esa poblacion ha sufrido dentro de sí misma; pues los *Aragoneses* tienen su urbe en la provincia de Segovia: los *Castellanos* tienen muchas en las de Leon, Búrgos, Salamanca, Zamora, Soria y Avila *Vascos* ó *Vascones* en Búrgos, Cuenca, Oviedo, Palencia, y en las de Galicia: los *Gallegos* las tienen en gran número en las provincias de Segovia, Valladolid, Oviedo, Avila, Salamanca, Leon, Zamora y Burgos: los *Maragatos*, en Leon.

La fundacion y los fundadores vienen revelados en algunos nombres de urbes por sobrenombres designativos de clases ó destinos, oficios ó menesteres, como de los *Infanzones*, de los *Ballesteros*, de los *Monteros*, de los *Escuderos*, de los *Indianos*, Jeréz de los *Caballeros*, Alcalá de los *Panaderos*, y además *Carboneros*, *Carbonería* y *Carbonills*; *Pastores*, *Pastor*, *Cabreros*, *Cabrerizos*, *Cabañeros*, *Cabaña*, *Cabana*, *Cabanas* y *Cabanellas*; *Mesones*, *Meson*, *Posada*, *Paradas*, *Parada*, *Paradilla*; *Pesqueras*, *Pesquera*; *Mercadal*, *Emporium* ó *Ampurias*. Todos estos nombres y otros muchos análogos que en todos los paises se encuentran, patentizan desde luego que las urbes que los llevan, tuvieron un primitivo nucleo en torno de una carbonera de una cabaña, de una pesquería, de un meson, posada ó parador, ó de un mercado. Por lo comun, en todas ellas se observan todavía algunos vestigios que recuerdan su origen. Así es que por los nombres propios se viene fácilmente en conocimiento de si el carácter de la fundacion de una urbe fué guerrero ó pastoril, agrícola ó comercial.

2 D.

De los nombres propios de las urbes, provenientes de la topografía.

Los nombres propios de las urbes que no se refieren á su fundacion ú origen, nos dan á entender comunmente, ó bien su situacion topográfica absoluta ó relativa, ó bien algun accidente, topográfico asimismo, de la comarca.

Los rios son en este punto la circunstancia topográfica que mas en cuenta se ha tenido para dar denominacion á las urbes, lo cual nada tiene de particular, si se atiende que tambien son los rios el origen de la riqueza y bienestar de muchísimas urbes, ora bajo el punto de vista mercantil con respecto á la navegacion, y ora tambien bajo el agrícola por razon de los riegos. Las márgenes de los rios han sido generalmente buscadas con preferencia para el asentamiento de las urbes, y las que disfrutan de tal situacion, casi siempre han subsistido y prosperado, al paso que se han visto arruinadas, abandonadas y perdidas, muchas fundadas en los picos y laderas de los montes.

En España, cuyo fuerte clima y aridez hacian mas apetecible el agua, abundan tanto los pueblos situados á orillas de los caudales perennes que, segun observa el erudito Caballero, 105 rios y arroyos han dado sobrenombre á cerca de 400 pueblos, y esto sin contar las muchas otras urbes que no se designan por el nombre propio del rio ó arroyo en cuyas márgenes se levantan, sino con el distintivo genérico del rio ó del arroyo, de la ribera, de la riera, y sin contar otros muchos que llevan el nombre del rio, no por sobrenombre, sino por nombre suyo propio como *Guadalaviar*, *Manzanares*, *Mieres*, *Miño*, *Segura*, *Tordera*, etc., etc., y sin contar tampoco los que por nombre ó sobrenombre tienen la palabra castellana *puente*, ó la árabe *cantara*, ó la céltica *briga*, ó la árabe *guad*, con cuyas voces y otras análogas se indican asimismo situaciones topográficas inmediatas al agua.

Despues de los rios que dan nombre á tantas urbes, vienen los montes, sierras, picos, puig (en catalan), oteros, lomas, collados, y todas las diversas denominaciones de prominencias. Algunas veces el accidente topográfico, que por lo comun vá como sobrenombre, se indica por medio de su nombre genérico, y otras por el nombre propio que el accidente topográfico tiene en

la localidad. Así se dice. *Casas del Cerro, Arcos de la Sierra,* como *Nava-cerrada, Puig-vert, Bell-puig, Montoro, Monte-negro*, etc. Aparte de que *monte* por sí solo forma un gran número de nombres de urbes.

Además, no debe de perderse de vista que *Alp,* palabra céltica que indica monte, se encuentra tambien, ora simple, ora compuesto, en algunos nombres de urbes como *Alp, Alpens, Queralp*, y todas las *albas* en que la *p* se ve convertida en *b*. Lo mismo decimos del *ibbo* ó *ippo*, voz fenicia que indica asimismo altura.

Tambien los valles y cañadas han dado á las urbes nombres significativos de su situacion topográfica. Sobre las muchas urbes que llevan simplemente el nombre de *val* ó *valle* con algun aditamento que espresa la naturaleza topográfica de la cañada, hay muchas otras en que esa calificacion viene hecha por medio de un sobrenombre, como de *val*, del *valle*, de la *cañada*, de la *cuesta*, de la *bajada*, etc.

La situacion en las laderas cuando en ellas se ha duplicado ó triplicado una urbe, ha obligado á formar nombre de situacion relativa. Así vemos ciudades, villas y lugares *de arriba, de abajo* y *de en medio*, ó *de suso, de yuso, alto y bajo, cimero* y *fondero, superior, inferior;* y tambien para indicar las laderas contrapuestas con relacion á la meridiana se han aplicado los nombres de *solana* ó *sombría*; así como tambien para espresar la situacion relativa de más acá ó mas allá, *cis* y *trans* ó *ultra*, se emplean, ora estos nombres latinos, ó bien los equivalentes en cada lengua, y en Castilla *aquende* y *allende*.

3 D.

De los nombres propios de las urbes, relativos á la consideracion ó importancia histórica, política, agrícola ó industrial.

Todos los vecindarios han reputado y reputan como un título de nobleza la antigüedad en la fundacion de su urbe. Así es que la calificacion de *antigua, vieja* y otras análogas se encuentran con mucha frecuencia en la nomenclatura urbana. A veces esta calificacion es relativa, por haber otra urbe omónima de fundacion mas reciente; en este caso la urbe vieja se reputa ennoblecida con su antigüedad, y la nueva con la memoria de la primera, á la cual ó á cuyos habitantes originarios refiere su propia fundacion. En las co-

lonias antiguas y modernas, en la vieja Europa, como en la moderna América, se encuentran repetidos ejemplares de esa nomenclatura correlativa, aun cuando es de presumir que en Europa se hayan perdido, ó por sucesivas y posteriores eufonizaciones, degenerado, siendo hoy desconocidos muchos de esos nombres, que no son mas que la reproduccion del de otras urbes mas antiguas. Sin embargo, en España conservamos, casi con su misma pronunciacion, á Cartagena *(Cartach-nea)*, á Medinasidonia *(Sidonia)*, á Cádiz *(Gadir)*, etc. En el continente americano se encuentran muchísimos ejemplares, como *Nueva-Granada*, *Nueva-York*, *Nueva-Orleans*, etc., etc. *Villas nuevas* las tenemos en España por centenares, y no pocas *Villas viejas*.

A veces, semejante nomenclatura se encuentra en urbes que pertenecen al mismo Estado, al mismo distrito, á la misma localidad. Entonces el mismo nombre, repetido con la calificacion de *vieja* y *nueva*, significa que la nueva fué en su orígen y núcleo primitivo una aldea, barriada ó dependencia de la vieja, un caserío que por las favorables circunstancias de su situacion llegó á constituir una entidad urbana, un municipio independiente y autonomático. Ocasiones hay en que el recuerdo de esa antigua dependencia se espresa sin mas que hacer diminutivo el nombre de la urbe antigua, como si dijéramos de Barcelona, *Barceloneta*, de Caldas, *Caldetas*, de Alamo, *Alamillo*, etc.

La consideracion ó importancia que tienen ó quieren darse algunas urbes, está en los nombres de *grande* ó *gran*, *mayor* y otras análogas, con que se califican algunas en contraposicion de otras, calificadas de *pequeñas*, *chicas*, *medianas*, *menores*, de que está lleno el nomenclator urbano de todas las naciones. A veces, la calificacion se ha confundido por eufonía con el nombre primitivo de la urbe, y á veces tambien falta la correlacion entre lo grande y lo pequeño, lo cual quiere decir, no que la calificacion sea impropia, sino que la otra urbe, objeto de la comparacion, ó bien ha desaparecido, ó bien que para evitar la comparacion humillante, la que se habia apellidado menor, chica, etc., ha tomado otro nombre distinto, que tambien entre las colectividades se sienten los efectos de ciertas pasiones que parecen propias de los individuos.

Las producciones propias de la comarca en que la urbe está situada, han dado con alguna frecuencia nombre á esa urbe que se conceptúa ennoblecida con el recuerdo y distintivo de los artículos con que contribuye al comercio humano, Así tenemos en España *Salinas de Oro*, *Cabeza de la Plata*, *Almaden* (mina), *del azogue*, *Cueva de los Hierros*, *Cabezon* y *Cerro de la Sal*, *Pedraza de los Baños* y todas las *Alhamas* y *Caldas* y *Fuen* ó *Fuente*, todos

los cuales se refieren á baños y fuentes medicinales. Asimismo tenemos *Castro-con-trigo*, *Trujillo*, etc., de manera que casi todos los productos agrícolas, como *rábanos*, *hinojos*, *ajos*, *nabos*, *manzanas*, *pomares*, *perales*, *madroños*, *limas*, *romero*, *heno* ó *henar*, *prados*, *céspedes*, *moras* y *morales*, *álamos*, *salces*, *fresnos*, *nogueras*, *higueras*, *salmos*, *alameda*, *pino* y *pinares*, *vinos* y *viñas*, *flores*, y hasta el *ápio* han dado nombre á un gran número de urbes, así en nuestra España, como en todas las naciones del mundo. En el mismo caso se encuentran los animales domésticos, sobre todo, los destinados á la agricultura, como *toro*, *vacas*, *becerros*, *yeguaz*, *mulas*, *cabras*, *ovejas*, sin que por esto se escluyan los montaraces, como *gamo*, *ciervo*, *liebres*, *conejos*, *lobos*, *sierpes*, *águilas*, *gavilanes*, *mochuelos*, *picazos*, y hasta insectos y otros bichos, como *hormigas*, *ranas*, *gusanos* y otros; de manera que cabe decir, que en un nomenclator urbano se encuentran reminiscencias de todos los reinos y especies de la historia natural. Y esto, que se ha perdido la memoria de la significacion de los nombres de un gran número de urbes, nombres que probablemente en su acepcion originaria se referirian tambien á productos de la naturaleza, propios de la localidad.

Tambien las industrias han tenido su parte en la nomenclatura urbana. *Tejares*, *ollas*, *molinos*, *panaderos*, *bodegas*, *carretas*, *llantas*, *cintas*, *tornos*, *huertas*, *posaderos*, *cillas* y *sitjas*, *cilleros* y *sitja*, *presas*, *barcas*, *cubas*, *cisternas*, *puentes*, *pas* ó *paso*, etc., etc. A veces algunos de estos nombres recuerdan tambien, además de las producciones del suelo, la industria ú ocupacion de los primeros pobladores, segun dejamos notado en otro lugar.

Los sucesos políticos de alguna importancia han dado nombre á algunas urbes, aunque no siempre ha sido nuevo, sino con mas frecuencia, un cambio del antiguo para perpetuar la memoria de un acontecimiento en su recinto ó en sus inmediaciones ocurrido. Así *derrota*, *batallas*, *victoria*, *triunfo*, *escudo*, *lanzas*, *peleas*, *milagros* y otros análogos, aplicados como nombre ó sobrenombre á las urbes, no son mas que recuerdos de sucesos notables trasmitidos por tal medio á la tradicion y á los futuros siglos. Pertenecen á esa misma clase los nombres de grandes capitanes y á veces los de santos esclarecidos, pues no son mas que nombres impuestos á las urbes en memoria y en agradecimiento de favores singulares dispensados por hombres en su tiempo muy célebres. Así de la propia suerte que en España hay poblaciones que nos recuerdan al *Cid Campeador*, á *Gonzalo de Córdoba*, etc., tienen las demas naciones nombres análogos, que no siempre las colectividades humanas son desagradecidas.

2A.

De las divisiones adoptadas en los recintos urbanos y nombres y signos empleados para distinguir y denotar cada una de las partes.

Cuando el casco de una urbe es demasiado estenso, se acostumbra á dividirlo en partes; y si estas resultan todavía muy grandes, se subdividen á su vez en otras, que en ocasiones tambien sufren nuevas subdivisiones, hasta llegar en último término á la parte mínima é indivisible del hogar doméstico, que sin embargo, aun cuando sea solo para los usos de la familia, se subdivide tambien, hasta llegar al último átomo individual.

Esta série de divisiones y de subdivisiones, tiene un orígen histórico y racional á la vez. Cuando los pueblos primitivos que marchaban de un lugar á otro con todas sus familias y ajuar, componiendo un verdadero pueblo-ejército; cuando esos pueblos se posaban en un sitio; establecian sus reales ó campamentos que, si las circunstancias topográficas eran reputadas á propósito, se convertia en asentamiento de una futura urbe. Ahora bien, como esos pueblos que eran á la vez ejércitos, y marchaban y estaban siempre dispuestos al combate, tenian necesidad de cierto órden, ora fuese por clases, ora por tribus ó familias, ora por legiones y cohortes, entiéndase bien, que usamos de esta nomenclatura romana, á falta de otra mejor, pues por otra parte, estamos muy distantes de creer que la organizacion de estos ejércitos-pueblos fuese parecida á la de los ejércitos romanos; esa organizacion, cualquiera que ella fuese, supone de necesidad un número determinado de divisiones y agrupamientos particulares, cuyos efectos y resultados se habian de trasmitir al organismo de las urbes que fundaban sobre sus mismos campamentos. No es posible concebir órden alguno ni regular concierto en esas inmensas urbes primitivas que abarcaban en su recinto algunas leguas de estension, sin considerarlas divididas en partes mas ó menos bien definidas, cada una de las cuales tuviese su organismo y subordinacion propias.

Cuáles y cuantas fuesen esas divisiones, no lo sabemos, ni es fácil averiguarlo, atendida la distancia de tiempo que de aquellos primitivos nos separa, y atendida principalmente la natural rudeza de aquellas épocas. Sin

embargo, encontramos usada en casi todas las urbes del mundo una palabra significativa de division, que por lo mismo que es tan general, parece revelar una idea muy antigua, preexistente, no solo á las sociedades actuales, sino hasta á todas las históricas que conocemos. Tal es la palabra *cuartel*, que por su significado etimológico, designa la cuarta parte de una urbe, y que tiene además, entre nosotros, la acepcion militar, aplicada á un grande edificio destinado para alojamiento de soldados. Esta palabra y su significacion, y lo racional y simétrico de la division en cuatro partes, que es el resultado de la division por mitad de los lados de un cuadrado ó rectángulo cualquiera, con la particularidad de que las figuras resultantes son iguales en superficie y, por su configuracion, semejantes entre sí y á la de que se derivan, todo esto nos induce á creer que, habiendo sido el cuadrilátero la forma adoptada para los campamentos-urbes, la division de estas hubo de ser en cuarteles.

Prescindiendo de todo esto, lo cierto y positivo es que todas las urbes de alguna magnitud, antiguas y modernas, han tenido sus divisiones, respondiendo así el organismo urbano á las necesidades de la organizacion social de la poblacion albergada.

¿Cuáles son, empero, las divisiones admitidas hoy mas generalmente en nuestras urbes, para llegar desde el conjunto hasta el último de sus detalles? ¿Cuáles son los nombres ó signos convencionales con que cada una de las partes resultantes de las sucesivas divisiones, se distinguen? Este es el asunto que nos proponemos esclarecer en este pequeño tratado, y que vamos á examinar con el correspondiente método, á fin de que se comprenda fácilmente una materia de suyo complicadísima, y no esperimentemos la perturbadora confusion de que han sido no pocas veces víctimas las administraciones públicas que hasta ahora, que sepamos, no han sabido escogitar un sistema lógico, sencillo, comprensible, al alcance de todas las capacidades, para ilustrarse ellas mismas y guiar al propio tiempo al hombre urbano en medio del laberinto que presentan nuestras urbes. La necesidad imprescindible que tienen los forasteros y hasta los hombres de negocios, del mismo país, de voluminosos libros, que con el título de *Guías de forasteros, Directorios, Cicerones, Indicadores* etc, se publican todos los años en todos los grandes centros de urbanizacion, la necesidad de difusas designaciones, difíciles de retener en la memoria y á veces hasta de ser comprendidas, para espresar y distinguir la habitacion de una persona ó el sitio de un establecimiento, y las dificultades con que, á pesar de esto, á cada paso se tropieza, todo revela la falta de un método adecuado para que las divisiones y los nombres y

signos destinados para espresarlos, correspondan de una manera digna á su utilísimo objeto.

Nosotros, que conocemos esa confusion y los graves perjuicios que ella acarrea, no podemos hacer aquí otra cosa que tomarlo todo tal cual lo encontramos; aun cuando por otra parte no renunciemos al propósito de esponer un sistema completo que responda á todas las condiciones y exigencias que un indicador urbano ha de tener, lo cual haremos cuando espongamos los principios científicos y las reglas técnicas de la urbanizacion.

Limitados, pues, á tomar acta de lo que existe, en el modo y forma en que se encuentra, examinaremos primero (B) las principales divisiones de una urbe y sus nombres ó signos distintivos; luego (2B) las divisiones, nombres y signos de las vias; enseguida (3B) las divisiones, nombres y signos de los intervias; y finalmente (4B) las divisiones, nombres y signos de la casa.

B.

De las divisiones, nombres y signos referentes á un recinto urbano.

Vamos á tratar de una cosa en que no solo faltan reglas á que haya podido subordinarse, sino que además, ni siquiera hay nada permanente, y en que hoy se establece una manera de método que se abandona mañana, para adoptar mas adelante otro diferente ó volver tal vez al antiguo. Así es que, las naturales abstracciones y generalidades, convenientes á quien como nosotros, se propone abarcar bajo un mismo concepto todos los centros urbanos, deberian ser todavía mayores para responder perfectamente á nuestro propósito, si no temiésemos que á fuerza de querer generalizarnos demasiado, nos habiamos de ver reducidos al caso de no poder decir nada ó casi nada, pues nada ó casi nada hay verdaderamente general, en el asunto que nos ocupa. Diremos, pues, todo lo que encontremos mas comunmente usado, evitando siempre en lo posible el particularizarnos.

En algunos paises y por algunas administraciones, se ha puesto en planta la primera y principal division de una urbe en dos partes, lo mas posible iguales en magnitud. En tal caso, las dos partes resultantes de esta division tienen el nombre comun ó apelativo de *bandas*, y para distinguirlas entre si

é individualizarlas, se les añade un sobrenombre, que generalmente está tomado de dos puntos cardinales opuestos, como por ejemplo, *banda del Norte, banda del Sur, banda Oriental, banda Occidental,* etc.

Alguna vez se ha tanteado tambien la division en tres partes que se han denominado zonas, las cuales se han distinguido, ó bien con los números ordinales ó bien por medio de accidentes de la topografía natural ó artificial de la localidad, como *zona* del centro, *zona* de la derecha y *zona* de la izquierda, etc.

Si algo hay general en este punto, es la division en cuatro partes que se denominan genéricamente *cuarteles,* y se distinguen entre sí, por lo comun, con los cuatro primeros números ordinales, aun cuando tambien á veces reciben denominaciones propias de accidentes locales. Con todo esto, en el lenguaje oficial urbano, la palabra *cuartel* pierde su significacion originaria y no quiere decir la cuarta parte, sino que es á veces la quinta y aun la sesta y aun la octava: hay en efecto urbes que tienen cuarteles 5.°, 6.°, 7.° y 8.°. Este sacrificio de la palabra no tiene nada de particular, es consecuencia precisa de la necesidad impuesta por el crecimiento ó ampliacion de una urbe, y como á los cuatro cuarteles primitivos ha habido que agregar otras barriadas incluidas en el recinto por efecto de algun ensanche; se han ido creando nuevas partes, que añadidas á las antiguas, han conservado él mismo nombre con el correspondiente número de órden. De esta manera se han podido eludir los graves inconvenientes y no pequeños perjuicios y perturbaciones que una nueva division y nomenclatura nueva ocasionan siempre.

Cuando se procede á la division de una urbe en varias partes, que desde luego se vé que han de ser mas de cuatro, acostumbran denominarse *distritos* (de *distero*, *distritum*-distribucion ó division). A veces el distrito representa una division subordinada ó cuartel, pero por lo comun se aplica al primer órden.

A la division por distritos corresponde otra inferior, á ella subordinada, cuyas partes se llaman *barrios* (del *burg* teutónico convertida la *u* en *a*, como la pronuncian los ingleses.) Los barrios, de la propia suerte que los distritos, se distinguen comunmente entre sí por medio de la numeracion ordinal, sin mas diferencia que la de referirse la de los distritos á toda la urbe y la de los barrios á cada distrito. No obstante, como cada administracion y cada urbe, y aun puede añadirse cada época, tienen su modo especial de dividir el recinto y sus afueras, y de denominar las divisiones segun mejor les parezca, hay ocasiones en que los distritos y los barrios, en lugar de distinguirse

por la numeracion ordinal, se individualizan por medio de otras designaciones, tomadas en tal caso casi siempre del edificio ó establecimiento público mas notable, como distrito de *Palacio*, de la *Universidad*, de la *Catedral*; barrio del *Hospital*, barrio de *Correos*, barrio del *Teatro*, etc. Es de advertir que, como si se tratase de hacer mas confusa é ininteligible la nomenclatura urbana, esas designaciones fundadas en edificios notables, son las mismas que vulgarmente se usan en todas las urbes para denotar los suburbios, como hemos observado mas arriba al tratar de estos. Asi es, que al señalar á un forastero un barrio por medio del sobrenombre de un edificio notable, ignora completamente si se le habla de un suburbio ó de un punto situado en el interior de la urbe.

Todavía falta otra division que es la última de las complexas. Tras de la de barrios viene la de los *intervias*. Estos, en el lenguaje vulgar ú oficial se llaman *islas* ó *manzanas*. La palabra *isla* deriva evidentemente del latin *insula* (isla), siendo de advertir que tambien los romanos llamaban *insula* ó isla el grupo de edificacion levantado entre algunas vias y aislado por estas de todos los demas. *Manzana*, escrito así con la *z* como generalmente se escribe, no tiene razon alguna de ser ni etimológica, ni filosófica, ni analógica siquiera, porque efectivamente ni por traslacion ó metáfora puede llamarse manzana un grupo de casas que no tiene ningun punto de comparacion ni semejanza con la fruta que lleva aquel nombre. Por esto hemos rechazado desde un principio esta palabra, juzgándola hija de uno de esos caprichos que á veces se notan en los idiomas por aquella célebre razon de Horacio que los justifica todos: *si volet usus quem penes arbitriun est, et jus et norma loquendi.*

Pensándolo, sin embargo, mejor y persuadidos íntimamente de que son raros, rarísimos semejantes caprichos, pues aun aquellos que mas ostensiblemente se presentan como tales, no lo son, sino que tienen alguna causa proveniente de circunstancias de lugar, de tiempo, de costumbres, que despues del transcurso de los siglos seria inútil inquirir, porque es materialmente imposible averiguar; nos decidimos á hacer nuestras investigaciones acerca del orígen que pudiera tener la palabra *manzana*, que por lo mismo de ser tan usual y aplicada á un objeto tan importante al hombre en sus relaciones con la habitacion, nos parecia improbable, casi imposible que derivase del nombre que tiene el fruto del manzano. Despues de todo hemos llegado á adquirir la conviccion de que todo el capricho del lenguaje ha consistido en haber convertido en *z* la *s* originaria, de manera que en vez de escribir *manzana*, debiera escribirse *mansana*, con cuya variacion el orígen

etimológico, así como la derivacion filosófica de la palabra y de la idea, se presentan sencillísimas, naturales, patentes. *Mansana,* viene de *manso*, palabra introducida en la edad media, que deriva del latin *mansio, onis*, que significa *habitacion, casa* y es un nombre verbal del *maneo, es, ere*, que en nuestro concepto es lo mismo que *mana-habeo* (tener con la mano, agarrar, coger ó apoderarse) como si revelase gráficamente la idea primitiva de la estancia, así como de la posesion y del dominio, que no consistian ni podian consistir en otra cosa mas que en la de tener cogida una cosa con la mano y ocuparla materialmente con el cuerpo. En la edad de transicion que llamamos media, la palabra *mansion* ó *manso*, fué aplicada esclusivamente á las casas de campo que los latinos llamaban *Vil-la*, como si se hubiese querido indicar que en aquellos azarosos tiempos no habia otra estancia verdadera, es decir, tranquilidad y reposo y alguna mayor seguridad que en la campiña, rodeada la vida urbana de continuos peligros y conflictos. Ahora bien, como los mansos fueron poblándose y convirtiéndose en *urbes*, nada tiene de particular que el agrupamiento de algunos *mansos* ó *mansiones* ó *casas* se llamase *mansana,* así como se aplicó el diminutivo *mansilla* para significar un manso pequeño, por mas que despues se convirtiese en urbe, como lo prueban un lugar en la provincia de Búrgos y otros en la de Leon y una villa en esta última provincia, otra en la de Logroño y otra tambien en la de Segovia que conservan hoy todavía el nombre de *mansilla*. Una vez admitida esta denominacion, se presenta ya natural que el uso vulgar la urbanizase desde luego. Estamos seguros de que, del gran número de urbes que por razon de escribirse con *z* se presentan como derivados de manzana-fruto, son mas bien derivados de *mansana manso*. No negaremos que puedan haber dado nombre á algunas urbes el manzano y su fruto, cuando el pino, el roble y otros árboles y otros frutos se lo han dado tambien; mas entre los que se ofrecen con tal raiz, hay muchos cuya derivacion de *manso* seria mucho mas espontánea y natural. En este número contamos todos los *manzanedos* y *manzanedas* que reune nuestra nomenclatura urbana. Entre todos ellos descuella uno acerca de cuyo orígen etimológico no puede caber la menor duda, tal es *Manzalbos* que es una feligresía de la provincia de Orense. ¿Quién no vé en esa palabra *Manzalbos* á *mansos-albos,* contraido y eufonizado por medio de la supresion de la *o* y de la *s*? Diremos mas, y es que las mismas palabras *manzano* y *manzana* aplicadas al árbol y á la fruta, se derivan asimismo de *manso* por haber sido el árbol que mas ha manifestado su agradecimiento á los cuidados del cultivador, y mejorado estraordinariamente sus frutos, así en sabor como en tamaño, por cuya razon hubieron de ser

los manzanos el árbol predilecto de los mansos, como lo es ahora de nuestros huertos y jardines. En cuanto á la conversion de la *s* en *z* no es un suceso tan raro en nuestro idioma, que deba causarnos admiracion ni estrañeza. El caso está en que quitando de en medio esa *z*, y reponiendo la *s*, no solo se encuentra la razon etimológica del orígen de una palabra, que de otra suerte no tiene ninguna, sino que además en el estudio de esa derivacion se encuentra la hilacion genuina de las ideas y de los hechos que tienen relacion con la palabra y su significacion verdadera.

La dificultad misma de encontrar esa etimología á la palabra *mansana* (y dispénsesenos si desde este momento le restituimos su verdadera ortografía etimológica), y la no menor que presentíamos habria de haber para trasmitir á los demás nuestra conviccion, nos ha hecho preferir á esta palabra la de isla, que es, indudablemente, mas gráfica, porque materializa, por decirlo así, el aislamiento en que mantienen las vías urbanas al grupo de edificacion que originariamente hubo de constituir la mansion ú hogar de una familia. Si bien se mira, las dos palabras, aunque aplicadas al mismo objeto, vienen á responder á dos ideas diferentes sobre ese mismo objeto; pues al paso que *mansana* se refiere al contenido, *isla* corresponde al circunscribente ó á la forma de circunscripcion. De todos modos, á las dos palabras hemos antepuesto la de *inter-vías*, que es todavía mas gráfica, mas adecuada y mas técnica, aparte de no tener otra significacion que pueda distraer ó confundir al lector.

Volviendo ahora á nuestras divisiones y nombres urbanos, hemos de manifestar que las mansanas, islas ó intervías, se distinguen unas de otras en las urbes por medio de una numeracion ordinal que, para probar la ligereza y falta de toda filosofía y fundamento con que se ha procedido al dar nombres ó imponer signos convencionales á las cosas urbanas, unas veces está subordinada al barrio de que cada intervías forma parte, otras al distrito, y á veces la numeracion correlativa comprende en un solo órden á todo la urbe. Y como en ninguno de estos casos hay regla alguna ni norma, para saber donde esa numeracion empieza, ni donde acaba; resulta completamente inútil para guia del viajero ú hombre urbano, y solo sirve para consignada en las escrituras de propiedad, como para fijar mas la situacion de esta.

¿Cómo, pues, una cosa que aparece á primera vista, aunque en el fondo no lo sea, tan completamente inútil, ha llegado á generalizarse? Porque la verdad del caso es, que bien ó mal, con sistema ó sin él, con reglas ó sin ellas, encontramos los intervías designados por una numeracion, y por otra parte no vemos que ni los particulares ni las administraciones hagan caso

alguno ni el menor uso de semejantes designaciones. ¿Cómo, pues, se esplica ese contrasentido? Recordamos en este momento el apotegma de los jurisperitos: *distingue tempora et conciliabis jura*: y decimos nosotros, distinganse las épocas, y se esplicarán hechos, al parecer, contradictorios. Si la numeracion de los intervías hubiese de haber venido despues de la numeracion designativa de las casas; es bien seguro que ninguna administracion se hubiera acordado de aquella, puesto que ya no les habria servido, como ya no le sirve hoy, ni para establecer con mas justicia las bases del tributo, ni para encontrar á una persona ó saber su domicilio. Vino, empero, antes, y se planteó en los diversos paises y urbes, cuando no existian las designaciones individuales de las casas, y menos las de los hogares: y entonces servia de mucho, muchísimo; puesto que el intervías era la única entidad urbana individualizada, y de consiguiente á su importancia natural, porque indudablemente la tiene por sí, y mucha y muy grande, se agregaba la convencional, hija de las circunstancias. Fué el primer paso dado en una senda que con mas ó menos tino han recorrido despues todas las administraciones hasta su último término; y fué en aquella época la primera espresion de la necesidad que tenian las urbes, algo grandes, de un indicador que en medio de su laberinto guiase á la administracion y á los particulares, para proceder con algun acierto en los actos de su vida política y urbana. En aquellos tiempos cada intervías tenia un solo número, cualquiera que fuese el número de casas y de habitaciones que encerrase: esto era harto poco, sobre todo faltando un método sencillo y claro que fijase así el punto de partida de la numeracion progresiva, como las trazas de su desarrollo, y su fin y término; pero en medio de todo era algo, y ese algo encerraba grandísima trascendencia. Vino á ser el primer sello que la autoridad pública ponia sobre la propiedad particular, como en señal de su preeminente dominio en nombre de los intereses colectivos. Asi se esplica la repugnancia suma con que la propiedad contemplaba este paso que consideraba como una invasion, que resistió por todos los medios indirectos imaginables, y en algunos puntos hasta directamente y con violencia. Se vé, pues, que la primera numeracion de los intervias fué un verdadero triunfo y un gran progreso al mismo tiempo, porque empezó á subordinar la propiedad particular á los intereses generales, y el uso y la esperiencia vinieron á enseñar desde luego á los propietarios que sus verdaderos intereses no estaban en oposicion, sino mas bien en armonía, con los públicos y generales.

Bien pronto se vió que no bastaba la numeracion designativa de los intervías, que como entidad colectiva abarcaba varias propiedades diferentes, y

diversas casas y gran número de habitaciones; y por esto se pensó á poco en los medios de particularizar é individualizar las designaciones. Luego veremos que esto se hizo, y de qué manera se hizo; conste, empero, desde ahora que á la primera entidad urbana le tocó la gloria de ser la primera en el sistema bueno ó malo de las designaciones urbanas, que andando el tiempo, aunque penosa y paulatinamente, se han ido introduciendo en todas partes, causando en la vida urbana una verdadera, pero benéfica revolucion, y esto que ninguno de los métodos adoptados hasta el dia, satisface por completo las naturales necesidades del vecindario.

Antes de terminar este tratadito acerca de las divisiones de las urbes y de la nomenclatura de cada una de esas partes colectivas, importa sobremanera consignar, que esas divisiones, como que no proceden todas del mismo centro administrativo, sino que por el contrario, cada uno de estos hace las que cree mas conducentes á su peculiar objeto, no son unas mismas, sino que es preciso distinguir en cada urbe una gran variedad de ellas, emanadas de las diversas autoridades que concurren á formar lo que verdaderamente se llama administracion pública, que, no siendo cosa de suyo demasiado fácil y sencilla, se complica de una manera lastimosa por la divergencia, y á veces hasta por la concurrencia de los diversos ramos que la componen. Concretándonos á lo que constituye el objeto de nuestra tarea, diremos que sucede con harta frecuencia que la administracion pública hace unas divisiones; otras la municipalidad; otras el centro político; otras el ramo militar; otras, la administracion de justicia, y otras, por fin, la religion ó la iglesia. Así concurren en una misma urbe distritos administrativos, distritos municipales, distritos electorales, distritos militares, distritos judiciales, y finalmente, distritos parroquiales. Y en medio de esta diversidad de nomenclaturas y de objetos, sucede con frecuencia para desgracia de los administrados, que esas circunscripciones abarcan cada una ámbitos peculiares y diversos de los demás, y un intervias, por ejemplo, que bajo el concepto de la policía administrativa pertenece á un distrito, es de otro respecto de la municipalidad, de otro respecto del militar, y así en los demás. En esa confusion pierden mucho los particulares, que en los actos mas importantes del ciudadano dudan y vacilan y se ven obligados á practicar pasos que duplican la pérdida del tiempo; pero todavía sospechamos que pierde mas la administracion general, por las repetidas competencias que produce, y conflictos entre las diversas autoridades, que acarrea, y por la complicacion y embrollo que ocasiona, sirviendo todo esto de estorbo y rémora á su marcha que debiera ser espedita y desembarazada, así como su accion enérgica y segura.

2 B.

De las divisiones, nombres y signos referentes á las vias urbanas.

La vialidad urbana, es, á no dudarlo, una de las entidades mas importantes en la vida de la humanidad; y esta importancia comun á todos los tiempos, á todos los países y á todas las urbes, acrece considerablemente en el presente siglo, atendida la justa preferencia que en él se dá á todo cuanto se refiere á la locomocion, que es, puede decirse, el estado casi normal del género humano, nunca como ahora dominado por esa agitacion febril que apenas le da lugar á cortos ratos de descanso. El movimiento es, puede decirse así, el rey de la época; y el movimiento urbano merece indudablemente la preferencia entre todos los movimientos, porque en las urbes es donde esa agitacion de que venimos hablando, se centraliza, se condensa, y se verifica por consiguiente con mayor fuerza, con mayor intensidad, con una continuidad ni de dia ni de noche apenas interrumpida. Pues bien, el instrumento, el medio que ha de servir á todas las manifestaciones, exigencias y necesidades de ese movimiento urbano, además de ser mirado con la poca atencion de que hemos tomado cuenta al tratar de las condiciones técnicas de las vías urbanas, se encuentra en el mayor abandono, completamente olvidado con respecto á las divisiones, nombres y signos que debieran distinguir sus partes unas de otras, para guia y alivio de los viandantes.

Las vias urbanas no tienen otras divisiones que las impuestas por los accidentes de la topografía artificial, y alguna que otra vez por la natural; ni hay medio de distinguir su situacion, su longitud, ni sus relaciones recíprocas, tan importantes en un sistema que con razon hemos llamado red viaria, y donde, por consiguiente, resalta la importancia que tienen los enlaces y entronques de unas vias con otras. Nada hay que indique ni el número de otras vias que las crucen, ni su punto de partida, ni el de término, ni la direccion, y para que falte todo en ellas, hasta carecen de nombre. Sí, de nombre; porque aun cuando tengan las calles su denominacion apelativa y propia; por una aberracion inconcebible, ese nombre no se refiere apenas á la via, sino á todo el conjunto que constituye la calle, y con preferencia á las casas y edificios que la limitan.

Hemos de recordar aquí que la *calle* es un compuesto de vias y edificios, es la caja formada por el suelo y las paredes colaterales. La via por sí sola no es calle, ni lo son tampoco las casas por sí solas; vias tenemos en los campos que no son calles, y caseríos hay desparramados por la campiña, que tampoco lo son. Deben concurrir, pues, para la formacion de la calle; la via para el tránsito, y las casas para la estancia. Ahora bien, nosotros preguntamos á los hombres pensadores, á los que están acostumbrados á penetrar por medio de la meditacion y del análisis hasta el fondo de las cosas, nosotros les preguntamos que nos digan de buena fé, si el nombre que se dá vulgarmente á las calles, se refiere propiamente á la via, ó si se refiere á las casas á ella adosadas ó al conjunto: y cuando lo hayan bien reflexionado, cuando hayan comprendido el valor, el uso, el servicio que prestan los nombres, estamos seguros que han de contestarnos que á lo más se refiere al conjunto, ya que no sola y esclusivamente á las casas, pero nunca, ni bajo ningun concepto, á la via. Es verdad que hay nombres sacados de las mismas condiciones viarias que presenta el suelo de la calle, es verdad que tenemos *cuestas*, *costanillas*, *bajadas*, *subidas*, etc.; mas esos nombres, aunque revelen esos accidentes del trazado, no se aplican, no sirven, no se usan para designar propiamente la via, y una prueba evidente, convincentísima, palmaria de la verdad de este aserto, la tenemos, en que hay calles que se llaman *cuestas*, por ejemplo, y que hoy dia ya no son cuestas, y que, sin embargo, conservan ese nombre calificativo, de la mismísima manera que conservan el suyo las del *Olmo*, del *Peral*, de la *Parra*, etc., sin embargo de que ni recuerdo de semejantes árboles exista en ellas. Inconcebible parece que tal suceda en pleno SIGLO XIX, en la época del mayor movimiento que haya agitado jamás á la humanidad; y sin embargo, lo cierto y lo positivo es que las vias urbanas propiamente dichas, carecen de las divisiones, de los nombres y de los signos que pudieran servir á las facilidades, á la comodidad, y á veces hasta á las necesidades de la locomocion en el interior de las urbes, Las divisiones, los signos, y los nombres, se refieren á las casas y á los albergues, porque á la administracion pública le importaba conocer la propiedad particular y el domicilio de sus subordinados, y á estos dar á conocer el sitio de su estancia, y conocer á la vez el de la de los otros; pero como no se habia presentado igual motivo de designar la via simplemente en sus relaciones con el movimiento, porque esto no tiene, ostensiblemente por lo menos interés, alguno para la administracion pública, é importa solo á los particulares, los cuales no se ocupan de esas cosas mas que en los momentos precisos, en que, á causa del uso y del funcionamiento, comprenden y tocan su importancia; es de ahí que la nomenclatura

y signamiento de las vias urbanas se encuentra hoy todavia en el mayor abandono.

Obligados, sin embargo, por el objeto especial de nuestra tarea en la presente parte de la obra, á solo tomar acta de todas las cosas de las urbes, en el ser y estado en que se encuentran, hablaremos de las divisiones, nombres y signos de las calles, como si real y verdaderamente se refiriesen á la via.

En este concepto, empezaremos por inquirir y esponer (C) las divisiones transversales de esas vias y los nombres que esas divisiones reciben, y luego (2C), esplicaremos las divisiones que sufre la red viaria en el sentido de su longitud, y los signos y nombres con que se distinguen las partes resultantes.

C.

De las divisiones transversales de las vias urbanas, y de los nombres que reciben.

Las vias urbanas sufren varias divisiones, ora en el sentido transversal, ora en el longitudinal. Las primeras, como que son las únicas que satisfacen á la naturaleza y carácter del movimiento, son significativas y racionales, como que responden á objetos diferentes, bien definidos y determinados; y lo serian todavía mas, si las condiciones de las vias urbanas permitiesen que esas divisiones fuesen siempre completas. La division transversal de las vias urbanas en zonas, destinadas unas al movimiento pedestre y otras al ecuestre y rodado, son muy fundadas, naturales, hijas de la necesidad de separar los movimientos de diverso carácter, á fin de que no se compliquen y estorben reciprocamente por razon de la concurrencia de todos ellos en un mismo sitio, y lo único que hay que lamentar, es que semejante division no pueda verificarse de una manera conveniente. Donde la anchura de la via lo permite, hay dos zonas laterales destinadas á los peatones, y una zona central reservada á los carruajes y caballerías. La denominacion de las primeras es de *aceras*; la de las segundas es varia, segun luego veremos.

Acera, que por razon de su etimología debiera escribirse con *h hacera*, viene del latin, *facies, ei*, que significa el rostro ó la faz y tambien la fachada de una casa. Asi es que *facera, hacera*, y hoy *acera*, significa propiamente la série de paramentos ó fachadas que por uno y otro lado limitan la via urba-

na. De suerte, que ese primer nombre de la primera division de las vias urbanas que encontramos, ya no se refiere propiamente á la via, sino á la casa, prueba evidentísima de la escasa influencia que el movimiento público ejerció antiguamente en las vias urbanas.

Para distinguir la una de la otra acera, puesto que son dos, se denominan comunmente *de la derecha* y *de la izquierda*; como, empero, no siempre hay un punto de partida preestablecido, semejantes designaciones vienen á ser insuficientes y hasta inútiles si no se pone otro aditamento. Así es que para individualizar una acera, tenemos necesidad de decir, *en la acera derecha*, pongo por ejemplo, yendo de tal parte á tal otra; pues de otra suerte, la locucion que parece individual, no es mas que genérica é ininteligible. Esto prueba mas que las vias urbanas no están todavía dispuestas convenientemente para el buen servicio de la vialidad.

La zona central destinada al movimiento ecuestre y rodado, ha tenido y en parte tiene todavía diferentes nombres, como el de *arroyo*, *empedrado*. *arrecife*. Estas tres palabras, aun cuando se apliquen hoy indistintamente, representan sin embargo, y significan tres épocas harto distintas para la via urbana.

Arroyo, no es mas que el *rivulus*, riachuelo, eufonizado por los árabes con el aditamento de su preposicion *a, al*, convertido aquí en *ar* por ser *r* la primera letra de la palabra *rivulo*. La derivacion de *rivus* y de todos los que de él emanan, arranca del verbo *ruo*, que significa entre otras cosas fluir ó correr los líquidos, y siempre el movimiento de arriba á bajo, por cuyo motivo traen el mismo orígen las palabras aplicadas para significar los instrumentos que ayudan á facilitar ese movimiento, como *rueda*, *rodillo*, *rollo*, etc. Llamóse *arroyo* la zona central de la via urbana, y tuvo ese nombre con mucha propiedad en la época en que, sin haberse introducido todavía los carruages en el interior de las urbes, esa parte de la via era el receptáculo y cauce, canal ó conducto, así de las aguas inmundas provenientes de los usos domésticos, como de las llovedizas y aun de las perennes, si las habia en la localidad. Así es que cuando no habia el declive suficiente, todas esas aguas se estancaban formando charcos, nombre que tambien han tenido por esa razon las calles en algunas urbes, lo cual nada tiene de particular por denigrativo que hoy nos parezca, cuando se considera que la historia nos ha trasmitido un nombre tan asqueroso como el de charco, dado á una urbe que hoy brilla como la primera en el mundo civilizado, cuyo nombre deriva de *lutum*, *lodo*, por razon de los asquerosos y hediondos charcos que formaban sus calles.

Empedrado, empezó á llamarse el centro de la calle cuando, introducidos,

y bien pronto multiplicados los carruages en el interior de las urbes, se sintió la necesidad de convertir el suelo resbaladizo y blando del arroyo en un medio mas duro y resistente con el empleo de piedras de diferentes formas y magnitudes y diversamente colocadas. Este empedrado dió entonces el nombre á la zona central de la calle.

Arrecife, es ya una palabra técnica que se ha dado á esa zona, cuando el tecnicismo ha venido á dirigir la formacion del suelo de la via. Arrecife es propiamente el camino rural artísticamente construido para que responda á las necesidades del movimiento ecuestre y rodado, es el antiguo camino real, la carretera, solo que con estos nombres se comprende el todo, es decir, las diversas zonas en que está dividida la via, al paso que el arrecife significa solo la parte central destinada á los carruages y caballerías. Por esto, y porque la zona central de la calle ha de prestar ese mismo servicio, se la ha denominado *arrecife*, palabra todavía no muy generalizada, porque desgraciadamente tampoco lo está la realizacion en las urbes de la idea que espresa. *Arrecife* es palabra arabizada, compuesta del artículo *al* convertido en *ar*, y de recio ó firme y de *ife*, que significa prominencia, y es como si dijéramos el *firme-convexo*, es decir, que se espresa á la vez la forma que generalmente tiene la via, y al propio tiempo su calidad resistente.

Por lo demás, como la zona central conserva en algunos puntos su primitiva manera de ser con corta diferencia, y en otros sigue el empedrado, no siempre de las mejores condiciones, y en otras por fin se ven ya los resultados de la mano del arte en toda su perfeccion; es de ahí que esa zona se apellida indistintamente *arroyo* y aun *charco*, *empedrado* y *arrecife*.

Fáltanos advertir una cosa que importa una nueva division trasversal de la calle. Desde el momento en que el arroyo se ha convertido en arrecife, el arte á quien esa conversion se debe, hubo de ocuparse de destinar al curso de las aguas llovedizas, ya que las de menage iban cubiertas á las cloacas, el escurridero necesario, y no era mucho concederles una parte á las que antes habian tenido el todo. Esa parte, pues, situada en el mismo arranque ó estribo de la convexidad lindante con el borde de la acera, es la que se llama *cuneta*, por su configuracion á manera de cuna, configuracion que resalta mas por esa forma que le ha dado el nombre, en las vias rurales donde por carecer de resalto la zona destinada á la vialidad pedestre, la concavidad se presenta mas regular y definida.

La particularidad de la cuneta en la via urbana, es que no solo no estorba el movimiento ecuestre y rodado, sino que forma á todo lo largo de la via una zona que sirve muy oportunamente para apartadero ó parador de los

carruages y caballerías, cuando estos, con el fin de esperar á alguna persona, tienen que apartarse del centro y pararse. Así se vé que la cuneta es tambien *apartadero* y *parador*, con la apreciable circunstancia de que no por esto deja de formar una misma superficie sin solucion de continuidad con el resto del arrecife, y esto aun cuando por su servicio especial de arroyo tenga un firme distinto del del arrecife, siempre que este sea *macadamizado*.

Otra cosa debemos hacer notar referente á las divisiones trasversales de la via urbana, y es que, al paso que se encuentran algunas vias que no tienen las dos zonas-aceras sino una sola y á veces ninguna, ¡tanta es la escasez en algunos sitios! otras hay, aunque por desgracia pocas, en las que se encuentran dos divisiones mas, situadas una á cada lado del arrecife entre este y la acera. Estas zonas destinadas á los peatones cargados, y en algunos paises de América á los hombres de color que no son reputados dignos de alternar con los blancos, estas zonas se denominan *contra-aceras*, que es como si dijéramos segundas aceras, ó defensas de las mismas contra la proximidad de los carruages.

2C.

De las divisiones que sufre la red viaria urbana en el sentido de su longitud, y de los signos y nombres con que se distinguen las partes resultantes.

La red viaria, que constituye el sistema de communicaciones por el interior de la urbe y en correspondencia con el esterior, sufre en su sentido longitudinal un sinnúmero de divisiones que en su mayor parte carecen de objeto, de utilidad y de razon. Si via urbana fuese sinónimo de calle; cada calle representaria una via, y entonces llevaria el mismo nombre, y estaria sujeta á las mismas subdivisiones en toda su estension tomada desde el punto de partida hasta el de término, admitiendo solo alguna variacion en nombres y signos, cuando algun accidente topográfico natural así lo aconsejase. No hablamos del cambio de direccion, porque en vialidad ese cambio supone de necesidad el cambio de via, porque envuelve el cambio de objeto, de término; es decir, que el cambio de direccion es el cambio de via. Al presente, empero, y en el organismo urbano, tal cual lo encontramos, la calle que, como hemos dicho antes, significa una entidad conjuntiva de via y edificios, y se refiere

mas á estos que á aquella, la calle viene á concretarse simplemente en su significacion, y en cuanto á la via se refiere, á una parte alícuota de esta, que por lo mismo considerada en su desarrollo comprende varias calles. De esas divisiones, pues, que en ese desarrollo sufre la via urbana, es de lo que vamos á tratar al presente y en primer término (D); luego (2D) examinaremos los nombres correspondientes á esas partes. Como, empero, hay algunas entidades que por razon de los oficios que prestan, y destino que tienen como auxiliares del movimiento, deben reputarse viarias, y sin embargo no vienen comprendidas en las divisiones longitudinales de la via, y como además tiene esta en su desarrollo algunos accidentes que no vienen comprendidos en su genérica denominacion, á fin de que nuestra nomenclatura urbana no quede incompleta y manca; hablaremos por fin (3D) del nombre de las entidades complementarias de la vialidad y del de los accidentes de la via.

D.

De las divisiones que sufre la via en su sentido longitudinal.

Reconocemos que algunas de estas divisiones tienen su razon de ser, fundada en los cambios efectivos de direccion, y que una via urbana que al llegar á un punto dado sufre una violenta inflexion que la aparte bruscamente de su rumbo originario, deja de ser desde ese punto la misma, y que por ende merece distinto nombre y signos diversos. Las divisiones, empero, que encontramos en nuestras urbes no parten de este principio, ni se apoyan en semejante razon. Tanto es así, como que hay inflexiones violentas que no modifican en lo mas mínimo ni los nombres ni los signos de una via; al paso que, y esto es lo mas frecuente, se observan muchísimas vias que en su pleno, espontáneo y natural desarrollo, y siguiendo el mismo rumbo, reciben diversos nombres y signos diversos.

Casi todas las grandes urbes antiguas tienen una ó mas vias que las atraviesan de uno á otro estremo, en uno ó en diversos sentidos. ¿Quién duda que cada una de esas vias constituye una sola via en el buen sentido técnico? Pues bien, esto no obstante, á penas se encontrará una de ellas; nosotros no hemos sabido encontrar ninguna, que no tenga varias divisiones,

varios nombres y varios órdenes de signos. Por el contrario, otras vias hay que sin embargo de recibir, por la violencia de sus inflexiones en un sentido normal ó casi normal, el significativo nombre de codos y recodos ú otros análogos, conservan en toda la estension de ese irregular desarrollo, el mismo nombre y la misma série de signos. Y ¡cosa rara! no es difícil encontrar en vias de esa naturaleza, que á pesar de continuar, desde el mismo punto en que la inflexion se verifica, por otra via el mismo rumbo directo ó casi directo, esa via directa es la que se considera como una nueva via, tomando nuevo nombre y nueva série de signos, conservándose los antiguos para la inflexion como si continuase la que realmente ha abandonado.

A veces una misma division y una misma nomenclatura abarcan solo un intervias por banda y banda, á veces dos, á veces tres y á veces muchos mas. Por manera, que tampoco son los intervias limitantes un motivo permanente de semejantes divisiones.

En ocasiones, al primer encuentro ó al primer encruce con otra via, se verifica una de esas divisiones y el consiguiente cambio en el nombre y en la série de signaturas, al paso que en otras ocasiones se realizan dos y tres y mas encuentros y encruces, sin que los nombres ni los signos sufran variacion.

Tampoco son siempre motivos bastantes para cambiar nombres y signos de las vias, los accidentes de la topografía natural que causan variacion en el modo de sér de la via, siendo así que á veces se reputan bastantes para ello, y aun suficiente la menor indicacion de tales accidentes. Muchas vias urbanas hay que suben á una divisoria, ora faldeando, ora por la máxima pendiente, descendiendo luego en sentidos análogos. Que en tales casos, la via al llegar á la divisoria sufriese una variacion en el nombre y en los signos, á pesar de continuar la misma direccion, ya que no fuese del todo racional y técnico, se comprenderia, sin embargo, y fácilmente se escusaria. Con todo, como si presidiese á este asunto un espíritu de contradiccion, esas vias conservan su mismo nombre y la misma série de signos, tanto en la subida como en la bajada. Y por el contrario, casos hay en que durante la misma subida, el mas lijero accidente natural ó artificial, un sencillo encuentro con otra via, el mas pequeño rellano, es ocasion para que desaparezcan los nombres y los signos antiguos, comenzando desde allí nuevos nombres y nuevas séries de signaturas.

Resulta, pues, de todo lo dicho, que las vias urbanas sufren realmente muchas divisiones en su desarrollo, aunque ninguna de estas se funde en una razon constante, en una regla permanente y fija, de suerte que todo al

parecer depende del capricho. Entiéndase, sin embargo, que nosotros que no admitimos nunca el capricho como razon, ó motivo ú ocasion de ser en ninguna de las cosas que en las urbes acontecen, nosotros nos esplicamos esa indefinida variedad de casos, constantes solo en su misma inconstancia, por las antiguas trituraciones que sufrió la propiedad territorial en el terreno del asentamiento de las urbes, que por otra parte se han ido formando por conglomeracion, ó sea por la sucesiva agregacion de intervías ó de barriadas.

Dejando esto á un lado, que ocasion tendremos de esplicarlo detenidamente en otro lugar mas oportuno, y para ello de intento escogido, diremos aqui, que cada una de esas divisiones, tomadas en el sentido longitudinal, recibe el nombre de *calle*. De ahí se desprende, y permitasenos que de pasada consignemos este importantísimo dato que consideramos propio de un indicador urbano, que el número mayor ó menor de *calles* que tenga una urbe, no es motivo para juzgar de su magnitud ó pequeñez, puesto que las calles no son una medida, y que al paso que unas son muy largas, otras son muy pequeñas, pudiendo muy bien verificarse el caso en que una urbe de muchas calles sea muy pequeña, al propio tiempo que otra que tuviese pocas, fuese muy grande. Nosotros felicitaríamos cordialmente á la que en esta última condicion se encontrase, porque seria una prueba de que su red viaria se desarrollaba bajo un sistema regular y con una nomenclatura sencilla y fácil.

Antes de pasar adelante, antes de examinar los nombres que se dan á la calle, puesto que aquí tratamos de las divisiones que en su sentido longitudinal sufre la via, hemos de inquirir si esa calle considerada como division ó parte de la via urbana, sufre á su vez alguna nueva division en ese mismo sentido de su longitud. Y aqui debemos consignar lo que implícitamente hemos dicho ya mas arriba, que despues de haber examinado detenidamente la calle considerada como entidad viaria, no hemos encontrado en toda su estension nada, absolutamente nada, que nos indique subdivision alguna. Larga ó corta, nada hay que nos manifieste cual sea su desarrollo, nada que enseñe al viagero si el camino que habrá de andar al recorrerla, será corto ó largo. Es verdad que en los edificios que limitan la calle por uno y otro lado, se encuentra una numeracion coordinada que empieza á un estremo de la calle, y acaba en el otro; pero esta numeracion no tiene la menor referencia á la via, sino que corresponde única y esclusivamente al órden sucesivo de los edificios, como veremos al tratar de estos. Tanto es así, en tanto es cierto, que esos números nada nos dicen respecto de la via, como que hay calles muy cortas que tienen muchos números, y otras por el contrario muy largas

que tienen pocos. Mas todavía, hoy que predomina la costumbre de fijar la numeracion par á un lado y la impar al otro, no es cosa rara ver por una parte una numeracion muy nutrida y larga, y escasa y corta por la otra, prueba evidentísima de que esa numeracion no se refiere á la calle. Luego no importa en la via division alguna. La série de números sirve solo para indicar, á lo sumo, donde empieza y donde acaba una calle; pero esto no es mas que confirmar la division de la via urbana en calles, que es la que aceptamos y hemos consignado.

2 D.

De los nombres correspondientes á las calles.

Las calles tienen, como todo lo del mundo, dos nombres, uno que revela el género ó especie á que pertenecen, y otro que concretamente designa la individualidad de cada una. Hablaremos, pues, ante todo (E) de los primeros que son los nombres apelativos ó genéricos, y pasaremos luego (2E) á tratar de los propios ó individuales.

E.

De los nombres apelativos de las calles.

Aun cuando el nombre mas genérico, mas usual y comun de esas divisiones de la via pública, de que venimos hablando, sea el de *calle*; no debe olvidarse que reciben tambien otras denominaciones que á veces son asimismo genéricas, aunque regularmente, indican circunstancias ó accidentes particulares. Los nombres que encontramos usados para la designacion de las divisiones de las vias urbanas son *calle*, *rua*, *ronda*, *carrera* y *coso*. Vamos á ocuparnos de cada uno de estos nombres por su órden.

Calle es el *callis* de los latinos en ablativo, que es como se han españolizado todas ó casi todas las palabras de tal orígen, sin mas diferencia que la

de pronunciarse en español las dos *eles* unidas formando *elle*, al paso que se supone que los latinos las pronunciaban separadas *cal-lis*. Esta palabra latina no siempre significaba la via urbana entre los pueblos del Lacio. *Cal-lis* originariamente, y aun seguramente mucho antes que Roma existiese, era una palabra puramente rural, aplicada á la designacion de toda senda ó vereda, y mas especialmente aquellas que servian como divisorias entre propiedades contiguas y para los usos y esplotacion de estas. Era equivalente á lo que se llama en español *surcaño*, ese surco mayor que los demas y abierto entre dos heredades colindantes, que sirve de paso, y al propio tiempo recibe las aguas para esportarlas donde no perjudiquen al cultivo. *Cal-lis* viene de *calx, is*, palabra cuya dura eufonia revela su orígen etrusco, *calx* significa *carcañal* ó *talon*, y al derivar de esa voz la *callis*, quisieron significar los etruscos el medio único en los tiempos primitivos de establecer una via, cual era el trillarla ó mejor apisonarla con los carcañales ó con los pies. Por una razon análoga el verbo de idéntico orígen *calleo* que en tiempos posteriores significó en el Lacio agitarse, moverse, encallecer, espresaba en los primitivos abrir sendas ó recorrerlas. Cuando las fincas particularias rurales pasaron á ser urbanas por la estension que fué adquiriendo Roma, las veredas particularias se urbanizaron tambien de la propia suerte que los terrenos, y conservaron el mismo nombre originario rural, porque la urbanizacion que trasformó la superficie de los campos, respetó y dejó intactas y mejoró las vias que, si eran necesarias en el *rure*, no lo eran menos en la *urbe*. Respecto de esta palabra nos sucede lo mismo que con casi todas las relativas á urbanizacion, es decir, que al hacer su historia etimológica gramatical, hacemos simultáneamente la historia filosófica de la idea á cuya significacion se aplica. Cuando tratemos de esplicar la razon de ser de las cosas urbanas; veremos la grande influencia que en la urbanizacion han ejercido las *cal-les*, ó sean las veredas particularias, al ser urbanizadas.

Calle, por otra parte, es en nuestro idioma la palabra mas genérica para indicar el trozo de via urbana que en el concepto vulgar, y en el administrativo tambien, constituye una sola entidad viaria, por mas que bajo el aspecto técnico, filosófico y racional, no sea mas que parte integrante de una via.

Rua, muy poco usado, sobre todo en la parte Oriental de la península Ibérica, comun y vulgar en Portugal y en algunas provincias limítrofes de la region occidental, se ha reservado en algunos puntos para designar las calles mas anchas y principales de una urbe. *Rua*, así como la palabra francesa *rue* que tiene igual significacion, podrá traer el orígen de *ruta*, que significa generalmente *camino*, *caminata* ó *derrotero*; pero en nuestro con-

cepto, *ruta* como *rue* y como *rua*, traen su orígen de otra palabra mas antigua, destinada á significar entre las familias celtas el movimiento; y á nuestro ver esta palabra originaria no puede ser otra que el monosílabo *ru* de que se formó inmediatamente el verbo latino *ruo*, que con tanta fuerza y naturalidad onomatopéyca viene á darnos una idea del movimiento. ¿Quién no recuerda la enérgica espresion con que Virgilio nos pinta la furia conque salen los vientos de sus cavernas al darlos suelta Eolo, diciendo:

Qua data porta ruunt?

¿Quién no se figura al leer ese *ruunt*, oir el estrepitoso *ruido* que habian de meter los vientos al salir con violencia por las bocas, para el caso estrechas, de las cavernas? Ello es que de *ruo* ó de *ru* se han formado en todos los idiomas, así de orígen latino, como teutónico, un gran número de palabras, verbos y nombres, aplicados á la significacion del movimiento, de sus causas, de sus efectos y de sus auxiliares. Largos catálogos podrian formarse de tales palabras, sacadas de todos los idiomas orientales y europeos conocidos. No lo hacemos nosotros, no por falta de inclinacion y voluntad, sino por la de competencia y de tiempo y de oportunidad, deseando solo que etimologistas distinguidos se ocupen de ello.

Ronda, no es tan genérico como *rua* y mucho menos que *calle*. *Ronda* ó camino de *ronda*, significa propiamente un camino en torno ó alrededor ó á la *redonda* de una cosa; lo que se llama mas técnicamente camino de cintura. Bajo este concepto, se ve que la palabra *ronda* significa un camino esterior y perimetral. ¿Cómo, pues, lo encontramos usado para la designacion de vias urbanas muy interiores? Por la misma razon que encontramos las *ruas* y las *calles* que tambien fueron rurales en su primitivo orígen. Al abarcar una urbe en su sucesivo engrandecimiento los terrenos de la comarca que la rodea, ha debido conservar y ha conservado constantemente, las sendas y caminos de todas clases, públicos ó particulares, anteriormente trillados en la tal comarca; y al conservar la entidad y al urbanizarla, ha conservado tambien y urbanizado los nombres, A los núcleos primitivos de urbanizacion, máxime cuando eran murados, ha debido acompañar constantemente una via de cintura con el nombre de *ronda*, *ronda* que al primer esfuerzo que hizo la urbe para agrandarse, hubo de ser en todo ó en parte comprendida dentro del recinto, donde conservó el mismo nombre que tenia. Ahora bien, supongamos, y no es mucho suponer, porque es el caso mas frecuente y comun de todas las urbes de alguna importancia, que haya habido varios recintos y varios agrandamientos sucesivos. A cada recinto ha correspondido su ronda, y por consiguiente cada agrandamiento ha

abarcado una nueva ronda; y de esto ha resultado que en una misma urbe se encuentren varias rondas, por lo cual esta palabra, especial en su orígen, ha venido á convertirse en genérica, aunque nunca tanto como la de calle, por la razon muy poderosa de que la *ronda* ha traido constantemente á la urbe condiciones especiales en su manera de ser, que no la permitian confundirse con las demás calles. Así es que toda ronda es verdaderamente calle, pero no toda calle es verdaderamente ronda.

Carrera, (de correr), aplicado á una via significa, la que tiene un punto de partida y uno de término particulares preestablecidos. Damos generalmente en urbanizacion este nombre á las vias esteriores, que partiendo de la puerta de una urbe, van á un sitio que en dias determinados, ó tal vez constantemente, atrae gran concurrencia. Esas carreras, al agrandarse las urbes, tuvieron la misma suerte que las rondas, fueron incluidas en los recintos, donde conservaron tambien, como estas, sus condiciones peculiares y sus nombres distintivos, y habiendo llegado á ser muchas, se convirtió su nombre de particular en genérico, y vino á ser, en lo que cabe, sinónimo de calle; aunque con acepcion mas restringida.

Coso, (de corso ó curso, de *curro is*, compuesto de *con* y *ruo*), es una palabra con que antiguamente se designaba en España la calle; y aun cuando se ha ido perdiendo su aplicacion en ese sentido, lo conserva, sin embargo, aunque nunca generalizado ni genérico, en algunas localidades, especialmente de la antigua corona de Aragon. Por lo comun, donde quiera que está en uso, se aplica á calles de circunstancias peculiares, sobre todo relativamente anchas, porque como aun en su significacion conserva siempre algo de su orígen etimológico, de correr, y como el correr necesita mas holgura que el simple andar, por esto significa *coso* una calle principal.

Tales son los nombres con que mas ó menos genéricamente se designan las varias modificaciones que sufre la via urbana en su desenvolvimiento longitudinal. Además hay otras denominaciones, apelativas tambien, destinadas á espresar algunas de las condiciones peculiares á la via. Vamos á considerar ese otro órden de nombres, segun se refieran al trazado horizontal ó al vertical.

Las calles relativamente anchas, porque en absoluto son muy pocas en nuestra antigua Europa las que tienen siquiera la anchura necesaria, las calles relativamente anchas, decimos, ademas de los nombres de *ronda*, *carrera* y *coso* de que antes hemos hablado, pueden tener tambien, y se les acostumbra á dar en algunas localidades el nombre de *rambla*, *riera*, *ribera*, *val*. Para hablar con mas propiedad, indicando como causa lo que real-

mente es causa, y como efecto lo que efecto es; deberíamos decir que las calles designadas con los nombres apelativos de *val*, *ribera*, *riera*, *rambla*, *coso*, *carrera*, *ronda*, son casi siempre anchas, por exigirlo así su destino originario, revelado por el nombre que conservan. En el fondo de una cuenca *val* ó *valle*, en la *ribera* de un rio, á orillas de una *riera* lo mismo que de una *rambla*, no se establece nunca una via estrecha, por razon de los peligros que ofreceria el intento de reducir el cauce de una corriente perenne ó temporaria. Así es que, cuando semejantes topografías rurales han llegado á urbanizarse, las construcciones se han conservado en ellas á una respetuosa distancia, y de ahí han resultado naturalmente calles anchas. Así no cabe decir en justicia que las calles esas llevan tales nombres, porque son anchas, sino que por el contrario debe decirse que son anchas porque llevan tales nombres.

La estrechez de las calles viene significada con los diminutivos de *calle*, como *callejon*, *calleja*, *callejuela* y *callizo*, y á veces tambien con el de *corredor*. La aplicacion de los diminutivos de calle se comprende fácilmente, aun cuando hablando francamente, desde el momento en que el tecnicismo haya conseguido que las administraciones establezcan por ley general la anchura que deba tener la calle; un inmenso número de estas tendrán que contentarse, con justicia y sin quejarse, con cualquiera de sus diminutivos. En cuanto á la palabra *corredor*, (que tambien viene de correr, aunque por antifrasis) se ha aplicado por traslacion de lo que esa palabra significa en lo interior de una casa, donde indica un paso ó pasillo adosado á una pieza de estancia, como para *escurrirse* por lo que se llama una puerta de escape, que da al corredor. ¡Tan humilde es el orígen de esa palabra aplicada á la via urbana, y tan humilde, por consiguiente, debe ser la idea que espresa!

En cuanto á los accidentes relativos al trazado vertical, tenemos la palabra *corredera*, nombre que, segun el diccionario, se acostumbraba á dar á algunas calles de fuertes pendientes, por razon de que, añadiremos nosotros, en ellas es necesario correr por el empuge del mismo declive y por temor al peligro de resbalarse y caer, á que se espondria el que se empeñase en marchar con paso lento.

Cuesta (del latin *costa*, *æ*, que significa la costilla, y por consiguiente, toda la série de ellas que forman el *costado*, de manera que cuesta es equivalente á ladera, en que el declive mas ó menos violento es natural, y que, por otra parte, con sus regatos ó pequeños talvecks presenta una singular analogía con el costillaje), *cuesta* se aplica á las calles que tienen gran pendiente, por lo comun la máxima que ofrece la topografía natural. *Costanilla*,

diminutivo del anterior, significa tambien una calle en que la pendiente debiera ser diminuta; y decimos debiera ser, porque no lo es siempre; y *costanillas* hay en algunas urbes, que son en rigor cuestas mayúsculas, pero el lenguaje urbano usa á veces de estas pequeñas hipocresías para disimular defectos urbanos. Como equivalente de cuesta y costanilla, se usan tambien en el lenguaje urbano las palabras *subida* y *bajada*, con idéntica aplicacion, por mas que gramaticalmente signifiquen estas el acto de vencer las pendientes, y aquellas las pendientes mismas.

Cerrillo (de sierra), se llama la calle que corre á lo largo la divisoria de una pequeña colina, aun cuando mas frecuentemente se aplique á toda la barriada que ocupa en la urbe semejante situacion topográfica.

En la nomenclatura urbana se encuentran otras voces análogas á las citadas, como por ejemplo, *barranco*, *torrente*, *rocha*, etc.; pero no nos ocupamos de ellas por tener un uso puramente local; y por otra parte, creemos que las reseñadas bastan como muestra de la nomenclatura urbana, referente á la topografía natural. Solo haremos notar que, á ser posible saber y consignar los diversos nombres que en las urbes de todos los países se emplean para espresar la situacion topográfica natural de una calle, encontraríamos, á no dudarlo, repetidas en esa nomenclatura todas las palabras empleadas en lo rural para espresar situaciones análogas. En semejante espejo veria la orgullosa urbe, que no tiene tantos títulos para desdeñar al *rus* en que se meció su cuna.

Los ingleses usan para designar la calle la palabra *Street*, cuya etimología arranca visiblemente del *stratum* de los romanos, que significaba arrecife. La aceptacion de esa palabra latina es una indicacion muy elocuente, en nuestro concepto, de que los antiguos pictos recibieron de las legiones romanas el arte de abrir caminos artificiales.

2E.

De los nombres propios ó individuales de las calles.

Que las calles tienen sus nombres propios, una denominacion individual que distingue á cada una de las demás, es tan cierto, como incierto y dudoso el orígen, no menos que el fundamento racional de semejantes denominaciones. El objeto de la nomenclatura propia es cosa conocida, así como la causa.

Cuando al *vicus*, es decir, á una série de edificios levantados al lado de una via, sucedió una barriada ó conjunto de *vicus*; desde aquel momento sintieron los vecinos la necesidad de escogitar un medio, palabras simples ó combinadas, para espresar clara, distinta é inteligiblemente cada uno de los *vicus* ó calles en particular. Y encontraron esas palabras, y las aplicaron, y con ellas pudo cada uno dar á entender la situacion de su domicilio. Tal es el objeto y tal la causa de esos nombres individuales de las calles, de que vamos á hablar.

¿Cuál fué, empero, el orígen de esas palabras designativas, cuál el fundamento filosófico de semejantes designaciones? Cuestiones son estas, cuya cabal resolucion es imposible, sobre todo para el que intentase aplicar un mismo criterio y unas mismas reglas en todos los casos. Esa misma variedad inmensa de nombres, de tan diferente orígen, de tan diferente significacion, de combinaciones tan diferentes, prueba hasta la última evidencia que nunca, en ningun pais, en ninguna region, en ninguna urbe, ni en idioma alguno, se ha sujetado la nomenclatura de las calles á ningun sistema filosófico ó racional, á ningun principio, á ningun criterio, á ninguna regla. Segun los paises y épocas, han prevalecido, ora las designaciones fundadas en la situacion respecto de la meridiana, referidas á un punto cualquiera, ora las basadas en accidentes topográficos naturales, ora las emanadas del nombre de los fundadores, porque tambien las calles han tenido sus fundadores en los propietarios ó administraciones que las han abierto, ora las basadas en motivos religiosos, ora en construcciones notables ó en otros accidentes de la topografía artificial, ora en motivos históricos, ora en un sentimiento de gratitud, que así puede ser por razones urbanas ó de la localidad, como políticas ó administrativas, y ora, en fin, en otras causas, motivos y razones, que con

el transcurso de los años se han olvidado, y que para comprenderlas habria sido indispensable asistir al acto de su invencion.

Siendo tan diversas y tan heterogéneas las causas, razones, motivos y ocasiones de los nombres propios, destinados á designar cada una de las calles individualmente; si en nuestro estudio analítico hubiésemos de descender al exámen de cada uno de semejantes motivos; sobre ser interminable nuestra tarea, llevaria la confusion al ánimo de nuestros lectores, puesto que ocasiones habria en que seria preciso llegar hasta el individuo, cosa que repugna á nuestro método é intento. A fin, pues, de realizarlo con mayor claridad y provecho, vamos á reunir todos los nombres propios de calles en grupos generales, considerándolos, primero (F), segun su significacion, que es decir, segun su *objeto*, y luego (2F), segun su procedencia, que viene á ser lo mismo que si, filosóficamente hablando, dijésemos segun su *sugeto*; finalmente, como por via de apéndice, trataremos (3F) de las tentativas recientemente hechas por varias administraciones, con el fin de sistematizar ó regularizar, como quiera que fuese, la nomenclatura ó signatura de las calles.

F.

De los nombres propios de las calles, considerados segun su significacion ó objeto.

No todos los nombres propios de calles espresan y designan aquella que tienen por objeto, de una misma manera. Los hay que la indican de una manera absoluta; y otros hay que la indican de una manera relativa, es decir, por comparacion ó referencia. Con el fin de simplificar nuestra muy complicada tarea, trataremos por separado y primeramente (G) de los nombres de significacion absoluta, y en seguida (2G) de los de significacion relativa.

G.

De los nombres propios de las calles, de significacion absoluta.

Comprende este grupo todos aquellos nombres propios que indican una calle sin referencia de ninguna clase, ni á sus accidentes, ni á su situacion, ni á ninguna de sus circunstancias: nombres propios que nada absolutamente revelan respecto de su objeto, y que sirven solo de indicacion en fuerza del uso constante de emplearlos y de oirlos.

Son de esta clase el sinnúmero de nombres propios de calles, que consisten en el nombre propio de una persona, á veces completamente desconocida, no solo en los fastos generales de la historia de una nacion ó estado, pero ni aun en los particulares de la localidad misma en que su aplicacion tiene lugar; y conocidos á veces, y mas ó menos célebres en la historia general ó particular, política ó religiosa, general ó local. En la urbe en que escribimos, hay una calle cuyo nombre revela hasta que estremo puede prostituirse, por decirlo así, la nomenclatura urbana: esta calle se llama de *Perot lo Lladre*, es decir, de *Pedrote el Ladron*. Por el contrario, en esta misma urbe, como en todas, hay muchas, muchísimas, cuyo nombre recuerda el que en vida llevaron personages distinguidos, que como magistrados del Estado ó del Municipio, prestaron notables servicios. Otras veces, estos nombres propios recuerdan el del magistrado municipal que acertó á serlo en la época en que tuvo lugar la apertura de la calle, pero que como no contrajo otros méritos, ha sido completamente olvidado, sin que de nada sirva su nombre impuesto á la calle. Algunos de estos nombres propios de persona, y que lo son tambien de calle, recuerdan el del propietario en cuya finca se abrió esta.

Los nombres de los monarcas que se encuentran recordados en nombres de calles, no nos dicen siempre la época en que la calle se inauguró, porque aun cuando á veces se refieren á esa época, otras significan solo un recuerdo histórico, que puede tener ó no tener relacion con la edificacion de la calle. Otro ejemplo de esto sacamos de esta misma localidad en que escribimos, y á que consagramos mas especialmente nuestras tareas. Hay aquí una via pública, que sin embargo de constituir una entidad viária por su continuidad sin solucion, está subdividida en tres calles, la primera de las cuales se de-

nomina de *Fernando VII*, nombre que es un recuerdo del reinado en que se abrió una parte de ella, otra se llama de *Jaime I*, recientemente abierta, y que sin embargo está consagrada á la memoria de un monarca del siglo XIII, y finalmente, la otra se denomina de la *Princesa*, porque coincidió su apertura con el nacimiento de la hija primogénita de nuestra actual Reina doña Isabel II. ¡Qué órden cronológico en tales nombres! Sería, pues, el mas insigne de los errores buscar en los nombres propios de personas impuestos á algunas calles, siquiera una referencia á la época en que se abrieron.

Pertenécen tambien á este grupo, por regla general, los nombres de las calles bautizadas con el de algun santo. De estas hay muchísimas, un número inmenso, y lo peor de todo es que la devocion, laudable por otra parte, de nuestros antepasados, no supo ó no quiso buscar en el sinnúmero de nombres que con tal profusion ofrece n el glorioso martirologio y santorál de nuestra religion para darlos distintos á las diversas calles de una misma urbe, sino que se limitó á los de varones ilustres por su piedad ó heroismo cristiano que le eran mas afectos. Así los nombres de San José y de San Juan, por ejemplo, y otros análogos, se encuentran repetidos y á veces repetidísimos en muchas de nuestras urbes, lo cual aumenta la confusion de tal suerte, que para evitarla algun tanto, se hace indispensable apelar á frases auxiliares, como complementarias de la denominacion, que indiquen la situacion respectiva de cada una de esas calles, como calle de *San José*, sita en el barrio, ó distrito, ó parroquia tal ó cual.

Hemos dicho antes que los nombres de calles que los llevan de santos, pertenecen por regla general á este grupo; y debemos añadir ahora, que esta regla general tiene muchos casos de escepcion, en los cuales la nomenclatura se convierte en relativa por referirse á un accidente de la topografía artificial, que por lo comun consiste en un templo ó capilla existente en la misma calle. Esto es muy frecuente. No lo es, empero menos, que habiendo desaparecido el templo ó capilla ó hornacina que dió motivo al nombre, con el trascurso de los años, continúe sin embargo la misma denominacion, por lo cual el nombre que en su orígen fué de referencia indicativa, es hoy simplemente absoluto.

Forman asimismo parte de esta clase de nombres absolutos de calles, todos aquellos que indican dignidad, y en este particular la nomenclatura urbana, sea por gratitud, sea por orgullo propio, sea por adulacion, ó por imposicion obligada, nos reseña todos los órdenes y gerarquías de todas las instituciones que han regido en los diversos paises y épocas. Así hay calles del *Emperador*, de la *Emperatriz*, del *Rey*, de la *Reina*, del *Príncipe*, de la

Princesa, del *Infante*, de la *Infanta*, del *Virey*, de la *Vireina*, del *Cónsul*, de los *Cónsules*, del *Regente* y de la *Regencia*, del *Presidente*, del *Consejo*, de los *Consejeros*, del *Ayuntamiento*, del *Regidor* y de los *Regidores*, del *Almirante*, del *General*, etc., etc., y en otro órden, del *Duque*, de la *Duquesa*, del *Conde*, de la *Condesa*, del *Marqués*, de la *Marquesa*, del *Baron*, etc., etc. Respecto de estos últimos, es decir, de los de nombres que revelan una categoría social que durante muchos siglos ha tenido grandísima importancia, hay que advertir lo mismo que hemos dicho al hablar de nombres de Santos, pues el nombre propio de Duque, Marqués, etc., no es siempre absoluto, sino que es en ocasiones, ó ha sido relativo, por referirse al palacio que los Duques ó Condes y otros títulos análogos tuvieron ó tienen en la calle que recibió por ellos su nombre.

Constituyen otro grupo diferente en la clase de nombres absolutos de las calles, los que consisten en nombres propios de otras urbes. En las urbanizaciones antiguas, estos nombres nunca eran absolutos, sino de referencia, pues indicaban la calle que en cada urbe estaba asentada sobre la via ó camino que dirigia á la otra urbe, cuyo nombre se daba á la calle; hoy, empero, casi siempre son estos nombres de significacion absoluta, ora porque han desaparecido los antiguos caminos vecinales ó generales de que emanaban los nombres, y ora, y principalmente, porque se han impuesto nombres de esta naturaleza, á falta de otros mejores que no se ha sabido encontrar, á un gran número de calles nuevas ó antiguas, así en los estremos, como en el centro de las urbes. Al hablar de nombres propios de urbes dados á algunas calles, nombres que constantemente se refieren á otras urbes diferentes de aquella en que está la calle que tal nombre recibe; no podemos menos de hacer notar un caso especial que hemos observado en Toledo, donde vimos una calle que lleva su mismo nombre *de Toledo*. Habiendo llamado nuestra atencion ese nombre, que nos parecia estraño, porque en rigor todas las calles que tiene la urbe, son verdaderamente *de Toledo*, inquirimos el motivo, y supimos que aquella calle se denomina especialmente *de Toledo*, por estar en terreno de los propios de aquel Comun.

Otra de las denominaciones absolutas en los nombres propios de las calles, es la que se funda en artes ú oficios. En todas las urbes hay calles de *sastres*, *zapateros*, *alfareros*, *caldereros*, *platería*, *espadería*, etc., nombres que nos recuerdan la antigua existencia de los gremios, y la costumbre de agruparse cada uno de ellos en calles distintas, lo cual era hasta obligatorio en algunas localidades, respecto de oficios en cuyo ejercicio se promovia ruido, ó se corria algun riesgo.

Otro grupo constituyen los nombres sacados de razas, como *Judios*, *Moros*, *Alemanes*, *Francos*, *Lombardos*, etc., que hoy no son mas que una reminiscencia histórica, y que nada dicen respecto de la calle que los lleva, como no dijeron nunca nada respecto de su situacion.

Son significaciones absolutas en la nomenclatura de calles, aquellas que espresan una idea política ó social, como *Lealtad*, *Libertad*, *Igualdad*, *Progreso*, *Constitucion*, *Carta*, etc., ó se refieren á un acontecimiento político, como *Victoria*, *Triunfo*, *Paz*, *Union*, etc.

Constituyen otro grupo de la misma clase, los nombres propios de calles que espresan ideas astrológicas, atmosféricas y climatológicas, como *Sol*, *Luna*, *Estrella*, *Primavera*, *Viento*, *Nieve*, *Agua*, etc.

Otro grupo se forma con los nombres que espresan animales, fieros ó domésticos, como del *Tigre*, del *Leon*, del *Gato*, del *Perro*, del *Pez*, de la *Rana*, del *Aguila*, de la *Paloma*, etc.

Otro grupo se forma de los nombres sacados del reino vegetal, como de la *Yerba*, de la *Yedra*, del *Arbol*, de la *Parra*, del *Alamo*, de la *Palma*, etc., del *Olivo*, de la *Manzana*, de la *Fresa*, etc.: sin embargo, es preciso no perder de vista, que muchos de esos nombres propios fueron en su orígen relativos á circunstancias peculiares de las calles que los llevan. Así, es indudable que en todas las urbes, las cuales que se denominan del *Olmo*, de la *Vid*, etc., tuvieron en la época en que se formaron, un olmo, una vid, etc., que por sí solo las distinguia de todas las demás.

Los nombres que se refieren á tiempo, aun cuando bajo el punto de vista cronológico, sean de significacion relativa, como que en rigor no se refieren á ningun accidente de la calle que nos la pueda dar á conocer, son realmente absolutos; tales son, calle *vieja*, *nueva*, *antigua*, *moderna*, etc.

Forman otro grupo de nombres absolutos, los que se refieren, ora á las edades, estado, condiciones y accidentes del hombre, como calle de los *Niños*, *de los Mancebos*, de los *Viejos*, *de los Cojos*, *del Jorobado*, *del Sordo*, *de las Damas*, *de los Caballeros*, *de los Pecheros*, *del Soldado*, *de la Salud*, *de los Enfermos*, *de los Convalecientes*, *de los Muertos*, etc.

Hasta de las afecciones morales se han sacado nombres para distinguir algunas calles. Así hay calles *de la Alegria*, del *Desengaño*, de *la Fé*, de *los Enamorados*, de *la Esperanza*, de *los Afligidos*, etc.

Finalmente, forman otro grupo análogo todos aquellos nombres propios de calles que espresan algun artefacto, ora de uso personal, antiguo ó moderno, ora de uso doméstico, ora de uso industrial, agrícola, mercantil, etc., como de la *Espada*, del *Escudo*, de la *Gorguera*, del *Sombrero*, del *Boneti-*

llo, etc., las *Parrillas*, las *Ollas*, la *Sarten*, etc., de la *Lanzadera*, de las *Cardas*, de los *Husillos*, de los *Tornos*, etc., del *Arado*, de la *Pala*, del *Pico*, etc., de la *Nave*, de los *Carros*, de *Carretas*, del *Ancora*.

26.

De los nombres propios de las calles, de significacion relativa.

Es muy posible que muchísimos de los nombres que acabamos de considerar y clasificar como de significacion absoluta, fueron en su orígen de significacion relativa, indicando objetos ó circunstancias peculiares existentes en la calle, circunstancias y objetos que con el trascurso de los siglos y cambio de costumbres, han desaparecido, y de que no nos queda ya ni rastro ni memoria. En efecto, no se comprende fácilmente, como poblaciones de costumbres sencillas, que no aspiraban mas que á hacerse entender, pudieron idear nombres de significacion absoluta; es decir, que nada, absolutamente nada dijesen, ni acerca de la situacion, ni acerca de las circunstancias del objeto significado. Así es que, lo que acabamos de indicar, que estamos íntimamente convencidos de que los nombres propios de árboles, aplicados á una calle, dicen relacion á la circunstancia de haber tenido la calle en su orígen, como cosa notable, el árbol de que tomó nombre, por mas que hoy ni vestigio, ni recuerdo de semejante árbol exista; eso mismo es muy probable que haya sucedido con respecto á otras denominaciones sacadas del reino animal por ejemplo, pues nos parece imposible que hubiese una calle que se llamase del *Tigre*, por ejemplo, sin que en los tiempos primitivos de la formacion de esa calle ó mas adelante, hubiese habido en ella, ó bien un animal de esta especíe enjaulado por algun domador, ó bien, y esto es lo mas probable, una muestra ó enseña de algun establecimiento industrial que se diera á conocer y llamara la atencion por medio de un lienzo ó tabla en que resaltase la figura de un tigre, exagerada en sus formas ó en sus actitudes.

De todos modos, y dejando como absolutos los nombres que actualmente lo son, por no indicarnos al presente nada de la calle, vamos á tratar de los de significacion relativa que consideraremos divididos en diversos grupos, segun sea el objeto á que se refieran.

Forman el primer grupo en esta clase, los nombres propios de calles que indican los accidentes de su topografía, como *Cuesta*, *Ribazo*, *Cuenca*, *Cerro*, *Arenal*, etc.; *Codo*, *Recodo*, *Rollo*, *Calvario*.

El segundo grupo lo forman los que espresan la situacion relativa, como de *Arriba*, de *Abajo*, de *Enmedio*, de la *Derecha*, de la *Izquierda*, del *Mediodia*, *Mira al Sol*, *Mira al Rio*, *Vistillas*, del *Norte*, de *Oriente*, *de Poniente*, *Alta*, *Baja*, etc., de *Cerca*, de *Lejos*, de *Frente*.

El tercer grupo, son los de comparacion de anchura, ora esplícita, ora tácita, como calle *mayor*, calle *grande*, ó *gran vía*, calle *chica*, *carrera*, *carretera*, calle *ancha*, *mas ancha*, *estrecha*, *mas estrecha*, etc.

Forman el cuarto grupo, los nombres que hacen referencia á edificios ó construcciones especiales notables, levantadas en las calles á que trasmitieron su nombre. A este grupo pertenecen muchos de santos, que tuvieron ó tienen todavía en la calle templos á ellos consagrados; algunos de dignidad tambien por razon análoga, como *Palacio*, *Palacio del Duque*, ó *del Duque*, lo mismo que *del Almirantazgo*, de *los Ministerios*, de *las Córtes*, *del Parlamento*, etc., y en órden mas humilde del *Meson*, de la *Bodega*, de la *Taberna*, de la *Botica*, del *Molino de viento*, de la *Tahona*, etc., y tambien *columnas*, *arcos*, *fuentes*, *caños*, *pozos*, *rejas*, *reloj*, y la muy espresiva que existe en Madrid, *sin Puertas*, *Humilladero*, etc. Tambien pertenecen á ese mismo grupo, ó pertenecieron cuando menos en otro tiempo, algunos de animales, sobre todo fieros, que fueron indudablemente enseñas muy significativas y renombradas, como que llegaron á identificarse con la calle que se quedó con su nombre.

Forman el quinto grupo, las significaciones que indican la direccion de la calle hácia un término dado, como calle del *Mar*, del *Rio*, todas las *carreras y avenidas*, y en lo antiguo todas las que llevaban el nombre de una poblacion mas ó menos cercana, como calle de *Alcalá*, antes de *Guadalajara*, calle de *Toledo*, de la *Puerta del Sol*, de la *Puerta del Mar*, de la *Puerta Nueva*, etc. Al presente, los nombres de otras urbes, no significan mas que la voluntad del que los impuso.

Otro grupo de esta clase forman los nombres propios de calles, que indican un lugar de contratacion cualquiera, como de la *Bolsa*, del *Mercado*, de la *Aduana*. Estos nombres y otros análogos envuelven la idea de un establecimiento público, en que el comercio general ó particular al por mayor ó al por menor, se verifica.

Pueden tambien conceptuarse relativos, los que mas ó menos implícita y alusivamente indican las pésimas condiciones de la via, como calle de *Pe-*

ligros, *Sal si puedes*, *Rompe-lanzas*, *Válgame Dios*, *Tente tieso*, y otros igualmente epigramáticos.

De toda la série de relaciones que guardan los nombres de las calles con su situacion, condiciones y circunstancias, ninguna, absolutamente ninguna hay que pueda servir de guia ó indicador al que las busque. Solo las que espresan verdadera situacion, pueden ser de alguna utilidad, á pesar de que, habiendo desaparecido por lo general los puntos de referencia por razon del acrecentamiento de las urbes, dichos nombres de situacion han llegado á ser hoy tan inútiles, como los demás.

2F.

De los nombres propios ó individuales de las calles, segun su procedencia.

Vamos á examinar aquí, quienes han sido los inventores ó autores de los nombres que tienen las calles de nuestras urbes, y á examinar de que manera se han formado, porque no todos tienen igual procedencia, aun cuando se distingan harto poco en el objeto de su significacion.

Todo bien examinado, encontramos que esos nombres, nacieron unos por el uso del vulgo, y otros por imposicion de la Administracion. A veces se ha establecido una verdadera lucha entre la Administracion y el uso popular, y en esta lucha casi siempre ha sucumbido la Administracion, que no ha tenido fuerza bastante para sobreponerse á la costumbre y destruirla. Sin embargo, preciso es reconocer en obsequio á la cultura y mayor ilustracion de la época presente, que la opinion pública ha aceptado con mucha docilidad las reformas que en este particular se han llevado recientemente á cabo, aun cuando no todas ellas traen el sello del acierto, y ninguna respondia completamente al objeto filosófico que la Administracion debiera proponerse. Dejemos, empero, esto aparte, y pues nuestra mision en estos momentos se limita a recoger datos y consignar hechos, examinemos la nomenclatura de las calles bajo el punto de vista de su procedencia, haciéndonos cargo primeramente (G) de los que se han formado por el uso popular, y luego (2G) de los impuestos por la Administracion.

G.

De los nombres propios de las calles, provenientes del uso popular.

La inmensa mayoria de los nombres que llevan las calles de nuestras urbes, procede del uso vulgar. La Administracion pública hasta una época muy reciente, no habia descendido á semejantes detalles; y si bien es verdad que durante la edad media y despues que los municipios adquirieron alguna fuerza y representacion, se encuentran algunos nombres de calles que corresponden al de un magistrado municipal; no significa esto que la Administracion escogiese, ordenase ó impusiese semejante nombre, sino que lo que esto quiere decir, es que los propietarios que en provecho suyo y en sus terrenos, querian abrir una calle, con el fin de hacerse propicio al magistrado que tenia que entender en este asunto, le ofrecian, á manera de dedicatoria y como una especie de patronato, dar su nombre á la calle que iba á abrirse. Y téngase presente, que ese nombre no siempre prevalecia entre el vulgo, que acostumbraba preferir, y en esto era como de costumbre lógico, cualquier accidente, signo ó símbolo material que por sí mismo indicase la calle.

No deja de ser curioso examinar de que manera fueron formándose los nombres de las calles, llegando de una manera lenta y sucesiva, desde una nomenclatura complexa, á la mas sencilla posible. Para esto, es necesario inquirir en la nomenclatura existente, el objeto principal del cual debe haberse tomado el nombre.

Por regla general todos los nombres de calles de procedencia popular, están sacados, ó bien de un accidente topográfico de la misma calle, ó bien de un edificio, enseña ú otro objeto notable que en ella hubiese. Y no podia ser de otra manera, porque no teniendo una calle al abrirse nombre alguno, y siendo necesario designarla, como quiera que fuese, con la mucha frecuencia que requiere la vida urbana, en lo que puede llamarse su menage; se hacia indispensable buscar un medio para verificar esa designacion. Ahora bien; ¿qué medio podia ser mas oportuno y adecuado que un objeto que en la misma calle se encontrase, y que, ó bien espresase su carácter constitutivo, por decirlo así, ó bien revelase su fisonomia individual, constituyendo

un signo característico, propio suyo? Supongamos que la calle estuviese en pendiente: ¿qué cosa mas natural, que darle el nombre de cuesta, subida ó bajada, segun fuese su relacion con el núcleo primitivo? En caso de que hubiese dos ó mas calles de idéntica ó análoga topografía; entonces, como que el nombre del accidente era comun, y por consiguiente apelativo, se hacia preciso buscar en cada una de ellas un distintivo propio para designarlas, y si habia, por ejemplo, un olmo, servia éste de símbolo designativo. Si la calle no presentaba accidente alguno topográfico caracterizante; se buscaba simplemente algun objeto artificial que en ella descollase. Si habia una iglesa, por ejemplo, ó el palacio de un título, ó un edificio público; de cualquiera de estas construcciones se sacaba el medio designativo de la calle. A veces, mas que cualquiera de esos edificios, llamaba la atencion una muestra ó enseña rara y estrambótica de un parador, de una taberna ó de cualquier tienda cuyo dueño, con el objeto de atraer parroquianos en una época en que no habia medio de publicidad, ni era popular la lectura, colocaba encima de su puerta, ó por medio de barrotes sacaba hasta la mitad de la calle, una enorme muestra, en que á grandes brochazos y con vivos colores, hubiese pintada una pantera, por ejemplo, un caballo, un cuadrante solar, una prenda de vestir, si era sastre, un objeto de menage doméstico, cuando su industra consistia en construirlos, ó cualquiera otra cosa que su capricho le sugiriese. En todos estos casos, el objeto saliente de la muestra, la pantera, el caballo, el reloj, etc., etc., venia á ser el medio designativo de toda una calle en que nada habia que llamase tanto la atencion del transeunte, como esa muestra que por lo comun se veia de lejos.

Las designaciones por semejantes medios establecidas, eran necesariamente complicadas; el vulgo, sin embargo, que busca constantemente la sencillez, supo simplificarlas, despojando la frase de toda voz ó palabra inútil. En un principio hubieron de darse las señas con todos sus detalles, cuando queria indicarse á alguien una direccion: así, por ejemplo, se diria en esta primera época: en la calle donde está la iglesia de San Juan, mas arriba ó mas abajo de ella, á su derecha ó á su izquierda, á tantas puertas vive Fulano, tomando como punto de partida y de referencia la mencionada iglesia. En otra época posterior, ya hubo de decirse con mayor sencillez, en la calle de la iglesia de San Juan, etc., y finalmente, mas adelante se dijo simplemente, en la calle de San Juan, etc. Otro ejemplo de esta simplificacion: primera época: en la calle donde está la muestra que tiene una pantera pintada, etc.: segunda época, en la calle de la muestra de la pantera, etc.: tercera época, en la calle de la Pantera. No acumulamos otros ejemplos que podrá

proponerse cualquiera, con solo tener presente que en una urbe que careciese completamente de nombres, números ó signos cualesquiera, que indicasen las situaciones respectivas, el vecindario obligado á designarlas cien veces al dia, aun cuando al principio emplease los mayores rodeos para conseguirlo, vino por fin á simplificar la frase hasta dejar una sola palabra capaz de grafiar, mas que fuese simbólicamente, su idea. En todas partes el uso vulgar tiende á desembarazarse de palabras que cree supérfluas, aunque sea necesario sacrificar las reglas gramaticales por el arte establecidas.

Entre los nombres de calles de procedencia popular, hay algunos que no se dieron á la calle, que son mas antiguos que ella, y que la urbanizacion aceptó despues con general aplauso: tales son todos aquellos que indican direccion á otra urbe ó sitio de la comarca urbana. De este número son las calles de Alcalá, por ejemplo, de Hortaleza, en Madrid y otras análogas que se encuentran en casi todas las urbes de alguna importancia, calles que fueron originariamente caminos ó carreteras que conducian á las urbes que sus nombres indican, y en cuya nomenclatura el uso vulgar no ha introducido otra modificacion, que el apellidar calle lo que antes se llamó camino ó carretera, consignando asi el cambio producido por la urbanizacion.

Con tener presente que las muestras ó enseñas de tiendas y establecimientos públicos, fueron el motivo originario del nombre de muchas calles, se comprende la naturalidad de ciertos nombres que á primera vista parecen raros, estrambóticos é inconcebibles. Asi se esplican perfectamente las nomenclaturas de *Leon*, *Lobo*, *Tigre*, *Pantera*, *Monos*, etc., etc., dados á calles de urbes en cuyas comarcas no hay memoria de que pudiese haber habido en muchos siglos semejantes fieras. Asi se esplican tambien los de *Sombrero*, *Monterilla*, *Zapato*, *Gorguera* y otras prendas de vestir, y los de *Sarten*, *Parrillas* y otros objetos del ajuar doméstico, y otros muchos que se encuentran en todos los indicadores urbanos, y cuya razon de ser no puede facilmente adivinarse.

Seria altamente injusto el que pretendiese sacar un motivo para ridiculizar á nuestros antepasados por semejante nomenclatura. Los pueblos, donde quiera y cuando quiera, no han hecho mas que espresar sus ideas de la manera mas sencilla al propio tiempo que mas adecuada á su objeto, y en la necesidad de designar cosas que no tenian nombre, no cometieron ciertamente falta alguna al sacar esos nombres de circunstancias salientes y características de las cosas mismas que habian de designar. Es difícil, es penosa, complicada, inadecuada é impropia de las circunstancias presentes la nomenclatura de nuestras calles; pero esto proviene de que con el acrecen-

tamiento de las urbes, con la multiplicacion de las calles; y con el gran movimiento y comunicatividad de nuestros tiempos, las situaciones se han complicado, y la nomenclatura ha llegado á ser insuficiente, exigiéndose mayores circunloquios para espresar aquellas, cabalmente en una época en que por razon del agitado apresuramiento en que vivimos, crecen de dia en dia las exigencias de la simplicidad. Mas, de todo esto ¿quién tiene la culpa? ¿la tienen acaso nuestros antepasados que en medio de la mayor sencillez de sus costumbres hicieron cuanto estaba de su parte, cuanto pudieron y supieron, para satisfacer sus apremiantes necesidades, ó bien las Administraciones posteriores, nosotros que habiendo venido al mundo en una época en que el desarrollo del movimiento urbano ha llegado á un estremo de que las generaciones pasadas no pudieron tener siquiera idea, nosotros que asistiendo á la trasformacion radical que en las grandes urbes se opera por efecto del cambio que sufre la manera de ser de las sociedades, no hemos sabido ó no hemos querido idear una nomenclatura nueva, sencilla, sistematizada, adecuada á esa manera presente de ser? Las recriminaciones que dirigimos á las generaciones que nos precedieron, son á nuestro ver parecidas, y dispénsenos la humildad de la comparacion, á las que pudiera dirigir un elegante de nuestros dias que se empeñase en conservar un trage confeccionado hace veinte y cinco años, contra el sastre que se lo confeccionó, porque no tiene las formas adecuadas á la moda actual. Seamos justos hasta contra nosotros mismos, y no olvidemos nunca las circunstancias y los tiempos al juzgar de las cosas que en cada época se hicieron.

Véamos ahora lo que ha puesto de suyo la Administracion en la nomenclatura de las calles.

2 G.

De los nombres propios de las calles, provenientes de la Administracion.

Cuando el vulgo dió nombre á las calles, pudo proceder, si se quiere, mal, pero por lo menos buscó en cada una de ellas un objeto que como quiera la caracterizase, y de este sacó un nombre, que por lo mismo que indicaba un objeto en la calle existente, daba de la misma alguna idea gráfica, y podia con menos dificultad encontrarse. Peor, mil veces peor ha obrado la Admi-

nistracion cuando interviniendo en este asunto, y precisada á dar nombres nuevos á calles nuevas; en vez de buscar para ello objetos indicativos en la calle, ha ido á buscarlos, ora en la historia pasada del país, ora en la crónica presente, ora en la adulacion hácia algun personage, y ora tal vez en su amor propio, y hasta en ocasiones en cosas y palabras que recuerdan las disensiones y guerras civiles que han destrozado los Estados. Un árbol, un edificio notable, una topografía particular, una muestra, al fin y al cabo, dicen á los ojos y á la imaginacion algo que, aunque sea muy remotamente revela el carácter ó fisonomía de la calle; pero una victoria conseguida hace siglos, un personage que brilló en época muy remota, una voz que es la enseña de un partido, una urbe con la cual no tiene la que es objeto de la nomenclatura, relacion alguna directa notable, sucesos contemporáneos por famosos y plausibles que sean, todo esto y todo lo demás de que las Administraciones modernas han sacado los nombres dados á calles nuevas, y lo que es peor, á calles antiguas que ya lo tenian y se les ha quitado, ¿qué idea nos dá próxima ó remota de la situacion y circunstancias de la calle á la cual tal nombre se impone? Entiéndase bien que distamos mucho de ser enemigos de que se ensalcen las glorias nacionales de un país y sus hombres ilustres, y de que se recuerden á los pueblos esos sucesos y esos hombres como modelos de patriotismo y de cívicas virtudes; no queremos, empero, que á este objeto santo y sublime se sacrifique la nomenclatura urbana que tiene un objeto harto diferente. Erijanse estátuas, levántense monumentos, construyanse templos consagrados á inmortalizar esas glorias, esos sucesos, esos héroes; y no se desnaturalice tontamente la nomenclatura urbana que no fué ideada ni puede servir para semejante intento. La nomenclatura urbana está hecha para dirigir y encaminar al ciudadano, al vecino y al estraño en sus correrías é investigaciones urbanas, y toda nomenclatura que no responda á semejante fin, es impropia, es inútil, es ridícula.

Cabalmente los nombres que ha impuesto la Administracion desde la época en que se arrogó el derecho esclusivo de arreglar las nomenclaturas urbanas, todos esos nombres se distinguen por ese mismo carácter histórico-político que nada tiene que ver con la vialidad urbana. Los nombres de orígen popular se refieren siempre, como quiera que sea, á algo de la calle; y si á veces no encontramos ese algo, es porque no atinamos á discernirlo, ó porque tal vez habrá desaparecido con el trascurso de los siglos: los de orígen administrativo se refieren, por el contrario, constantemente á la historia, no siempre á la local, sino las mas veces á la general del Estado, no siempre á la antigua, sino con frecuencia á la contemporánea; así es, que como los su-

cesos y los hombres de esta son diversamente apreciados, segun las circunstancias, siendo reputado hoy denigrante lo que ayer se conceptuó virtud sublime; tambien al compás de esas circunstancias y diversidad de apreciaciones, se han hecho variar los nombres de ciertas calles, á algunas de las cuales hemos visto dar sucesivamente tres, cuatro y mas nombres. A nada ni á nadie nombramos, porque no queremos zaherir en lo mas mínimo el amor propio de nadie: por esto no citamos ni un solo ejemplo, cuando en tantísima abundancia nos los ofrecen todas las naciones y todas las urbes del mundo civilizado. A bien que tampoco es necesario citarlos cuando á todos nuestros lectores se les han de ocurrir aplicaciones nada satisfactorias de cuanto vamos diciendo. Hemos querido solo hacer comprender que la nomenclatura de las calles debe responder á un fin práctico determinado, fijo, altamente útil, en estremo conveniente, y que este fin es designar con la mayor sencillez y exactitud la situacion respectiva de cada calle, de manera que sea como el hilo de Ariadna, para dirigirnos por entre el verdadero laberinto que forman nuestras plazas, calles y callejuelas, y hemos querido hacer comprender tambien que toda nomenclatura que de semejante fin se desvíe, incompatible en la aplicacion, es impropia de la cultura é ilustracion de nuestro siglo. Y hemos querido por fin hacer tangible la lamentable aberracion que han sufrido las Administraciones, modernas al buscar en la historia nombres para las calles.

Veamos, sin embargo, lo que algunas administraciones, empujadas por la necesidad y guiadas por algo mejor criterio, han querido hacer en estos últimos tiempos para sistematizar la nomenclatura urbana.

3 F.

De las tentativas recientemente hechas por algunas Administraciones para sistematizar la nomenclatura de las calles.

Antes de entrar en materia, antes de comenzar la esposicion de los diversos trabajos que han emprendido las Administraciones con respecto á las divisiones y nomenclaturas de las vias urbanas, hemos de consignar, para mejor inteligencia de lo que vamos á decir, que en semejante tarea aparece olvidada la vía pública, y que todo va encaminado á fijar mejor ó peor la si-

tuacion de los edificios. Y esto alcanza no solo los trabajos administrativos, sino tambien la obra lenta y pausada que con el trascurso de los tiempos nos han legado los pueblos.

Los vecindarios nunca trataron de otra cosa mas que de fijar la situacion del domicilio individual: nombres de cuarteles, de distritos, de barrios, divisiones de vias, nombres de calles, de la propia suerte que en tiempos mas modernos la numeracion de las casas, todo, absolutamente todo se ha consagrado con mas ó menos acierto á la designacion de los domicilios: la via pública, la calle, aun cuando se la dé nombre y designe, no se la considera mas que como un medio de direccion y guia; pero como medio de locomocion, de movimiento, nada absolutamente se dice, nada absolutamente se ha hecho. Esto no nos sorprende, sobre todo con referencia á lo que trae un orígen popular. Condenados los pueblos y los particulares á una especie de quietismo en el sentido mercantil y hasta en el social, pues las grandes agitaciones provenian solo de guerras internacionales ó civiles, condenados, repetimos, los pueblos y los vecindarios á esa vida inmóvil que habitualmente se observaba en el interior de las urbes, la via pública, como símbolo del movimiento urbano, perdía gran parte de su importancia. El tiempo no tenia gran significacion, y por consiguiente interesaba poco medir y saber las distancias. Así es que, nada que tenga relacion con estas, encontramos en las urbes actuales.

Lo que es algun tanto raro, lo que verdaderamente sorprende, es que recientemente, cuando las Administraciones han creido de su deber tomar á su cargo y bajo su direccion las divisiones y nomenclaturas urbanas, habiendo coincidido esto con el comienzo de una época en que el movimiento prevalece en todo, en que la humanidad se agita de una manera incesante y febril en las campiñas y en las urbes, en que el tiempo se cuenta por segundos y por miriámetros las distancias, época en fin en que todo se toma en cuenta, todo se calcula y aprovecha, sorprendente es, repetimos, que los trabajos administrativos en una época de semejante naturaleza no hayan considerado la via con la preferencia que las circunstancias reclaman. Si es una gran verdad práctica, inconcusa, tangible, que hoy por hoy mas corremos que estamos; no es ciertamente lógico que se dispense mayor atencion al instrumento de estar que al de correr. Y sin embargo, esta lógica justa y racional ha sido sacrificada en todos los trabajos administrativos dirigidos á ordenar y fijar las divisiones y nomenclaturas de las calles, habiendo cometido semejante falta aun las Administraciones que de mayor adelanto blasonan, y hasta aquellas mismas que obrando sobre un terreno vírgen y sin ningun

obstáculo de ayer, pudieran haber hecho hoy todo cuanto la ciencia, el buen criterio y la conveniencia general les dictaran. Esto es sensible, pero exacto: la historia va á demostrárnoslo.

La Administracion romana dividió la urbe en 14 regiones que se subdividian en unos 200 cuarteles, regiones y cuarteles que llevaban nombres sacados, como los modernos, de hombres célebres, de magistrados, de monumentos y de objetos mercantiles. Contentóse con esto, porque tanto bastaba para su organizacion social y política, dejando á los particulares el trabajo de designar sus domicilios, y de poner para ello nombres á las calles. Aquí, como se vé, ni siquiera se habla de la via pública que seguramente no tenia mas oficio que el de servir de línea divisoria entre region y region, entre cuartel y cuartel.

Las Administraciones posteriores, al remedar el ejemplo de la urbe inmortal, no han adelantado gran cosa, ni añadieron mucho á la obra de los romanos. El uso popular habia dividido las vias en calles, segun las circunstancias lo habian sujerido, sin órden, concierto, ni plan; y las Administraciones aceptaron humildemente este trabajo sin beneficio de inventario, y le imprimieron el sello oficial. Tenemos pues las regiones y cuarteles de los romanos, el cambio de nombres importa muy poco; y solo tenemos además una lista de nombres propios de calles que están consignados, no bajo el concepto de vias, sino como una nueva subdivision de los cuarteles ó barrios con respecto á la habitabilidad, al solo objeto de fijar su situacion. Nada hay, empero, que se refiera á la vialidad.

En Lóndres, donde, siguiendo el antiguo sistema de las divisiones de la via urbana en calles, y respetándose hasta la idolatría todos los nombres antiguos, se encuentran algunos de estos repetidos docenas de veces, puede decirse que la nomenclatura de las calles ni aun para dirigir sirve, puesto que para fijar un domicilio se hace indispensable añadir á la de la calle dos y tres denominaciones referentes á la region, cuartel, distrito y barrio en que está situado, en Londres repetimos, sin embargo de que para aprovechar el tiempo se acostumbra alquilar los coches de plaza á razon de tanto por milla que corran, nada encontramos en sus calles que diga relacion con la vialidad: por manera, que los cocheros que sirven á la carrera, se despachan á su gusto, pues nadie sabe ni lo que se ha andado, ni lo que hay que andar.

Ahora mismo, en París se está verificando una gran reforma con respecto á la nomenclatura de sus vias urbanas. Acabamos de ver el informe de la comision nombrada al intento, y en resúmen, propone esta conservar en el antiguo y nuevo París el sistema de nomenclatura vigente, categorizar por

medio de nombres que indican cierta gerarquía, las diversas vias urbanas, reducir á una sola cualquier via urbana que esté sin razon dividida en varias calles, y consignar nombres diferentes para cada una de estas. ¿Hay en todo esto algo que se refiera á la via pública considerada como instrumento de locomocion? ¿Hay aquí algo que nos indique siquiera la situacion respectiva de las calles, su direccion, su longitud? Y sin embargo, todo esto era necesario para que un indicador urbano fuese verdaderamente util al que vá, al que se ve en la necesidad de recorrer una urbe tan estensa como la de París. La comision se escusa de no haber hecho mas, con el respeto que ha querido guardar á los intereses creados, á los hábitos y usos del pueblo parisiense, Nosotros, sin embargo, creemos que sin faltar á ese respeto, se puede, se debe hacer en las nomenclaturas urbanas una reforma mas radical, mas conforme con las tendencias de nuestra época, mas adecuada á las necesidades del movimiento urbano, mas provechosa al vecindario, y mas conveniente á los forasteros, si no se quiere que nuestras antiguas urbes continuen siendo una verdadera rémora á los adelantos.

Las Administraciones americanas modernas que, como hemos dicho antes, se han encontrado con un terreno vírgen, con urbes que se formaban, y agrandaban como por encanto, y que, por lo mismo, estaban en la mas favorable disposicion de hacer todo cuanto les hubiese acomodado, han hecho algo mejor que los sistemas en la antigua Europa vigentes, han dado un paso importante hácia el perfeccionamiento, pero no han llegado á él. Han simplificado muchísimo la nomenclatura, han fijado un tanto las situaciones respectivas de las calles, nada, empero, nos dicen respecto á distancias ni á la longitud de las vias.

El sistema seguido en Nueva-York, que se cita como modelo, se reduce á respetar ante todo las divisiones y nomenclaturas del núcleo primitivo de la urbe que fundaron hace años los holandeses, y á considerar la Península de asentamiento dividida en toda su longitud en partes iguales, por 11 *avenidas* de 10 millas de largo por 30 metros de ancho, cruzadas por 227 *calles*, á distancias geométricamente iguales, que de una á otra ribera miden unas dos millas, variando su ancho desde 18 á 30 metros; cada avenida y cada calle tienen, en vez de nombre, un número de órden, empezando los de las avenidas por la izquierda, y los de las calles desde el Mediodia al Norte. En todo esto hay gran simplificacion; la nomenclatura numeral fija las situaciones respectivas, aun cuando se presente el inconveniente de tener que apelar á dos números, inconveniente que acrece cuando á esos dos números, necesarios para designar la calle, hay que añadir en las direcciones otro ú otros

números correspondientes al domicilio de la persona á la cual uno se dirige. De manera que puede venir el caso de que una direccion haya de reunir todos esos números, por ejemplo: Al señor X, avenida 1.ª, calle 1.ª, casa número 50, tercer piso, núm. 8. Pensamos, pues, que tratándose de la aplicacion de un verdadero sistema científico, pudiera y debiera haberse buscado alguna mayor sencillez. Además, encontramos en ese sistema el defecto de gerarquizar las vias públicas que ante la razon y la ciencia deben ser iguales. A la diversidad de anchuras sigue la diversidad de calificacion; ¿por qué han de titularse avenidas unas vias públicas, y simplemente calles otras, atribuyendo á aquellas mayor importancia urbana que á estas? Que el uso, y la concurrencia dispensen semejantes preferencias, lo comprendemos y respetamos; pero que ese sello y distintivo de clase y de importancia venga de la Administracion, y de una Administracion democrática, no atinamos á esplicárnoslo, y mucho menos sabríamos escusarlo. Otro defecto tiene ese sistema, pues tampoco consigna las longitudes ni las distancias, con lo cual se indica muy claramente que los habitantes de Nueva-York, con reputarse los hombres del movimiento moderno por escelencia, no han prestado á sus calles la consideracion que se merecian como vias, como instrumentos de la locomocion urbana. Y esta distincion y espresion de longitudes y de distancias, era tanto mas necesaria en aquella urbe, donde, así las longitudes, como las distancias, son muy considerables. ¿No merecia el hombre que va á emprender una escursion por aquella dilatada urbe, que un indicador urbano, fundado en un buen sistema, le manifestase clara y distintamente las distancias que tendrá que recorrer en sus diligencias, á fin de que pueda calcular el tiempo que necesitará, y los medios que habrá de emplear para ahorrar tiempo y fatiga?

En Washington se emplea un sistema ingeniosamente combinado, pero no mejor que el de Nueva-York. Una grande encrucijada formada por las tres avenidas del Capitolio, hácia el Norte, Sur y Este, y por un canal hácia el Oeste, divide la urbe en cuatro partes ó cuarteles, y sirve de base á una red de calles que se cortan normalmente. Las calles paralelas á las dos avenidas que siguen la direccion de Norte á Sur, tienen cada una su número de órden, á contar desde el Capitolio, y su designacion es calle 1.ª del Este, calle 2.ª del Este, ó bien calle 1.ª del Oeste, calle 2.ª del Oeste, etc.; las paralelas á la avenida que corre de Este á Oeste y á la avenida del canal, en vez de números de órden, se distinguen por las letras del abecedario, que tambien se aplican como significacion de órden, como por ejemplo: «calle A Norte, calle B Norte, etc., ó bien calle A Sur, calle B Surd.» Separadamen-

te de todo esto, y apartándose tambien del sistema, se desarrolla al través de dicha red, otra de grandes avenidas oblicuas, que irradian en torno de los dos centros principales de la urbe, cuales son el Capitolio y el palacio de la Presidencia. Estas avenidas llevan cada una el nombre de uno de los Estados que forman la confederacion, cuyo centro es Washington. Este sistema, al cual las avenidas hacen mas complicado que el anterior, designa tambien como este la situacion respectiva de cada calle, y con alguna mayor distincion, á causa de la division en cuatro cuarteles; pero tambien le falta como á aquel la designacion de longitudes y de distancias, y sirve bien á la habitabilidad, pero mal á la vialidad.

En Filadelfia rige un sistema en que los números y los nombres forman una combinacion que sirve para distinguir las situaciones respectivas de las calles, las cuales, si atraviesan la urbe en un sentido, toman la denominacion de los números ordinales, y si la atraviesan, en otro sentido toman nombres distintos, sacados en su mayor parte de arboles, como calle del *Pino*, del *Moral*, del *Manzano*, etc. En este sistema solo las designaciones numerales son las que pueden servir para indicar la situacion respectiva, pues en cuanto á las otras, no es necesario decir que nada indica, como no sea la situacion relativa á todo el conjunto de la red viaria. En cuanto á las longitudes y distancias, guarda este sistema el mismo silencio que los anteriores.

Hé aquí á grandes rasgos lo que son hoy los ponderados sistemas americanos de nomenclaturas urbanas. Sus defectos son tanto mas censurables, cuanto que no pueden escusarse con él respeto á lo existente, que tantas faltas hace tolerables en nuestro viejo mundo. En todos ellos se ve marcada la tendencia á servir preferente, y casi diriamos esclusivamente, á la habitabilidad, descuidando los intereses de la vialidad. En este punto no han sabido los americanos sobreponerse del todo á las preocupaciones de nuestra Europa, cosa tanto mas notable, cuanto que se trata de hombres que ostentan soberano desden por todo lo que es antiguo, y se presentan como los únicos buenos servidores del movimiento universal de la humanidad: ¡y no han sabido servirle en sus calles!

3 D.

De los nombres de las entidades complementarias de la vialidad, y de los accidentes de la via.

La topografía artificial, es decir, las construcciones, segun su forma y emplazamiento, han creado en el interior de las urbes algunos accidentes y situaciones diversas con respecto á la via, y que constituyen en ella, bajo cierto punto de vista, divisiones nuevas que tienen su nomenclatura especial y gráfica. Preciso es que nos ocupemos de estas situaciones, de estos accidentes y de esta especie de divisiones, esplicando al propio tiempo la nomenclatura con que el uso vulgar las distingue.

Donde quiera que la via urbana verifica un cambio normal, ó casi normal á su direccion, se forma, naturalmente, una angulacion doble, entrante por una parte y saliente por otra. Para espresar estas angulaciones tiene el lenguaje urbano las palabras de *rincon* ó *rinconada*, y de *esquina*, *esquinazo* ó *canton*.

Si el cambio de direccion se verifica simultáneamente en dos sentidos divergentes, formando entre sí un ángulo agudo, este ángulo, considerado en la construccion interviaria, se llama *punta* y tambien *proa*, por la semejanza que tiene con la de un buque. Respecto de la via, se llama esta situacion, con una palabra mas técnica que vulgar, *bifurcacion*.

El sitio en que se verifica el simple encuentro de una via con otra, en sentido normal, ó casi normal, se llama *embocadura* ó *desembocadura*, que viene á ser lo mismo, atendida la reciprocidad que hay siempre en los movimientos urbanos y en todo lo relativo á la vialidad. Tambien se emplea para designar estas situaciones la palabra *boca-calle*, que es mas usual que las anteriores, así como lo son menos las de *encuentro* ó *incidencias*, que tambien se les aplica, y que son puramente técnicas.

Los romanos indicaban estas situaciones con la palabra *bivio*, así como con las de *trivio* y *cuatrivio*, el lugar de convergencia de tres ó cuatro vias.

Los sitios en que se verifica el encruce de dos vias urbanas, se llaman vulgarmente *crucero* ó *encrucijada*, considerándolo con respecto á las vias mismas; y con relacion de los edificios circunstantes se llama *cuatro esquinas* ó

cuatro cantones. La palabra *cuatro calles*, remedo del *cuadrivio* de los romanos, se refiere mas especialmente á las vias, y tiene una significacion mas gráfica.

Cuando en un sitio vienen á converger tres, cuatro, cinco, ó mas calles, en opuestos sentidos, la situacion creada por esta circunstancia se llama *estrella*, nombre que si vemos usado muy poco, es porque son contadas las situaciones de esta naturaleza.

Además de las divisiones de la via urbana que representan la calle, segun acabamos de ver, hay en las urbes otros espacios que, ora se consideren tambien como otras divisiones de la misma via, pues en parte lo son, ora como auxiliares, apéndices ó aditamentos á la misma, atendidos los servicios que le prestan, tienen su nomenclatura especial, y merecen toda nuestra atencion. Hablamos, como se habrá comprendido, de esos espacios vacios que, ya completamente desembarazados de toda sobreposicion, ya adornados con árboles, arbustos y flores, sirven unas veces para remansarse el movimiento general urbano, y otros esclusivamente para la vialidad pedestre que vaga sin tener un punto de término en su locomocion, y sin mas objeto que el de procurarse esparcimiento y recreo. La denominacion mas general de semejantes espacios es la de *plaza*, con todos sus diversos diminutivos, *plazoleta*, *plazuela*, *jardinillo*, *jardin*, *avenida*, *parque*, *mercado*, *paseo*.

Plaza, (del latin *platea*, que á su vez deriva del antiguo *latus, a, um*, modificacion del *latus, a, um*), es en general todo espacio mas ó menos estenso de figura cuadrilátera, redonda ó de cualquiera de las poligonales regulares ó simétricas, que no forma parte de la lista, cinta ó zona viaria á que está adosado, á la cual, sin embargo, sirve de auxiliar, ora para todos los géneros de vialidades, ora esclusivamente para la pedestre. *Plaza* es la palabra mas genérica que tenemos para espresar cualquier espacio un poco holgado, que no forma realmente una parte integrante de la red viaria; y esta palabra, con un aditamento ó sobrenombre calificativo del objeto, es la que comunmente se emplea para distinguir todos esos espacios segun sus usos y servicios, solo que muchas veces echamos mano de sus diminutivos *plazuela* y *plazoleta*, para significar que el espacio vacio á que se refiere, es de corta estension.

Jardinillo, diminutivo de *jardin*, es un espacio pequeño que en el interior de las urbes se destina al esparcimiento é higiene de los moradores, para lo cual está sembrado de plantas bajas por lo comun, á fin de no perjudicar la prospectiva de los edificios colindantes. Generalmente no está cerrado, y es un verdadero remanso para la vialidad pedestre que puede permanecer

allí sin incomodidad propia ni agena. *Jardin*, es un espacio semejante al anterior, solo que tiene mayores dimensiones, está situado al estremo de la urbe, tiene vegetacion alta y baja y tiene verja para impedir la entrada, como no sea por sus puertas y á ciertas horas. Es lugar simplemente de recreo higiénico.

Avenida, (de *advenire*, venir *á* la urbe), es por su forma una via, solo que su anchura, por lo general muy grande, le permite tener, además del arrecife central, varias zonas colaterales algo espaciosas reservadas para los peatones, á los que sirve, ya de parada ó remanso, ya de recreativa ambulancia. La avenida está situada en la parte esterior del recinto urbano, y en su calidad de via debe considerarse como continuacion de la que pasa por una de las puertas, que son ó han sido de la urbe.

Parque, en la nomenclatura urbana es sinónimo de *jardin*, del que se diferencia solo por su mayor estension. Su situacion es por lo comun esterior, aunque hay urbes afortunadas que los tienen en su interior. En su significacion originaria *parque* es el jardin que está en torno de un palacio.

Mercado, (de mercar, del latin *merxs, cis*, artículo ó género de comercio), no fué en un principio mas que un aditamento calificativo de *plaza*, como plaza del mercado ó *plaza-mercado*, y despues en el lenguaje vulgar se ha suprimido la palabra *plaza*, quedando solo la de *mercado* ó *mercadal*, para significar el parage á donde concurre la gente para comprar y vender los artículos de general consumo.

Paseo, (de paso, y significa dar pasos sin objeto determinado), es en la urbe el sitio destinado para que las gentes, ora á pie, ora á caballo y en coche, puedan hacer ejercicio, ostentarse, solazarse y respirar un ambiente mas puro. Paseos hay en lo interior y en lo esterior de las urbes, aun cuando los interiores rarísimas veces correspondan á su objeto, como no sean los que forman parte integrante de un parque en las urbes que tienen la fortuna de poseerlos en tal situacion.

3 B.

De las divisiones, nombres y signos de los intervias.

Al tratar mas arriba de las divisiones que sufre el conjunto de una urbe, hemos hablado ya del intervias considerado en su conjunto, como formando una parte integrante, complexa en sí misma, de la urbe. Aquí solo nos resta examinar cuáles son las partes constitutivas de esa complexidad, y los nombres que en el lenguaje urbano reciben esas partes.

Constituyen en rigor el intervias la zona viaria de circunscripcion, las pequeñas vias que lo atraviesan, ó de cualquier modo penetran en él, y finalmente los solares y casas en ellos construidas que forman su conjunto habitable.

El intervias viene á ser, como hemos dicho en otra parte, una pequeña urbe. A parte del sistema viario peculiar de cada casa, tiene tambien el suyo propio, que por lo comun se denomina de *vecindad*. Si las vias atraviesan de uno á otro lado el intervias; reciben generalmente el nombre de *callejones* ó *callejas*; y si mueren en un punto interior, toman el de *callejones* sin salida. La via de cintura es la que se llama *acera*, nombre cuya etimologia hemos esplicado al tratar de la distribucion trasversal de la via, y que rogamos á nuestros lectores tengan presente, porque es una prueba mas de que esa via forma ó formó anteriormente parte integrante del intervias.

Los patios que hay en el intervias, y que no forman parte de las casas que lo constituyen, estos espacios tienen el nombre de *patios de vecindad*, porque están al servicio de todas las casas y de todos los vecinos que las habitan.

Si las vias ó estos patios están al servicio público á horas determinadas y á voluntad del dueño; se llaman *pasages*; y tambien *bazares*, si hay en ellos muchas tiendas de comercio.

Como la entidad *casa* absorbe toda la consideracion en el intervias, y como de esa entidad vamos á hablar por separado en seguida; nada mas podemos decir acerca del intervias, como no sea hacer notar, que antiguamente y aun hoy en algunas urbes, cada intervias tiene su número de órden, como formando parte del conjunto de los de su género que constituyen la urbe. Esta numeracion, que tuvo su importancia cuando era la única que existia

como medio de indicacion de los domicilios, apenas merece hoy la atencion en el lenguaje urbano, porque no tiene mas uso que el de emplearse como medio auxiliar para fijar con mas exactitud la situacion de una propiedad, y porque además nada dice al vulgo semejante numeracion, que nadie sabe donde empieza ni donde acaba, ni el rumbo y série que sigue. Al hablar de la numeracion de las casas, volveremos á ocuparnos de esta por el enlace histórico que tienen las dos.

4B.

De los nombres y signos de la casa y de sus divisiones.

La importancia que tiene este instrumento de habitabilidad, nos obliga á dividir el indicador relativo á la misma en tres secciones, en la primera (C) hablaremos de los diversos nombres genéricos que recibe: en la segunda (2C) de los signos empleados para discernir los unos de los otros en la urbe: y finalmente de la tercera (3C) hablaremos de los nombres y signos de las varias divisiones que tiene en conjunto.

C.

De los nombres genéricos de la casa.

Casa fué antiguamente sinónimo de hogar, residencia independiente de una familia; pero en las urbanizaciones condensadas donde todo se ha triturado para acrecentar el número de albergues, la casa ha sido triturada tambien, y reducida á pequeñas partes, en cada una de las cuales se alberga una familia. *Casa*, pues, es hoy, no una habitacion, sino un conjunto de habitaciones. Bajo este punto de vista complexo, es como vamos á tratar la nomenclatura de la *casa* y de cada una de sus partes.

La palabra *casa* que es la mas habitual y comun con que designamos toda construccion destinada á vivienda, trae á no dudarlo un orígen antiquí-

simo, anterior á todas las lenguas vivas y aun á las que llamamos muertas. En el griego tenemos *kasas* que significa vivienda, y en el latin *casa, æ*, aplicado á la vivienda rústica, equivalente á nuestra *choza*. ¿De dónde, pues, tomaron el latin y el griego esas palabras? Hay en el hebreo una palabra que tal vez pueda darnos alguna luz en esta investigacion, *Casa* ó *caza* significa en hebreo *cubrir con ramage*; y como en los climas meridionales las primeras construcciones para albergues, hubieron de reducirse á chozas, es decir, cubiertas con ramages, esto parece indicar que las palabras griega y latina se derivaban, ya que no del hebreo, de otra lengua oriental hermana de este, significando en un principio las construcciones sencillas que la naturaleza enseñó al hombre, acepcion genuina que el latin conservó, por mas que despues se haya aplicado á construcciones mas sólidas, mas estudiadas, mas artísticas. Si, pues, ni los griegos enseñaron á los latinos, ni estos á los pueblos á quienes trasmitieron su idioma, la palabra *casa* que se encuentra, asi en el italiano, como en el español, no menos que en el francés, pues el *chez* no es mas que una eufonizacion gálica del *casa*; si esta palabra se encuentra á la vez en la mayor parte de los idiomas antiguos y modernos, muertos y vivos, preciso es que tenga un orígen anterior á todos esos idiomas y comun á todos ellos. Nosotros nos guardaremos bien de fijar cual sea esa lengua primitiva, y lo único que hemos procurado en nuestras investigaciones ha sido determinar la raiz, el monosílabo de donde procede la palabra secundaria admitida despues con las variaciones y eufonizaciones propias del carácter de cada idioma, y tambien de los cambios que sufrió el objeto designado. El monosílabo originario no puede ser en nuestro concepto otro que el de *ca*, ó mejor, *cau*, palabra con que aun hoy en las vertientes orientales del Pirineo se significa un hueco ó cueva en un monte que sirve de madriguera á animales montaraces, de cuyo monosílabo emanan visiblemente *cava* (latin, francés, árabe y español) y el *cueva* que no es mas que una eufonizacion de *cava* ó del *cau*, y que es una palabra que ha dado en España nombre á un gran número de urbes cuyas viviendas no fueron en su orígen, y en algunas no son todavía hoy, mas que *cavas* ó *caus* abiertos en las peñas. Para comprender mejor y dar mayor fuerza á esta etimologia, conviene tener presente que los antiguos españoles pronunciaban indistintamente *cas* ó *casa*, como si la desinencia *a* fuese indiferente. Y nótese que si practicamos con la palabra *cava* esa misma operacion que nuestros antepasados practicaban en la de *casa*, en vez de *cava* tendremos *cav* ó *cau* que es el monosílabo que nosotros sostenemos ser el radical. La palabra *kobba* de los árabes, que significa una pieza abovedada, y tal vez en su orígen *cueva*,

no es mas que una cufonizacion del *cau* de las lenguas orientales. De esta manera la palabra que en las primeras manifestaciones de la urbanizacion significó la guarida del hombre de las selvas, en nuestros tiempos ha venido á significar tambien la guarida artisticamente construida, donde se cobija para su descanso y tranquilidad el hombre de la mas refinada civilizacion, porque nuestra *alcoba* no es mas que dicha palabra árabe precedida del artículo *al*. La palabra *cobijar* (en lemocin *cuba* y en latin *incubare*), palabra tan sumamente espresiva que se aplica á todas las ideas de *cubrir*, *proteger*, *guardar*, *preservar*, etc., debe su significacion á la raiz *cau* por cufonizacion modificada. Innumerables serian los ejemplos que podriamos citar en corroboracion de nuestra hipotesis; desistimos, empero, de acumular otros, para que no se convierta en una disertacion gramatical lo que tiene un objeto harto diferente. Sin embargo, no podemos menos de hacer notar la singular coincidencia de llamarse *Cáucaso*, quizás *Cau-cau*, los montes del Asia donde sostienen muchos antropólogos haber estado la *cuna* de todas las razas occidentales.

Como quiera que sea, *casa* no es la única palabra empleada para designar la vivienda humana. *Edificio* (del latin *ædes*), tiene una acepcion mas lata que abarca cualquier construccion cubierta, aun cuando no sea su objeto la vivienda del hombre. La *casa rústica* se llama *caseta:* si es de grandes dimensiones y destartalada además, *caseron*. *Caserío* y *caseria*, así se aplican á una sola casa de campo y labor, como á un grupo de ellas. Para designar el albergue de pastores, tenemos la palabra *cabaña* y tambien *tugurio*, á pesar de que esta última palabra se emplea con mas frecuencia para significar una habitacion reducida y de poco buenas condiciones. *Barraca*, es la casa montada sobre maderos, casa provisional, casa de quita y pon, y esencialmente sobrepuesta al suelo en que por decirlo así no hincan. *Alquería* y *granja* son propiamente casas de labranza, pero grandes. *Casino* y *quinta*, son casas de recreo, aun cuando en la *quinta* caben tambien labores de la industria agrícola. *Castillo* (de *castrum*) significa casa fortificada, lo propio que *Alcazar*, por mas que uno y otro hayan tenido en algunas épocas la acepcion de casas destinadas para morada de reyes ó grandes señores. *Palacio*, que viene de *Palatium ó palatinum*, la mas importante de las siete colinas de Roma donde estaba el edificio del Senado, el templo de Júpiter y mas tarde la casa de Julio César y de su sucesor Augusto, se aplica á todos los edificios destinados para vivienda de monarcas, príncipes y personages distinguidos, no precisamente por su antigua alcurnia sino tambien por sus riquezas.

Tenemos además una porcion de palabras genéricas que tambien se aplican á denotar la casa, aun cuando en rigor solo espresan el acto ó accion de vivir ó estar, tales son *albergue* que probablemente deriva del teutónico *burg*, *domicilio* que viene de *domus* y este de *manco*, lo mismo que *mansion*. *Morada* de *moror*, *aris*, que significa permanencia, y *vivienda* de *vivo* (vivir) que significa el lugar donde se vive.

Tales son las denominaciones de diverso género y orígen, con que se designa la casa.

2C.

De los signos empleados para discernir las casas unas de otras ó individualizarlas.

Cuando en un núcleo de urbanizacion existen pocas casas; fácilmente se distinguen unas de otras por las mil variantes que han de existir siempre en los productos de la humana industria, aun cuando esta se propusiese hacerlos iguales. En el asunto de que vamos tratando, lejos de existir semejante empeño, hubo de haber por el contrario el de que las casas todas se diferenciasen entre sí, aunque no fuese mas que por las formas de su construccion. A proporcion, empero, que el número de estas fué en aumento en un núcleo cualquiera, y á proporcion que la conglomeracion iba haciéndose mas condensada, disminuia la facilidad de estas distinciones espontáneas y naturales, y mas aun la de retener en la memoria y trasmitir á otros esos caractéres distintivos, hijos de la cosa misma, de manera que pudiesen ser, sin gran trabajo comprendidos, y á su vez aplicados. De ahí provino la necesidad de idear caractéres ó signos artificiales y sobrepuestos, que facilitasen las distinciones entre unas y otras casas de la propia vecindad. El orgullo del hombre en un principio, y el interés despues, iniciaron la obra magna de la signatura de los edificios que la Administracion vino á continuar luego en beneficio de los intereses generales que representa, y ójala que la hubiese terminado con todo el acierto que la importancia del asunto requeria. Vamos á examinar separadamente lo que el individuo y la Administracion han puesto cada uno de por sí en la signatura de los edificios, y los resultados que, en último término, se han conseguido. Trataremos primero (D), de la

historia de la signatura, y luego (2D), de los sistemas últimamente adoptados, así como de sus ventajas é inconvenientes.

D.

Historia de la signatura de las casas.

La historia de la signatura de los edificios presenta en el desarrollo de este hecho, que es uno de los que mayor interés ofrecen en las grandes urbes, dos épocas harto distintas, así por los agentes que en cada una de ellas obraron, como por los medios de que se valieron, y aun tambien por el objeto á que encaminaron sus esfuerzos. En la primera época vemos al individualismo obrar á impulsos de su propio interés, por su esclusiva cuenta y por los medios de que en su accion aislada podia disponer. En la segunda, por el contrario, cambia completamente el agente, se presenta la Administracion en el inmenso taller urbano, y á impulsos del interés general que representa y que tiene obligacion de fomentar y defender, obra con todo el lleno de sus poderes, lucha primero con las preocupaciones del individualismo, le vence, le subordina, y le convierte al fin, en poderoso auxiliar, y perfecciona al cabo, en cuanto puede y alcanza, su obra.

Estas dos épocas muy significativas é importantes en la historia de la urbanizacion, merecen ser estudiadas con algun detenimiento, y así vamos á hacerlo, presentando primero (E), la época primera, que titularemos del individualismo y del simbolismo, y por fin, (2E), la época segunda que corresponde á la Administracion y á la numeracion.

E.

Primera época de la signatura.—El individualismo y los signos simbólicos.

El orgullo de la nobleza y de la propiedad empezó por querer distinguir su albergue, como su vestido y el de sus dependientes, con el escudo de sus

armas. Estas, colocadas encima del dintel de la puerta, fueron durante muchísimo tiempo el único distintivo de los magnates y grandes propietarios. La clase media no tenia, en aquella sazon, necesidad alguna de dar á conocer su morada: quizás, en la época de pleno feudalismo, le habria importado muchísimo mas poderla ocultar.

No obstante, los pecheros, y en general toda esa clase media de que estamos hablando, fué adquiriendo en los municipios, y por la fuerza comun á ellos, alguna mayor significacion emanada, ora del caudal por efecto del trabajo y de la economía adquirido, y ora tambien por la autoridad y representacion social conquistadas. Desde entonces el municipio tuvo tambien su escudo de armas que fijaba en la fachada de su casa consistorial, y cada uno de los comuneros se creyó con derecho para adoptar á su vez algun distintivo que procuraba fijar tambien sobre la puerta de su casa. El individuo y la familia han procurado siempre imprimir en sus cosas, y mas especialmente en sus casas, el sello particular de su carácter. La individualizacion es una tendencia natural en el hombre que nunca quiere confundirse ni que se confundan sus cosas con los demás; y esa tendencia que bajo cierto punto de vista y en cierto sentido, pudo ser neutralizada durante la larguísima época en que el Estado absorbia al individuo, apareció con toda su fuerza desde el momento en que, cansado este de la abyeccion en que habia estado, pudo oir y secundar la voz que, en el fondo de su conciencia, le decia: adelante, y sé el primero en la senda del perfeccionamiento humano.

Quiso, pues, cada hijo de vecino, que su casa se distinguiese de las demás, y adoptó para ello un símbolo, geroglífico ó seña, lo que mejor cuadraba á sus gustos, inclinaciones ó capricho. Así, si queria ostentar sus propiedades y profesion agrícolas, adoptaba como seña de su casa, un arado, una reja, una pala, un haz de espigas, un par de bueyes uncidos ó cualquier otro símbolo de esa industria. Y con esto estaba tan contento, y se mostraba tan orgulloso, como con su escudo de armas lo estaba el noble á quien remedaba. Por este mismo estilo, el menestral colocaba símbolos de su profesion, por manera que venia á reflejarse en la fachada de la casa el carácter distintivo del individuo y familia á quien pertenecia.

Otras veces la seña no era tan característica: era simplemente un distintivo cualquiera, que pudiese proporcionar el discernimiento. Este se buscaba, en tal caso, ó en el color dado á la fachada, ó en una hornacina con el santo tutelar de la familia, ó en un cuadrante solar, ó en la inscripcion de *Jesus, María y José* ú otra análoga.

En algunas ocasiones se ponia tambien el nombre y apellido del propie-

tario, ora por medio de sus iniciales, y ora tambien con todas sus letras. Finalmente, fué costumbre poner en el dintel mismo, el año de la construccion, ora en cifras romanas, ora en guarismos árabes, segun el gusto predominante en cada época.

Todos estos signos, que al paso que distinguian cada casa de por sí, ayudaban admirablemente á la memoria, y servian para dar las direcciones de los domicilios de los individuos, bastaron mientras las urbes no adquirieron mayor estension; mas cuando se aumentaron las casas y las calles, y sobre todo cuando las industrias empezaron á tomar incremento, y asomaba ya, por decirlo así, la época de su preponderancia, entonces fué preciso apelar á signos mas salientes y mas llamativos: esta fué la época de las enseñas. Grandes banderas, cuadros y escudos de lienzo, de tabla ó de metal con atributos especiales de cada profesion ó simplemente de capricho, se colocaron, ó bien en las fachadas, pero en situacion relevante, ó bien por medio de grandes palomillas hácia el medio de la calle.

Esto que fué un adelanto para la individualizacion de los edificios; pero que distaba mucho de satisfacer las crecientes necesidades que en este período se sentian cada dia con mas fuerza, á proporcion que en mayor número se conglomeraban las casas, subsistió sin embargo por mucho tiempo, y llevaba trazas de durar mucho mas á pesar de todos sus inconvenientes; si el interés del fisco no hubiese obligado á la Administracion á intervenir en este asunto, y á regularizarlo como quiera que fuese.

El individualismo habia hecho su último esfuerzo: ya no podia ir mas allá, y sin embargo, ni él se daba por satisfecho, ni las necesidades comunales del vecindario quedaban suficientemente atendidas. Habia empezado una situacion de lucha y competencia entre individuo é individuo: cada cual queria sobreponerse al vecino y llamar con preferencia la atencion general. La competencia se convertia en antagonismo, y daba lugar á frecuentes reyertas de vecindad siempre sensibles, al paso que las enseñas creciendo cada dia mas en dimensiones, habian llegado á crear embarazos y obstáculos á la via pública en perjuicio del vecindario. En tal estado de cosas, vino la Administracion á establecer de su cuenta una signatura mas adecuada y general, dando comienzo muy oportunamente á la

2E.

Segunda época de la asignatura.—La Administracion y la numeracion.

El fisco necesitaba tener notas las mas exactas posible de las casas que constituian cada municipio, con el fin de distribuir el impuesto con mayor equidad, y sin que nadie lo eludiese: la Administracion política por otra parte, tenia interés en conocer tambien con exactitud todas las casas, á fin de saber quien en ellas se albergaba. Tales fueron el orígen y la causa verdaderos de la mediacion administrativa en fijar los medios de individualizar las casas, cualquiera que por otra parte fuese el pretesto que ostensiblemente se alegase. Preciso es confesar sin embargo, que rarísimas veces se acometerá una empresa en que mas armónicamente se crucen los intereses públicos y los privados, los generales y los individuales. Pocas cosas, en efecto, pueden ser tan convenientes para todos y para cada uno, como el fijar por medio de un sistema, cualquiera que él sea, los medios de individualizar las casas y viviendas. Tanto es así, como que despues de haber la Administracion practicado las operaciones á despecho de todo el mundo y contra viento y marea, como acostumbra á decirse; el individualismo ilustrado por los buenos resultados que esas operaciones habian dado, adoptó para su uso y provecho y de su cuenta propia, medios análogos, completando de esta manera la obra de la Administracion.

El sistema de numerar las casas, es muy moderno. Antiguamente, para indicar un domicilio, era necesario apelar á la descripcion gráfica de las circunstancias de la localidad en que ese edificio se hallaba, y solo reteniendo en la memoria y aplicando sobre el terreno esas referencias, podia encontrarse la persona ó establecimiento que se buscaba. Es curiosa y merece citarse aquí la manera con que nuestro compatriota el poeta Marcial, pone en conocimiento de sus lectores la situacion de la libreria de Roma, en que se vendian sus obras:

Ne tamen ignores ubi sim venalis, et erres
Urbe vagus tota; me duce, certus eris:
Libertum docti Lucensis quære Secundum
Limina post pacis, Palladiumque forum.

LIB. 1, EPIG. III.

El engorro y las dificultades que naturalmente habia de presentar la busca de un domicilio por semejantes medios, daban suma importancia á las enseñas á que, como hemos dicho, apeló el interés del individuo para hacerse conocer, y que eran el mejor punto de referencia en las direcciones, razon por la cual llegaron á dar nombre á muchas calles. Lo raro es que, cuando la Administracion intentó fijarlo por medio de números que podian fácilmente retenerse en la memoria y transmitirse al primer preguntante, encontrase en el público una resistencia casi invencible.

Refiriéndonos á la capital de Francia, que es de la urbe, de la cual tenemos las primeras noticias de intento de numeracion, encontramos consignado que el primer paso en este concepto se dió en el año 1726, y todavía este fué simplemente una humilde tentativa limitada á los suburbios, y aun á las puertas cocheras. Como esta numeracion no tenia mas objeto que el de hacer constar el número de construcciones que habia en los arrabales, con el fin de evitar que se levantasen otras nuevas; el órden de la numeracion era general para todos los arrabales, por manera que, aun cuando no hubiese encontrado la resistencia que encontró, su realizacion no habria sido muy ventajosa. Los propietarios siempre se resistieron á cumplir una série de disposiciones que en este sentido se dieron, y esta resistencia pasiva inutilizó todos los esfuerzos de la Administracion. Solo la revolucion con la irresistible fuerza que tienen situaciones estraordinarias y violentas, pudo triunfar de esa resistencia, y solo durante el terror se consiguió el regularizar y generalizar la numeracion de todas las casas de París.

En la numeracion se han seguido diversos sistemas, segun los tiempos y las localidades, empezando casi siempre y en todas partes por la de los intervías, y continuando luego con la de las casas que los componen.

Respecto de los intervías, en las urbes que por su corta estension no hacian necesaria, ni siquiera la division en bandas, ni mucho menos las de distritos y barrios, y aun en algunas de aquellas que siendo ya mas estensas necesitaban de todos ó parte de esas divisiones, se siguió el sistema de comprender todos los intervías en una misma série numeral, que abarcaba tambien el caserío agrupado de los suburbios, y hasta el disperso y desparramado por toda la jurisdiccion municipal, sistema que es en nuestro concepto el mas racional, puesto que el intervías ó la manzana es la única entidad permanente de toda la parte habitable, ya que la casa varía á capricho de los propietarios. Sin embargo, en muchas otras urbes no se siguió este sistema, sino que en unas se observó el de empezar una nueva série numeral en cada banda, en otras se empezó en cada distrito, no pocas en cada cuartel, y la in-

mensa mayoría en cada barrio, con absoluta independencia de todas las demás divisiones del casco urbano, por estenso que este fuese, y por muchas y numerosas que fuesen aquellas.

En cuanto á la numeracion de las casas del intervías, unas veces se la refirió á estos, y otras á las calles que lo limitan; y tanto en el uno como en el otro caso se nos presentan ejemplos dignos de particular atencion por las consecuencias que mas adelante nos permitirán deducir.

Allí donde la numeracion de las casas se ha referido al intervias, considerado en sí mismo, independientemente de los demás y con abstraccion completa de las vías, ora aisladoras simples, ora trascendentales que los limitan, unas veces se han tomado todos los paramentos en conjunto, haciendo partir la numeracion de la primera casa de uno cualquiera de sus paramentos, y dando la vuelta á toda la isla, por derecha ó izquierda, guardando siempre el riguroso órden numérico; otras veces, se ha tomado cada paramento en particular, haciendo la numeracion cronológica, segun el órden sucesivo de la construccion de las casas, ó bien usando de la numeracion ordinal, yendo tan pronto de derecha á izquierda, como de izquierda á derecha. Cuando la numeracion de las casas se ha referido á las entidades barrio, distrito ó urbe; entonces no se ha principiado nueva numeracion en cada intervias, sino que ha seguido una misma série para todas las casas de todos los intervías de la urbe, distrito ó barrio. En todos los casos se ha usado indistintamente la numeracion romana y la árabe, lo mismo que el color, la magnitud y la colocacion de los guarismos que mejor han parecido.

Cuando la numeracion de las casas no se ha referido ya á los intervías de que forman parte, ni á los barrios ó distritos de la urbe que integran, sino que se la ha hecho depender del sitio que ocupan en la calle que con su línea de fachada limitan, entonces los dos lados de la calle, tan pronto se han considerado separada, como conjuntivamente, para los efectos de la numeracion. Y tanto en el uno como en el otro caso, unas veces se ha empezado nueva série numeral en cada paramento de manzana, otras en cada cambio de alineacion, otras en cada punto donde la calle sin cambiar de direccion, pasaba por distinto barrio, ó por parroquia distinta.

Las dificultades que cada uno de estos sistemas ofrece, son tan óbvias, que no necesitan de grandes ampliaciones para comprenderse. Diremos, sin embargo, que al hacerse la numeracion por calles, empezando la série por el principio de una acera, llevándola seguidamente hasta el fin y continuándola luego de vuelta por la otra acera fronteriza, hasta terminar en la esquina opuesta á la que sirviera de punto originario de partída; se ofreció la dificul-

tad de que en ocasiones una misma calle, con ser ya solo parte de una gran via urbana, enlazaba en su desarrollo á mas de un barrio ó á mas de una parroquia, que era la division mas corriente y la que mas en cuenta se tenia entre las urbes europeas, En este caso no habia mas medio de salir del apuro, que terminar la série de la numeracion, allí mismo donde acababa el nuevo barrio ó la nueva parroquia, pues la Administracion civil ó la eclesiástica, no habrian consentido que la misma série numeral alcanzase á dos ó mas territorios de diferente jurisdiccion, convirtiendo al parecer en una sola entidad, lo que considerado administrativamente, debian ser partes de dos ó mas. ¡Tanta era la escrupulosidad que en materia de atribuciones observaban nuestros abuelos!

De todos modos, despues de las luchas de los primeros momentos, la Administracion consiguió ver consolidada su obra, admitida mas adelante hasta con aplauso por el vecindario que, ilustrado por la esperiencia, se convenció de las grandes ventajas que la numeracion llevaba sobre los antiguos sistemas individuales de geroglíficos, muestras y enseñas.

Andando el tiempo, el sistema de numeracion ha ido perfeccionándose por distintos medios que enumeraremos, examinaremos y juzgaremos luego.

2 D.

Ultimos sistemas de numeracion y signatura: sus ventajas é inconvenientes.

A la introduccion de cualquiera idea nueva acompañan, casi constantemente, algunos desaciertos y errores que con el tiempo y á fuerza de la esperiencia van enmendándose y corrigiéndose. Las faltas en que se incurrió en los principios de la numeracion, provinieron en gran parte de que, orgullosa la Administracion de su obra, y satisfecha de que sus resultados correspondian á sus propósitos politicos y financieros, esquivaba innovaciones que el interés individual proponia, temerosa de salir perjudicada. Mas al fin tuvo que acceder á las exigencias de la opinion, empujada, casi diríamos violentamente, por las necesidades crecientes del movimiento urbano, cada dia mayor.

En tal estado se encontró fácilmente un medio de simplificar las indicaciones de la situacion de cada casa, formando de una misma série de nume-

racion dos diferentes, una de las cuales comprende los números pares y la otra los impares. Así el número indica desde luego si la casa que se busca, está en la acera de la derecha ó en la izquierda; lo que constituye por sí solo una grandísima ventaja sobre el sistema primitivo. Además, aun cuando el sistema de pares ó impares no sirve mejor que el otro para fijar las distancias; con todo, como las séries son la mitad mas cortas, disminuyen proporcionalmente en una mitad las dificultades. Por igual razon disminuyen tambien los inconvenientes que en todos los sistemas hasta hoy ideados ofrece el aumento ó supresion de un número, ora porque un solar, en que únicamente habia una casa, se triture en dos, ora porque de dos que comprendian dos casas, se haga uno solo. En estos casos basta modificar una sola série, la del lado en que haya habido el cambio, y aun ha procurado obviarse á estos inconvenientes, con la aplicacion de los números duplicados, ó bien con dar dos ó mas á una misma casa.

Considerando este sistema en su conjunto y bajo el punto de vista práctico, no deja de tener algunos inconvenientes que no pueden escusarse con la universalidad con que ha sido admitido por todos los pueblos, desde que en 1805 fué planteado en París.

En primer lugar, este sistema, como todos los empleados, se refiere única y esclusivamente á los edificios, y no guarda relacion alguna con la via urbana que no ha mejorado en lo mas mínimo, ni tiene otra signatura que la que ya tenia de antes, es decir, la inscripcion del nombre propio de la calle, consignado en las esquinas, en los faroles, ó por otro medio análogo, en el punto en que la calle empieza y donde acaba. Al viagero urbano no le dicen ni esas inscripciones ni la numeracion de las calles, ni lo que haya corrido, ni lo que tenga que correr para llegar á su objeto. Como ni el solar ni la casa son una medida; como solares y casas tienen á veces fachadas tan dilatadas, como reducidas otras; sucede siempre que la cuenta de distancias, basada sobre los números, es falaz, y da lugar á equivocaciones perjudiciales.

Aumenta este inconveniente la confusion que con frecuencia produce la falta de correlacion entre los números que caen en frente uno de otro. No es raro ver que frente del 5, por ejemplo, coincida el 20 ó el 30. Calles hay en que dos ó tres números llenan todos los paramentos de uno de sus lados, cuando por el otro son necesarios 30 y 40. Esta falta de relacion confunde.

Hasta aquí hemos hablado de la numeracion, considerándola como medio de distinguir la situacion de una casa en una calle. Para hacerla servir como medio indicativo de la situacion de la calle, respecto de la urbe, se han escogitado asimismo varios medios, todos incompletos, preciso es confesarlo,

pues solo en parte y en relacion muy escasa responden al fin para que se las hizo servir. Por regla general, todo cuanto se ha ideado, se reduce á que el principio de la numeracion indique la menor distancia de un punto dado, así como la terminacion de la misma, la mayor distancia de dicho punto. Esto no proporciona otra utilidad que la de que si un estranjero se hubiese estraviado en medio de un laberinto urbano; siguiendo siempre la numeracion de mayor á menor, puede estar seguro de que con mas ó menos rodeos, mas ó menos fatigado, mas ó menos tarde, llegará por fin al punto ó zona de donde parten todas las numeraciones inmediatas, y figuran partir las mediatas.

Aparte de esta ventaja relativa, tiene este sistema muchos y graves inconvenientes. No siempre es fácil la eleccion de un punto céntrico; y aun cuando lo sea, trae siempre consigo una preferencia y privilegio que encierra una iniquidad, donde la Administracion debe juzgarlo todo igual, y ha de procurar que lo sea. No debe perderse de vista que semejante preferencia puede representar algunos millones muy efectivos, que son como regalados á una region ó distrito, despues de habérselos quitado á otros, en quienes el derecho era absolutamente igual.

Además, como no siempre puede escogerse un punto comun de partida de las numeraciones, y se hace preciso designar una línea tal vez indefinida; cuando esto último sucede, al paso que aumentan las dificultades de la aplicacion del sistema, disminuyen sus ventajas. En las relaciones de una línea con un punto; raras veces se presentará dificultad para determinar cuál es el estremo de aquella que mas próximo esté de este; mas en las relaciones entre dos líneas puede ofrecerse, y se ofrece muchísimas veces el caso en que todos sus puntos marchen equidistantes, sin que la coincidencia se verifique á una distancia finita. En París sucede esto. El lugar geométrico que sirve de partida á las numeraciones no es un punto, sino una zona representada por el Sena, y esto ha obligado á la Administracion parisiense á poner en juego combinado, dos medios. Para determinar el orígen de cada calle, se han hecho de las vias públicas dos clasificaciones, unas paralelas al Sena, y otras formando con la direccion de este rio ángulos normales ó mas ó menos oblícuos. Las que se dice que marchan en un sentido paralelo, siguen en su numeracion la direccion misma que lleva el que va en sentido de la corriente del rio; y las que se desarrollan en sentido convergente, ó divergente, tienen la numeracion de menor á mayor, en direccion hácia los afueras. Por consiguiente, la numeracion crece, alejándose del rio ó bajando segun su corriente, y disminuye marchando en sentidos contrarios. Con el fin de hacer mas comprensible esta combinacion, y mas fácil su aplicacion en la práctica,

en las calles perpendiculares ú oblícuas, se han puesto los números negros, y en las dichas paralelas encarnados (a).

Esta combinacion sirve solo para indicar si se marcha segun la corriente del rio ó contra ella, si se vá hacia él, ó de él se aparta el viandante. Nada, empero, le dice ni acerca de su situacion, es decir, si se encuentra á derecha ó izquierda de la corriente, ó mas arriba ó mas abajo, y menos, si cabe, la distancia que le separa de cualquier punto á que deba encaminarse, y ni siquiera el rumbo ó direccion que haya de seguir á fin de llegar allá. Algo sirve esa combinacion para los que conocen la topografía urbana de París; pero al que la ignora ó muy poco la sabe, puede prestarle solo escasísimos servicios, y en un caso apurado no le quedará mas recurso que el de apelar á los conocimientos de un cochero de plaza.

Este, sin embargo, es el mejor sistema hasta el presente planteado en Europa; es el sistema modelo que se han apresurado á remedar todas las grandes urbes del antiguo y nuevo mundo. Así es, que despues de haberlo juzgado, despues de haber puesto en evidencia su escasa significacion y utilidad en el indicador urbano, nos creemos dispensados de ocuparnos de los demás que no son otra cosa que una reproduccion del mismo.

Sirve algo para la habitabilidad: nada dice á la vialidad: tal es en resúmen nuestro juicio.

3 C.

De los nombres y signos de las varias divisiones que tiene la casa en su conjunto y detalles.

Hemos examinado ya los varios nombres genéricos que en su conjunto recibe la casa, así como los diversos signos ó medios empleados para individualizarlas y distinguir las unas de las otras, y ahora nos falta presentar so-

(a) No podemos resistir á la tentacion de trasladar aquí unos lindos y fáciles versos latinos, hechos en 1807 por Mr. Binet, provisor del Colegio Real de Borbon, hoy Liceo Bonaparte, en los cuales se esplica de una manera, tan sencilla como gráfica, este sistema combinado del indicador parisiense. Hélos aquí:

Dividit hanc urbem duplici nota picta colore;
Nigra fugit flumen, sequitur rubra fluminis undam:
Partitis numeris, par dextra, impar que sinistra
Limina designat; numerus dum crescit eundo,
Idem decrescens reditum indicat ordine verso.

meramente los nombres de las diversas partes que constituyen la casa, ora se la considere simplemente como el hogar de la familia, ora como una complexidad compuesta de varios hogares, que es la manera de ser de la casa en todas las grandes urbes, ya que la casa-habitacion sola, independiente, ha desaparecido casi por completo de los centros urbanos, reservada como escepcion á las familias poderosas ó muy acomodadas.

Las principales divisiones que sufre la casa complexa, se verifican como hemos visto al analizarla, ora en el sentido horizontal, lo cual nos dá las divisiones por sobreposicion, ora en el sentido vertical que es, lo que nos dá las divisiones del hogar; y además hay otras divisiones trascendentales y comunes, por decirlo así, á esas horizontales y verticales, pues son un medio de comunicacion entre todas, tales son las que constituyen el sistema de vialidad doméstica y el de luces ó ventilacion. Aun cuando este tratadito no haya de tener gran estension, aplicaremos sin embargo á él el mismo método que hemos seguido en todos los demas; y en nuestra rápida reseña hablaremos primero (1D) de los nombres significativos de las diversas sobreposiciones, luego (2D) del de las piezas que constituyen el hogar, y finalmente (3D) de los nombres y signos de las vías y de todas las demas partes que sirven como auxiliares de la casa, en lo relativo á vialidad, luces y ventilacion.

D.

De los nombres de las diversas sobreposiciones de la casa.

Desde el momento en que la casa dejó de ser una entidad simple, y sobre todo cuando en ella empezaron á conglomerarse las habitaciones; se hizo necesario dar nombre á las diversas partes que constituian el conjunto. Considerando estas divisiones en el órden vertical ó de sobreposicion, que es de lo que aquí tratamos, las diversas estratificaciones ediles se denominaron *pisos* de pisar, pues cada division, formando un suelo artificial, sirve para sufrir la accion y efecto de pisar. Tambien se llamaron *altos*, como si se hubiese querido indicar que cada estratificacion no es mas que una reproduccion del piso bajo ó del ras de la calle. Esta palabra ha dejado de tener aplicacion en el uso vulgar.

Al tratar de espresar las categorías que constituyen los diversos altos de una casa, encontramos que el uso ha apelado á cierta hipocresía, con el fin de disimular las elevaciones y disminuir el mal efecto que respecto de los estremos habria producido una categorizacion rigurosa y exacta. Nada mas natural y al propio tiempo conveniente, que servirse de la numeracion ordinal para indicar la situacion de los pisos desde el ras de la calle hasta la cubierta; pero al emplear este sistema, parecia exigir la naturaleza misma de las cosas, que el número primero de órden se destinase á significar la estratificacion del ras de la calle, que es real y verdaderamente la primera en el órden ascendente. Sin embargo, no se observa así: el piso del ras de la calle se llama *bajo*, es decir, de debajo de los demás, denominacion que en rigor no le corresponde desde el momento en que, por el inmoderado aprovechamiento de los solares, se han establecido en casi todas las grandes urbes uno y hasta dos pisos inferiores, que son los verdaderamente bajos. Hay mas: inmediatamente encima del piso bajo, acostumbra á construirse otra estratificacion por lo comun de reducida altura; y la buena lógica exigia que este piso, ya que no lo era el del ras de la calle, fuese el primero; y con todo tan poco se le califica así, sino que se le denomina *entresuelo*, como para indicar su interposicion entre los bajos y los pisos superiores; pero en rigor para empezar desde mas arriba la numeracion ordinal, que de lo contrario habria tenido una significacion poco conveniente á los intereses de la propiedad y á la vanidad de los inquilinos.

Recientemente algunos propietarios han llevado este sistema, que no titubeamos en calificar de hipócrita, hasta tal estremo, que en esa série de pisos ó estratificaciones escluidos de la série ó numeracion ordinal, han incluido tambien el que constituye el tercero en el órden natural de las sobreposiciones, fundándose en que ese piso no necesita otra designacion que la de *principal*, con que general y vulgarmente es conocido: de esta manera la numeracion ordinal de pisos no empieza hasta la cuarta estratificacion, resultando que la quinta, sesta ó sétima, forman lo que se llama piso segundo, tercero ó cuarto. Es admirable la astucia y sutileza con que obra el hombre para satisfacer sus intereses y halagar la vanidad de los demás.

Tenemos, pues, que en la denominacion de las diversas estratificaciones de la casa y en la série ordinal que le sirve de base, se prescinde en primer lugar de los pisos inferiores al ras de la calle ó del sub-suelo, que se llaman *sótanos*, del latin *sub*, ó mejor del celta *so* ó *sot*, (*debajo*) con la desinencia *no* para convertir la preposicion en nombre; y se prescinde además de la del ras de la calle, y por fin hasta de las dos que á esta siguen. Por manera que son,

cuando menos, tres y á veces cuatro las órdenes hipócritamente omitidas en esta série ordinal.

Así el *piso primero* es el que viene despues de los sótanos, despues de los bajos y despues de los entresuelos, y aun tambien de los principales, siendo tal el que legítimamente deberia ser tercero ó cuarto. Así es como en ninguna casa, aun en las de mayores estratificaciones, se cuentan mas que cuatro ó cinco pisos á lo sumo, cuando las hay que en buen sentido lógico y hasta en buena gramática tienen hasta diez. Ya se vé, esa cifra habria escitado prevencion y horror, y tal vez la Administracion que hasta ahora ha mirado con indiferencia semejantes estratificaciones de viviendas, se habria conceptuado obligada á dictar providencias mas eficaces que las que hasta ahora ha dado. Porque hay que observar, que la hipocresía que empieza en la denominacion de los cuerpos bajos del edificio, sigue tambien en los mas altos. Despues del piso quinto ó sesto, vienen en algunas casas dos pisos mas que tambien se eliminan de la numeracion ordinal. El primero se llama *sotabanco*, que originariamente y en buena arquitectura significa la moldura con resalte que, colocada sobre la cornisa recibe los arcos de una bóveda: cuando á esa moldura se le dió alguna mayor estension, y se produjo en el interior del muro un espacio hueco entre el piso que servía de cubierta al último alto de la casa, y la armadura del tejado, este espacio hueco se aprovechó para viviendas, y se le dió buenamente el nombre que en la fachada tiene la ornamentacion que lo disimula y encubre. Y como por fin no era tampoco para perdido el aspacio hueco ó vano, aunque irregular, que la natural inclinacion de las vertientes del tejado dejaban entre este y el piso-cubierta del sotabanco, y que antiguamente se llamaba desván, tambien en ese hueco se encajaron viviendas, y se les dió el nombre de *boardilla*, de *bohárda*, que es la ventana abierta en el tejado mismo, protejida por un tejadillo, que es por donde esas miserables habitaciones reciben luz y ventilacion.

2 D.

De los nombres y signos de las piezas que constituyen el hogar.

Vamos á hacer una somera reseña de la nomenclatura aplicada á las diversas piezas que constituyen el hogar doméstico; no porque todos los hoga-

res las tengan, sino porque debieran tenerlas, y hay algunas afortunadas que realmente las tienen, y para designarlas encierra el diccionario de nuestra lengua nombres determinados. Empecemos por las piezas inferiores.

Bodega (de *bota*) y tambien *cueva* (de *cau*), se llaman las piezas del sótano destinadas á guardar los vinos y algunos otros artículos de consumo que necesitan temperatura igual.

Cochera (de *coche*), se denominan, asi las puertas como los sitios destinados á la introduccion y guarda de los coches ó carruages: *cuadras* ó *caballerizas* y tambien *establos*, los destinados á las bestias de carga y arrastre, y *corral* y tambien *corte*, el sitio descubierto en que se guardan los ganados menores y otros animales cuadrúpedos y volátiles, domésticos ó domesticados.

Jardin (ó bien de *jara* ó de *jaharrar*, *aplanar*), es el espacio descubierto que en las inmediaciones de la casa se destina para recreo, y está adornado de vejetacion: tambien se llama *huerto* y *huerta* (del latin *hortum*), cuando el objeto, además de recreo es de utilidad y producto.

Portal (del latin *porta*), es el vano dejado para entrar y salir de la casa, así como *puerta* el armazon de madera con que se cierra ese vano, *Portal* comprende á veces la pieza inmediata que constituye un lugar de recibimiento y espera, y se llama técnicamente *vestíbulo* (del latin *vestíbulum*, de *vectis* por la costumbre romana de arreglar ó acicalar sus vestidos antes de penetrar en el interior de la casa), y en el lenguaje comun *zaguan*, que es como si dijésemos en *zaga* ó detrás de la puerta.

La pieza que en el interior del hogar tiene el mismo objeto y presta el mismo servicio que el vestíbulo, se llama *recibimiento* (de recibir),

La pieza destinada á recibir las visitas de los forasteros, se llama *sala* ó *salon*, segun sus dimensiones.

La en que se reciben y despachan los negocios, *despacho*. Cuando el jefe de la familia se ocupa de algun oficio mecánico, esta pieza se llama *taller*.

La pieza en que se duerme, se llama *dormitorio*. Cuando el dormitorio forma parte de otra pieza accesoria que tenga otro destino muy general, entonces el pequeño recinto destinado á dormitorio, cuya puerta está protejida por vidrieras ó simplemente por cortinas, se llama *alcoba*, cuya etimología hemos dado ya.

El almacen donde se guardan las provisiones de boca, se denomina *dispensa* de (expendeo).

La en que esas provisiones se cuecen y preparan, *cocina* (de cocer), y donde se sirven y comen, *comedor* (lugar de comer).

El lugar donde se vierten las aguas del menage, se denomina *vertedero:* cuando está destinado tambien para la evacuacion de las necesidades corporales del hombre, recibe la denominacion de *lugar comun* ó *escusado*, suprimiéndose usualmente el *lugar*, y tambien *retrete* por lo retirado, y en poblaciones marítimas, á imitacion del lenguaje marinero, *jardin*.

El nombre genérico, comun á todas las piezas de la vivienda, es el de *departamento*, aun cuando por traer consigo esta palabra alguna indicacion de holgura que ha desaparecido de la generalidad de las habitaciones, se ha relegado casi al olvido, quedando como mas usual la de *pieza* que es la que nosotros por lo mismo hemos preferido. Se llama tambien *estancia*, aun cuando esta palabra por su etimología (de estar) se emplea mas especialmente para las piezas de uso individual. En el lenguaje doméstico, reciben las piezas, sobre todo las de estar, diversas calificaciones, ora por su situacion como de *delante*, de *atrás*, del *norte*, *solana*, etc., ora por sus luces, *claras*, *oscuras*, ora de la forma *redonda*, *cuadrada*.

En cuanto á las calificaciones procedentes de la magnitud, además de los diminutivos de los nombres propios de cada *pieza*, tenemos los de *camaranchon* (lugar donde apenas cabe una cama), *cuchitril* (de *cueva*, *cava* ó *can chiquito*), *chirilitil*, nombre despreciativo. que lo es mas todavía cuando se le añade la calificacion de *gatero* que solo á gatas se puede entrar en él.

2 D.

De los nombres y signos de las vias, y de todas las demás partes que sirven como auxiliares de la casa, en lo relativo á la vialidad, luces y ventilacion.

El primer objeto que en la vialidad doméstica se nos presenta al paso, desde que la habitabilidad urbana se ha subido á las alturas construyendo suelos artificiales, es la via ascendente que por medio de gradas ó peldaños, nos conduce á semejantes alturas. Esta via se llama *escalera* (del latin *scala*). Los rellanos que de trecho en trecho y por lo comun á cada cambio de direccion tiene la escalera, se llama *descansos* ó *descansillos*, de descansar, cuya necesidad harto se siente cuando la escalera es muy alta y empinada.

Las calificaciones que recibe la escalera, son unas veces para indicar la forma como *de caracol* y *rectangular*, etc., otras para espresar la pendiente

como *pina* ó *empinada*, *suave*, etc., otras para indicar la materia de que se componen sus peldaños, como de *mármol*, de *madera*, de *cuerda*, etc., porque tambien á este instrumento de la casa marítima, hay que apelar algunas veces en la casa terrestre.

Como auxiliares de la ascension y tambien de la descension, tienen las escaleras á uno de los lados ó á los dos á la vez, un resguardo colocado á la conveniente altura, que así sirve como punto de apoyo á la mano del que sube, como de freno de contension al que baja. Se llama *pasa-mano*, y se apoya unas veces sobre la *barandilla* que separa la escalera de su *ojo*, que es la parte hueca que deja en su desarrollo, y otras en la pared perimetral de la *caja*, y es de metal, madera ó cuerda.

Las zonas viarias del interior de la vivienda, se llaman *corredores*, *pasos ó pasillos*. *Corredor*, da generalmente idea de mayor anchura, al propio tiempo que *pasillo* la da de estrechez. *Paso*, se llama generalmente el pasillo, cuando es muy corto, y sirve solo para pasar de una pieza á otra.

Cuando el corredor se encuentra hácia la parte esterior, y está dotado de vistas y luces, recibe el nombre de *galería*.

El sistema viario domestico tiene tambien sus plazas y plazoletas. El recibimiento no es mas que una plazoleta, y al lado de las galerías ó en vez de estas hay terrados ó terradillos que no son mas que galerías descubiertas. En vez de tejado, tienen algunas casas una *azotea*, magnífico auxiliar de la casa, que no es mas que una plaza de reunion y de desahogo para todos los vecinos.

Como auxiliares de luces y ventilacion, tiene la casa en su interior grandes cubos huecos y descubiertos que trasmiten la luz y el aire esteriores al interior de las viviendas. Estos espacios se llaman *patios (de spatium)*, y si son, como de costumbre, muy pequeños, *patinejos* (diminutivo de patio.)

Los vanos dejados en los muros así de estos espacios interiores, como de la calle, reciben la denominacion de *balcones* (de *palam*, abiertamente) cuando estan abiertos desde el ras del piso para arriba, y tienen por antepecho unos balaustres; y *ventanas* cuando el mismo macizo sirve de antepecho, y solo desde él empieza la abertura. La palabra *ventana* viene visiblemente de *ventus*, y significa asi como instrumento ó medio de comunicacion con el aire. Su etimología y su antigüedad, pues es mayor indudablemente que la del balcon, viene á revelarnos que en los tiempos antiguos se daba preferencia á las comunicaciones con el aire sobre las de la luz, porque todo cuanto necesitase luz, podian hacerlo nuestros antepasados fuera de sus casas, en los espacios libres que en torno de estas habia, al paso que para estar y des-

cansar se les hacia indispensable la casa, y al estar dentro de ella habian menester aire y ventilacion á veces, y á veces resguardarse de sus corrientes. De ahí el nombre de ventanas á esas válvulas de comunicacion ó incomunicacion.

Si el vano sirve solo ó principalmente para trasmitir la luz esterior, se llama *tragaluz*, espresion muy significativa, que indica la estrechez y pena, por decirlo así, con que la luz pasa por el estrecho agujero. Si este agujero es vertical, recibe la denominacion de *claravoya*.

§. VII.

FUNCIONOMÍA URBANA.

Frios anatomizadores de todos y de cada uno de los miembros que constituyen el organismo urbano, pues conocerlos á fondo todos y cada uno, era por de pronto lo mas importante, no hemos hecho hasta aquí otra cosa mas que tomar rigurosamente nota de todas las partes grandes y pequeñas que forman el conjunto armónico de esos combinados grupos de edificacion que se llaman urbes. Y todos estos elementos constitutivos los hemos considerado, hasta ahora, simplemente como entidades inorgánicas, por decirlo así, como cuerpos inertes; porque no podíamos ni queríamos distraer nuestra atencion de la penosa tarea analizadora que nos habíamos propuesto llevar á cabo.

Ahora, empero, que ya conocemos á fondo todas esas partes materiales de la urbe material, ahora que ya estamos en el caso de darnos cuenta y razon de cada una de las piezas que constituyen su organismo, y nos consta cuáles son sus formas, sus condiciones y hasta sus nombres técnicos y vulgares, ahora es ya oportuno, conveniente y necesario que entremos de lleno en el exámen de las funciones que en su conjunto y en cada uno de sus detalles ejercen todos esos elementos, á fin de cerciorarnos de qué manera corresponde cada uno al objeto de su institucion.

Vamos, pues, á dar vida, por decirlo así, á ese cuerpo que hemos contemplado hasta aquí inanimado. ¿Cómo, empero, vamos á verificar esa es-

pecie de milagro? ¿Cuál es, respecto de la urbe, aquel *spiritus intus alit* que decia Lucrecio ser el alma del mundo material? El espíritu vivificador del mundo urbano no es otro que el ser racional, el hijo predilecto de Dios, á quien el Supremo Hacedor encomendó la conquista y dominio de la tierra, y para cuya mision han sido seguramente las urbes los instrumentos que mas adecuada y poderosamente le han servido. Resultado inmediato del irresistible instinto de socialidad que al hombre agita, símbolo de su cultura, á la vez que eficacísimo medio de civilizacion, es en efecto la urbe una arma irresistible para llegar de una manera segura y positiva á aquel dominio universal, fin y término glorioso de las tareas de la humanidad sobre la tierra. Sensible es y muy doloroso que tan precioso instrumento no siempre haya reunido las condiciones necesarias para responder cumplidamente al fin civilizador que le ha sido señalado. Causa de esto han sido, por una parte, la inerte inmovilidad de las pesadas construcciones que no se prestan fácilmente á las modificaciones y cambios, que para marchar uniformes con los adelantos de la civilizacion y cultura, se requerian, y por otra la obcecacion y las pasiones del hombre, que, apegado á los antiguos hábitos y á los que se llaman intereses creados, no ha sabido revestirse de aquella enérgica actividad que en ocasiones le caracteriza, para acometer á todo trance y sin tregua ni descanso, la realizacion de dichos cambios y modificaciones exigidos en las urbes por análogas modificaciones y cambios análogos, verificados en la manera de ser de los pueblos y en la marcha de la humanidad. Esta no ha permanecido nunca inmóvil, no lo permanece ahora, no lo permanecerá jamás. La historia de lo pasado, esta historia en cuyo desenvolvimiento contemplamos con orgullo una série continuada de triunfos, de conquistas, de adelantos, siempre mejorando la suerte del hombre, aun en aquellos terribles momentos de transicion en que parecia dominar el espíritu de retroceso y esterminio, esa historia nos suministra abundante y provechosa enseñanza para lo presente y para lo porvenir.

En todas las épocas, la urbanizacion precedente, despues de haber sido, por mas ó menos tiempo, una rémora á la marcha de la humanidad, al fin vino á amoldarse á las nuevas exigencias y necesidades; porque era materialmente imposible que la morada del hombre dejase de estar en armonía con sus verdaderos intereses. El cambio, empero, se hizo de una manera lenta y pausada y á costa de inmensos sacrificios. ¿Cuánto tiempo, cuánta sangre se perdió miserablemente en la edad media para defender y sostener las urbes levantadas por la civilizacion romana, destruida por los pueblos del Norte, hasta tanto que los hombres de la campiñas, los apellidados, con

desden, *rústicos* y *villanos*, comprendieron instintivamente que el único elemento de salvacion era constituir pequeñas urbes desparramadas por sus campos y *vil-las*, donde al paso que era mas fácil eludir el choque de las armas, podian entregarse con mas libertad á sus trabajos reproductivos? Es indudable que el establecimiento de las urbes de los paganos y de los villanos en sus *pagos* y *vil-las*, quitando á la fiereza de los guerreros el pretesto de la resistencia, y suministrándoles vituallas y dinero, calmó sus impetus destructores, dió lugar á la razon para sobreponerse á la fuerza, dió la paz al mundo, y salvó la humanidad. Si en aquellos momentos de conflicto hubiese sido posible calcular y prever todo esto, si lo que tan tardiamente se verificó, se hubiese realizado mas pronto, si á poco del triunfo de los bárbaros, los ciudadanos de las urbes romanas les hubiesen abandonado esos antiguos centros, y desparramándose por las campiñas se hubiesen apresurado á constituir otros nuevos de conformidad con las exigencias de la nueva manera de ser; ¡cuánto no habria ganado la humanidad! ¡Cuántos sacrificios no se habrian ahorrado!

Hemos escogido como ejemplo esa época notable de la historia humana, porque es, de fijo, la mas elocuente para convencer á los gobiernos y á los pueblos de cuán conveniente y necesario es el estudiar oportunamente las necesidades de la civilizacion con respecto á las urbes para no entorpecer la marcha de la humanidad, sino mas bien coadyuvarla y, en cuanto quepa, impulsarla. Hoy, pues, cuando no tenemos á los bárbaros á las puertas de nuestras urbes, cuando no nos amenaza la destruccion y el esterminio, hoy que podemos pensar y calcular con toda calma; preciso se hace que examinemos con todo detenimiento, si en medio de la superficial tranquilidad y de las pacíficas tendencias de nuestra época, se verifica ó no, en el fondo de la sociedad humana, un cambio asaz radical que vaya á trasformar, por completo, su manera de ser: si asoma ó no una nueva civilizacion, con nuevas condiciones y nuevas necesidades, que demanda imperiosamente verlas satisfechas en los grandes centros de urbanizacion. Que esa nueva civilizacion existe, es una verdad incuestionable desde el momento en que va el hombre generalizando la aplicacion del vapor y de la electricidad á la realizacion de sus levantados propósitos, desde el momento en que esos poderosísimos medios no están reservados á las grandes colectividades, sino que están al alcance y á la disposicion del individuo. Resta, pues, examinar si la urbanizacion actual, tal cual la hemos recibido de nuestros antepasados, reune desde luego todas las condiciones que la nueva manera de ser de los pueblos y de los individuos, de ella con derecho y con imperio exigen.

Para resolver con acierto esta importantísima y trascendental cuestion, sirve admirablemente la materia que forma el asunto del presente párrafo. Despues de conocida la urbe en su actual estado, vamos á instalar en ella al hombre que ha de darle vida, para hacerla servir como instrumento de sus proyectos, como medio de satisfacer sus necesidades. Este hombre no podrá ser, no será, el hombre calmoso y tranquilo, casi inmóvil, de las últimas generaciones que nos han precedido; sino el hombre de hoy, el hombre activo, emprendedor, arrojado, que roba á su sueño y á su reposo los momentos que sus negocios y sus intereses le exigen; el hombre que en cortos instantes recorre enormes distancias, el hombre que en pocos minutos trasmite y hace circular por toda la redondez del globo sus noticias, sus instrucciones, sus mandatos. Tales son las condiciones del hombre de nuestros dias, del hombre que habita en nuestras urbes. Sigámosle, pues, paso á paso en su febril actividad, y veamos de una vez, si la urbe de nuestros antepasados le suministra y facilita todos los medios que ha menester para la ejecucion de sus pensamientos, ó si, por el contrario, halla en ella motivos constantes y permanentes de rémora, de *entorpecimiento*, de *contrariedad* y de *disgusto*. Nuestros lectores lo juzgarán. Nosotros, siguiendo nuestro propósito, tomaremos nota de todo lo que pasa y no haremos mas que hacer sentir los efectos de todos los detalles de la vida urbana, que individualmente todos conocemos, y que agruparemos en pequeño espacio, cual la naturaleza de nuestras tareas lo exige.

Todo bien considerado, la vida urbana se compone de dos principalísimos elementos que abarcan todas las funciones y todos los actos de esa vida. El hombre está: el hombre se mueve: hé aquí todo. No hay, pues, mas que estancia ó movimiento. Y estos dos elementos tienen en la urbe, como no podian menos de tener, sus dos correspondientes medios ó instrumentos para ejercitarse. Todos los actos de verdadera estancia se verifican en las capacidades finitas, material ó virtualmente ocupadas por la edificacion: todos los actos concernientes á la locomocion se realizan en los espacios indefinidos que se llaman vias. Pues bien, esos dos elementos de la vida urbana, esos dos instrumentos á cada uno de ellos respectivamente consagrados, forman la base de la division con que, para mayor claridad y método mas adecuado, presentaremos lo que constituye la materia de este párrafo. Empezaremos hablando (A) del funcionamiento urbano considerado con relacion á los intervias; en seguida (2 A) trataremos del mismo funcionamiento con relacion á las vias: mas como la accion de la colectividad no se concreta al interior del recinto urbano, sino que revosa al esterior, para lo cual tienen las urbes

lo que hemos llamado campo de operaciones, preciso será que nos ocupemos (3A) de ese funcionamiento esterior. Hay, por fin, en la urbe un poder regulador destinado á establecer y mantener la armonía en todas las funciones: ese poder regulador funciona constantemente de dia y de noche y en todas partes; no seria, pues, racional prescindir de él en nuestro cuadro general de funcionomía urbana, en que tan principal papel representa. Así, aun cuando se aparte un tanto de la estricta senda que nos hemos trazado, habremos de ocuparnos, y nos ocuparemos (4A) del funcionamiento de la Administracion en la urbe.

A.

Del funcionamiento urbano, con relacion á los intervias.

Empezamos por el funcionamiento en los intervias, es decir, de la parte relativa á la estancia, porque la urbe, como quiera que deba responder simultáneamente y de una manera igual y equitativa, así á las necesidades de este, como á las del movimiento, tiene mas especialmente el destino de dar hospitalidad al hombre estante. Es como la venta en un camino, como el parador en una gran carretera, como la estacion en un ferro-carril, como el puerto en la mar. Es ni mas ni menos que un gran apartadero de la vialidad universal, de suerte que la urbe, con todas sus masas de edificacion y con todas sus vias, no es mas que una estancia inmensa donde mora una gran colectividad humana, de la mismísima manera que la casa con sus vias y departamentos forma la estancia de la familia. Justo era, pues, considerar al hombre urbano en su permanencia antes de considerarlo entregrado al movimiento.

En la série de actos correspondientes á la estancia, actos que, como quiera que sea, importa clasificar, damos la preferencia al individuo antes que á la familia, á la familia antes que á la vecindad casera, y á esta antes que á la colectividad que se agita en las diversas casas que componen el intervias, colectividad que desde ahora designaremos con el nombre de *con-vecindad*, á fin de tener una palabra que con la mayor propiedad posible responda á una idea que en este párrafo tendremos que emitir con alguna frecuencia. Por lo mismo empezaremos la série de nuestras observaciones (B) por el funciona-

miento urbano considerado en el departamento del individuo: despues (2B) hablaremos de ese mismo funcionamiento considerado en el hogar: en seguida (3B) lo describiremos con relacion á la vecindad formada por las familias que segun el sistema moderno moran en la misma casa; y finalmente (4B) observaremos ese funcionamiento con respecto á todos los vecinos que componen la colectividad interviaria, y que hemos dicho que llamariamos convecindad, y aqui, como que otro de los vecinos es la via pública, consideraremos tambien con relacion á esta el funcionamiento urbano en el intervias.

B.

Del funcionamiento urbano, considerado en el departamento del individuo.

¿Cómo funciona y actua y lleva su vida el individuo retirado á su departamento? ¿Cómo le sirve ese instrumento fundamental de la estancia, y que es como el ege sobre que gira la vida urbana, cómo le sirve, repetimos, para los actos de su vida individual? Hé aquí la cuestion que vamos á tratar aquí.

Antes, empero, de entrar en el exámen de esa cuestion, se nos atraviesa al paso otra que nos impide llegar á aquella sin que le demos préviamente la solucion que le corresponde. Esotra cuestion que se nos ofrece á primera vista como impertinente, y que, sin embargo, es en el fondo muy pertinente, muy oportuna, y hasta los límites de la trascendencia importante, es la que se enuncia sencillamente con estas tres palabras: ¿tiene el individuo departamento? No es fácil con menos palabras, y aun con mas, proponer un asunto mas grave y por sus consecuencias mas trascendental. Examinémoslo, pues, con alguna detencion, que por cierto lo merece.

Empecemos definiendo, para que con mas facilidad nos entendamos.

Por departamento del individuo entendemos la pieza ó piezas que en el albergue de la familia necesita el individuo para ejercer libre, desembarazadamente y sin molestias, los actos íntimos de su vida, aquellos actos que requieren el retraimiento y la soledad, aquellos actos en que, ora el espíritu, ora el cuerpo material, buscan, ansian, necesitan una espansion y una libertad sin límites, cuyo uso á nadie puede perjudicar, y tal vez sobre todo en lo relativo á elucubraciones mentales, puede ser de grandísimo provecho, y cuya privacion acarrea siempre perjuicios, ora de un género, ora de otro, que

sería interminable enumerar. Ahora bien, ¿disfruta el individuo de un departamento de esa naturaleza en nuestras urbanizaciones? Dirigimos esta pregunta á la conciencia de nuestros lectores, y pedimos que la resuelvan conforme con su propia observacion, en otros y aun en sí mismos. Estamos seguros que cuantos se hayan dedicado ó se dediquen á este linage de observaciones, encontrarán que de cada cien habitaciones ú hogares, solo diez á lo sumo tienen los departamentos individuales que el número de sus individuos requiere. En los más, ni siquiera hay una alcoba para cada individuo, y aun esta muchísimas veces es pieza de paso para otros. Por manera que solo una ligera cortina los separa de las piezas de uso comun. ¿En cuántos hogares una misma alcoba sirve para dos ó mas individuos? En cuántos? ¡esto es horroroso! solo la alcoba sirve de hogar para toda una familia? Y en todos estos casos y en otros muchos, muchísimos, la alcoba tiene escasas luces ó ninguna, y puede servir única y esclusivamente para dormir, y aun esto con perjuicio de la salud individual por falta de la ventilacion necesaria.

En las habitaciones en que ya se disfruta alguna comodidad, el colmo de esta se reduce á concentrar en un dormitorio los individuos de un sexo, y en otro los del diferente; empero, lo que es el individuo, no obtiene casi nunca las consideraciones que se merece, y es casi siempre sacrificado á la falta de capacidad.

De esa falta de departamentos individuales en las habitaciones resultan gravísimos daños en el órden moral, higiénico y económico. Los sentimientos delicados se embotan, se pierden ó pervierten desde la primera juventud. La falta de independencia quebranta la nobleza de las aspiraciones, el aire impregnado de miasmas y de gases, producto de muchas respiraciones y transpiraciones simultáneas, destruye las constituciones naturalmente robustas y enerva las fuerzas físicas, y distraido, por fin, el individuo por la compañía no desciende al fondo de su conciencia, ni puede producir las obras que tal vez en la soledad llevaria á cabo en provecho de la familia y de la sociedad. Supongamos, empero, que hay en la casa un departamento para cada individuo. ¿Cuáles son, en este caso, las condiciones de esas piezas, reservadas al uso individual? Por lo comun reducidas, carecen de la capacidad necesaria para alternar entre el quietismo y la movilidad, alternativa tan sumamente interesante en la vida íntima. Casi siempre, si tiene los muebles que su funcionamiento individual requiere, estos le quitan el espacio para moverse; y si quiere tener espacio, se ve condenado á privarse de gran número de muebles. Y esto que los muebles, sobre todo los mas necesarios, no son otra cosa que un suplemento de piezas que para el debido desahogo ne-

cesitaria. En vez de pieza guardaropa y vestuario, tiene una cómoda ó armario. En vez de pieza de escritorio, tiene una mesa que suple sus oficios. En vez del lugar escusado, comun á toda la familia, tiene una mesita de noche. Y finalmente, en vez de pieza de dormitorio, tiene su cama, que envuelta con cortinas la reemplaza. De manera que cuando llega á obtener una sola pieza para su uso, que es, sin embargo, una gran conquista en nuestra urbanizacion, con la cual estarian satisfechas las noventa centésimas partes de los individuos que constituyen la sociedad humana de las grandes urbes, cuando ha logrado ese *summum bonum*, se vé precisado con todo á dormir, trabajar, vestirse, satisfacer sus necesidades y ejercer todas las funciones que su organismo exige, encerrado en esa sola pieza, que á mayor abundamiento carece, por lo comun, de la capacidad y holgura necesarias, así en su area, como en su cubo atmosférico, que rarísimas veces puede contener el aire que necesita para respirar sin perjudicar sus pulmones y su salud durante las horas del descanso en que permanecen interceptadas las comunicaciones con el esterior. El arte, con sus muebles y cortinas, ha suplido las divisiones y compartimientos: para suplir ó ganar capacidad no hay recurso en lo humano.

2 B.

Del funcionamiento urbano, considerado en el hogar de la familia.

Tambien aquí se nos ofrece una cuestion prévia, análoga á la que hemos encontrado al tratar del departamento individual. Tambien aquí puede y aun debe preguntarse: ¿tienen todas las familias hogar? Y vive Dios, que si por hogar hemos de entender un conjunto de piezas separadas de toda otra vivienda, por medio de una puerta cerrada á voluntad del jefe, y que contenga todas las piezas indispensables, no precisamente convenientes, para que la familia pueda estar y vivir con la comodidad é independencia que á su organismo cuadra; escasas, muy escasas serán las que tengan un verdadero hogar. De las viviendas se han ido quitando, como hemos visto en otra parte, una tras otra hasta las piezas mas precisas. Son en gran número las habitaciones reducidas simplemente á dormitorios, siendo todas las demás piezas de uso comun á la vecindad. Hasta la cocina, que es lo que constituye esen-

cialmente el hogar, ha sido arrebatada á la vivienda de la familia. Si la marcha de las construcciones sigue por algun tiempo mas este camino, la sociedad humana va á encontrarse sin la familia que constituye, sin embargo, su base fundamental, y entraremos, á no dudarlo, en una era de pleno comunismo.

Dejando á un lado á todas esas desgraciadas familias, cuyo número, sin embargo de que no es corto, va todos los dias en considerable aumento, dejando á un lado, repetimos, esas numerosas y desgraciadas familias, habituadas por no tener hogar propiamente tal, á cocinar en comun, á comer en comun, á recibir sus visitas en comun, á satisfacer sus necesidades corporales en un lugar comun, y algunos hasta á dormir en comun, apartando los espantados ojos del cuadro desgarrador que esa vida comunista nos ofrece; pasemos á examinar, cómo funcionan en sus respectivos hogares, las que tienen la fortuna de disfrutarlos.

Si consideramos por un lado todas las funciones que la familia debe ejercer, y por otro los medios que para ese funcionamiento le ofrece el hogar, tal cual generalmente se encuentra construido; rarísimos son los que se nos ofrezcan dotados de todas las piezas al efecto necesarias.

Prescindiendo de la estancia individual que ya hemos visto antes de que manera se halla satisfecha, y limitándonos á los actos comunes, á todos los que componen la familia; observamos que la mayor parte de los servicios, tienen que acumularse y desempeñarse en una sola pieza, aunque sean por su naturaleza muy heterogéneos. El comedor está muchas veces en la cocina, otras veces en la sala de un dormitorio, del cual solo una cortina lo separa, viniendo á confundirse los crasos olores de la comida con los fétidos de la alcoba. A veces tambien hace de comedor la sala de recibir, no sin molestia de recibidores y de recibidos, pues aquellos no quisieran verificar delante de forasteros un acto de la vida íntima de la familia, en que se permiten ciertas espansiones que no es agradable que trasciendan, y los forasteros se ven condenados á sufrir asi lo disgustante de ciertas escenas familiares, cómo los olores de la comida, que en ocasiones repugnan.

Las salas de recibir, por otra parte, son casi siempre complementos de los dormitorios á ellas adosados, en lo cual seguramente nada gana ni la higiene, ni el buen parecer, ni la independencia de los actos íntimos á que la alcoba está consagrada, ni á veces la moral.

Las alcobas, que por necesidad han de ser comunes á los indivíduos de cada sexo en particular, y aun la reservada á los jefes de la familia, que tambien por regla general es comun á los dos, casi nunca tienen la holgura

necesaria para el desembarazado ejercicio de los actos que en su recinto, que debiera ser sagrado, han de ejecutarse; y quitando el espacio que han de ocupar las camas y demás muebles indispensables, son muy contadas las que cerradas por la noche, pueden contener la cantidad de aire atmosférico necesario á la respiracion durante las horas del sueño.

La cocina, con grave daño del aseo, no menos que de la higiene, es al propio tiempo fregadero y vertedero, por manera que actos que naturalmente se rechazan, vienen á practicarse en un mismo sitio, que para colmo de contrariedades, es casi siempre muy reducido, y dotado además de poquísima luz, que recibe muy reflejada y cansada por el cañon de un patinejo.

El lugar escusado, cuando no se convierte en tal el mismo vertedero de la cocina, cosa por desgracia harto frecuente, es uno solo para todos los individuos y sexos de la familia. Los incidentes y encuentros poco gratos, y á veces ocasionados á consecuencias menos gratas á que ese comunismo puede dar lugar, particularmente en familias algo numerosas, son mas para imagidos que para dichos.

La general estrechez de los pasillos es no menos ocasionada á tropezones y encuentros y entorpecimientos para la pequeña vialidad doméstica. La oscuridad, que casi siempre reina en esos sitios, aumenta los peligros que en algunos casos se han convertido en realidades harto sensibles.

Hasta aquí hemos considerado las piezas en sí mismas: si las consideramos en sus relaciones recíprocas, al contemplarlas distribuidas todas enmedio de su relativa pequeñez, sobre un área de reducidas dimensiones; no estrañaremos los olores poco gratos que desde la cocina, del vertedero y del escusado se desparraman profusamente por toda la habitacion, penetrando con grave daño de la salud, hasta á los dormitorios.

Tampoco estrañaremos, bajo este punto de vista, los estorbos, incomodidades y molestia que los indivíduos de las familias se causan unos á otros por efecto del reducido espacio en que se ven condenados á funcionar. Si fuese posible reducir á un cálculo exacto el tiempo y el trabajo útil, que por tal razon se pierden en las familias; estamos seguros que el resultado habia de espantar aun á aquellos genios mas superficiales que se desdeñan de pararse en estos pequeños detalles que llaman frusleríias, sin embargo de que absorben una buena parte de la vida del hombre social. Y si á estas pérdidas materiales se agregan los disgustos y disputas que por ese roce violento é inevitable se ocasionan; se comprenderá cuan perjudicial es, bajo el punto de vista higiénico, moral, social y económico, la estrechez de los hogares.

Aparte de todo esto, hay que considerar en ellos los efectos de la luz y

del aire esterior, ó con mas propiedad de la falta de esos elementos. Lo reducido de las piezas, obliga casi siempre á que los vanos destinados á introducir en lo interior dichos elementos, sean mezquinamente desproporcionados para su objeto, y la luz que viene causada por la séric de reflejos que sufre en las paredes de los edificios fronterizos, penetra difícil y penosamente por entre semejantes aberturas, y casi nunca llega á alumbrar perfectamente todo el recinto. Esto es causa de que para toda suerte de labores solo quede util en cada pieza la pequeña zona pegada á la ventana ó balcon. Por otra parte, el aire que por tales aberturas penetra, sobre venir despojado de su pureza natural por los miasmas recogidos en la calle ó en los pátios, no puede tampoco recorrer todo el ámbito de la pieza ni lanzar el que permanece estancado en los multiplicados rincones.

Fáltanos todavía tomar en cuenta la influencia de otro elemento perturbador, influencia que es por cierto bien ingrata, á causa principalmente del reducido espacio del recinto doméstico y mas inmediatamente de la naturaleza de los endebles tabiques divisorios. Aludimos al ruido, que de muchos modos y por diferentes motivos se produce en el interior del hogar por los individuos de la familia. Al moverse, al hablar, al evacuar ciertas necesidades y al practicar muchísimos actos del menage, se producen siempre ruidos mas ó menos fuertes, mas ó menos penetrantes, mas ó menos ingratos, que casi siempre nos molestan, y á veces nos repugnan por las ideas poco gratas que hacen nacer en nuestra mente. Pues bien, esos ruidos, que por otra parte no es siempre fácil evitar, se estienden y propagan y difunden por todo el ámbito de una reducida vivienda, acrecentados á veces por lo retumbante de los ecos, porque los tabiques y biombos no pueden ser parte para evitar esa propagacion, que por el contrario muchas veces favorecen con su propia sonoridad.

Esa séric de molestias, ese cúmulo de incomodidades, esa continuacion de contrariedades que en el seno del hogar doméstico se esperimentan, producen con su repeticion apenas interrumpida, cierto disgusto, fastidio, desabrimiento que á veces para desgraciadamente en desapego. De tal manera, que la urbanizacion actual, al reducir á impulsos del codicioso aprovechamiento del solar y del espacio, el numero de las piezas del hogar y su capacidad, y al obligar por consecuencia de esto á las familias á revolverse violentamente para su funcionamiento en un estrechísimo recinto, no parece sino que se proponga la destruccion de esa primera entidad social, sin la que la sociedad misma es inconcebible.

3B.

Del funcionamiento urbano, considerado en la casa con respecto á las diferentes familias que la ocupan.

Y todavía esa série de contrariedades y sinsabores, causa poderosa de tanto malestar, no termina en la puerta de la habitacion ni en sus paredes circundantes. Todavía esas molestias serian hasta cierto punto tolerables, como producto que al fin son del funcionamiento de la misma familia, pues nada mas natural que conllevar en el recinto doméstico las incomodidades que unos á otros se causan sus individuos. Mas como si no bastasen esas incomodidades interiores, vienen otras exteriores á acrecer su gravedad y su intensidad. La sobreposicion de viviendas, asi como su juxtaposicion sobre un mismo solar y en una misma casa, han venido á destruir por completo y en todos conceptos y sentidos, el tranquilo y pacífico aislamiento en que la vivienda debería estar y estuvo, á no dudarlo, en otros tiempos. Esta clase de construcciones, este inconsiderado amontonamiento de viviendas han sido un gran paso para el comunismo. Las familias no pueden funcionar en esos grupos sin valerse de medios ó instrumentos comunes á todos los que forman la pequeña vecindad. La puerta de la calle es comun, y tambien comun el servicio de la portería, si la tienen. La escalera es asimismo comun y para todos los usos. Comunes son los pátios interiores. Comunes los pozos, cisternas, y casi siempre las fuentes, si la casa las tiene. El terrado y azotea, si lo hay en la casa, es tambien comun á toda la vecindad; y por fin son comunes los conductos de exportacion de aguas, así como los de importacion, no menos que los de chimeneas, los de los escusados y el del alumbrado.

Todavía no acaba aquí ese comunismo doméstico, pues cabe bien decir que los tabiques divisorios entre habitaciones juxtapuestas, y asimismo los techos que son respectivamente suelos en los sobrepuestos, tambien cabe afirmar repetimos, que todo esto es comun.

Las molestias y disgustos que ese comunismo impuesto por las construcciones produce, son incalculables. El comunismo de la puerta, entre otros muchísimos lances desagradables á cual mas, ha llegado á ser en ocasiones causa de robos y otros atentados consiguientes.

La comunidad de las escaleras, además de los entorpecimientos que produce en esa primera vialidad doméstica, es ocasionada á mil otras contingencias de diverso género, en cuya enumeracion y exámen no queremos entrar.

La comunidad de los terrados y azoteas, dá lugar á percances y á casos que á veces se elevan á la categoria de crímenes, y á veces forman el sujeto de anécdotas de que la juventud se rie, y que la edad madura deplora.

La comunidad de pátios y patinejos produce efectos análogos á los que acabamos de indicar, y las relaciones que por ellos se adquieren no siempre son santas. La comunidad de patios los convierte además en un mentidero de la vecindad, donde se ejerce en toda su amplitud la chismografía, y á su inmundo fondo van á ser arrastradas no pocas veces reputaciones que no son quizás dignas de semejante ignominia. El mas grave, empero de los inconvenientes que la comunidad de patios encierra, es el de la pesquisa ó registro. Los vanos que dan al patio, y que generalmente se corresponden fronterizos unos á otros por razon de la simetría arquitectónica, sirven de atalaya á los vecinos para fisgonearse unos á otros. Hasta en lo mas recóndito del hogar doméstico, por medio de tales agujeros de los patios, penetra la impertinente mirada de un vecino ó de una vecina, empeñados en escudriñar vidas ajenas. En las construcciones actuales apenas hay medio de encerrar un secreto de familia en el interior del hogar, de manera que no trascienda. El enemigo mas capital que tiene la independencia del individuo y de la familia, son esas ventanas de los patios, por donde viene á sorprendernos y espiarnos, cuando menos lo presumimos ó pensamos, la escudriñadora mirada de la vecindad.

La comunidad de los pozos, fuentes y cisternas acarrea frecuentes reyertas y continuas desazones, ora acerca de la cantidad de agua, ora acerca del modo de sacarla, y ora por otras mil circunstancias, á veces insignificantes, que prueban, sin embargo, lo incompatible de la comunidad forzada.

La comunidad de los conductos para la esportacion de aguas de menaje y de los escusados, son una causa permanente de humedades, de suciedad y de vistas y olores repugnantes, que no siempre son efecto natural y espontáneo de las construcciones, pues algo contribuye á ello la manera de usarlo, en que cabe descuido ó intencion.

Cuando hay comunidad en los conductos de esportacion del humo, cosa hoy menos frecuente á causa del empleo del económico palastro, es muy fácil la trasmision de los humos de unas á otras habitaciones con recíproca molestia de sus moradores.

La comunidad en los conductos para la distribucion, entre los diferentes hogares, de aguas potables, importa perjuicios, disgustos y disputas, que vienen á aumentar de una manera poco grata el cuadro de la armonía vecinal.

La comunidad en las tuberías de distribucion del gas para el alumbrado, es con alguna frecuencia ocasion de desgracias y desastres, en que los vecinos inocentes pagan la misma pena que los culpables ó descuidados. No una vez sola la vecindad de una casa entera ha sido víctima del descuido de uno solo de los comuneros.

La comunidad, empero, que mas sensibles efectos produce, es, á no dudarlo, la de las paredes, ó mejor, tabiques divisorios en los hogares colaterales de una misma casa, y la de los suelos y techos en los sobrepuestos. Esos efectos son tanto mas enojosos, cuanto que son contínuos, incesantes, de todos los dias, de todas las horas; porque todos los dias y todas las horas, aun en las nocturnas, hay ó puede haber en las habitaciones movimientos y ruidos de diversas clases, conversaciones, altercados, cantos, gemidos, bailes y mil otros incidentes propios é inseparables del funcionamiento doméstico, de ese sagrado recinto en que el hombre nace, vive y muere, y en que tienen lugar todos los actos de la vida íntima; y los diversos ruidos que cada uno de esos incidentes produce, trascienden instantáneamente á las habitaciones vecinas al través de los endebles tabiques que en el sentido vertical las separan, ó bien, y con mas fuerza, al través de los techos cuya hueca construccion en bovedillas con la subterposicion de cañizos, les convierte en verdaderas cajas armónicas que no solo trasmiten los sonidos tales cuales los reciben, sino acrecentados á veces por sus propias vibraciones. No es posible, ciertamente, enumerar la serie interminable de molestias que esto produce en todas las familias, molestias que en situaciones dadas pueden ser y han sido motivo de sérios disgustos. ¿A qué, por otra parte, entrar en ulteriores detalles de una cosa que está en la conciencia de todo el mundo?

4 B.

Del funcionamiento urbano, con relacion á la convecindad de todas las casas que constituyen el intervias.

Las complicaciones del funcionamiento acrecen á medida que aumenta, primero, el número de individuos de una misma familia, segundo, el número de familias de una misma casa, y tercero, el número de casas en un intervías; por manera que en este último vienen á condensarse todas las molestias é incomodidades que constituyen el malestar del hombre urbano.

En el intervías las casas están juxtapuestas, no siempre, empero, del mismo modo y forma. La juxtaposicion puede ser por uno, por dos y hasta por tres lados, y las molestias que ella ocasiona van en aumento, á proporcion que es mayor el número de lados que afecta. Los perjuicios se derivan, en esta posicion, del contacto de las paredes envolventes; mas ese contacto seria menos dañoso, si por lo comun no se convirtiese en una identificacion de las paredes divisorias, lo cual sucede con harta frecuencia; pues en algunas urbes es costumbre introducida por la especulacion y consiguiente aprovechamiento del terreno, que una misma pared sirva á dos casas contiguas. Y cuando así no sucede, se gana en la delgadez del muro lo que se pierde por falta de comunidad. Así es, que todos los inconvenientes que trae esta consigo, y de que vamos á hacernos cargo, tienen lugar tambien cuando el muro divisorio es un compuesto de dos, pero de tal naturaleza, que los dos juntos no alcanzan al espesor de una verdadera pared envolvente.

La medianería, ó sea comunidad de la pared divisoria en casas juxtapuestas, trae consigo perjuicios de bastante monta, que además de afectar á los moradores de las casas, alcanzan tambien á los propietarios.

Esta comunidad de paredes permite fácilmente la trasmision de los ruidos de una á otra casa, causando incomodidades á sus moradores.

La comunidad de paredes medianiles hace comunes los resultados de los desastres que en cualquiera de las casas, así unidas, tengan lugar. Si una de ellas sufre un incendio; las convecinas sufrirán las consecuencias de ese siniestro. Lo mismo sucede cuando una de ellas se derrumba. Así, es hasta vulgar comparar estas construcciones con un castillo de naipes, en que el tocar á una sola afecta á todas las encastilladas y recíprocamente apoyadas.

La comparacion no pueder ser ni mas exacta, ni mas gráfica, como lo son casi siempre las que proceden del sentimiento popular. Aun en los derribos cuidadosamente dirigidos por el arte, se esperimentan los malos efectos de esa comunidad, y rarísimas veces pueden permanecer impunemente en sus habitaciones los vecinos de las casas colaterales á la derribada.

A veces, por el lado en que no hay juxtaposicion, se forma la divisoria por medio de un patio que encierra todos los inconvenientes de la comunidad que acrecen en razon inversa de su anchura, la cual nunca es tal, que llegue á neutralizarlos. Cuando esa comunidad de patios se establece entre varias casas, ocasiona las mismas molestias, incomodidades y peligros que hemos indicado al hablar de los patios interiores de la casa, con la sola diferencia de que para apreciar su intensidad, es preciso multiplicarlos por el número de vecinos concurrentes ó copartícipes de esa comunidad, ya sea con respecto al suelo, ya con respecto al espacio, luces, ventilacion y sobre todo vistas y el consiguiente registro.

A parte de esos inconvenientes, que llamaremos trascendentales, porque trascienden de una á otra de las casas juxtapuestas, la juxtaposicion por si sola acarrea en lo interior de esas casas efectos harto perjudiciales al bien ordenado y cómodo funcionamiento. Por donde quiera que esta exista, no se pueden abrir vanos de ninguna clase, y de consiguiente todas las piezas que dan á los lados juxtapuestos se ven privadas del goce natural de la luz y del aire. De ahí provienen las muchas piezas oscuras, donde el aire permanece estancado, que existen en todas las habitaciones de casas juxtapuestas. La accion, si así puede llamarse, de los patios interiores, no alcanza á difundir la luz y el aire por todos los rincones de la construccion mejor ordenada, cuando se encuentra envuelta en dos ó tres de sus lados por paredes macizas.

Las casas juxtapuestas carecen siempre de los medios auxiliares de espansion que la vivienda del hombre ha menester para su funcionamiento, emanando de ahí que todos los actos de ese funcionamiento espansivo, que es imposible verificar por los lados inutilizados por la juxtaposicion, vayan á practicarse en la calle que fué desde su origen, y todos los esfuerzos administrativos no han podido conseguir que dejase de ser, considerada como el patio particular del funcionamiento doméstico.

Desgraciadamente para este, la estrechez general de las calles hace que semejante patio adolezca de los mismos inconvenientes que hemos hecho notar en los intervias, siendo todavia de mas importancia los inconvenientes que esto produce, ora á causa del mayor número de partícipes de esa comunidad que alcanza, no solo á los vecinos del intervias fronterizo, sino tambien

á todos los transeuntes, y ora tambien porque la calle es no pocas veces mas estrecha que los mismos patios interiores. Para dar una idea de los acontecimientos graves á que esa con-vecindad de los intervias separados solo por una estrecha calle, puede dar lugar, prescindiendo del millon de anécdotas que se cuentan, y mas que podrian contarse de diversa índole y carácter, que han tenido por origen y causa esa con-vecindad, diremos solo que en las oficinas de cierto obispado que conocemos, y probablemente habrá sucedido lo mismo en otros que desconozcamos, existen un sin número de causas de divorcio basadas todas en acusaciones y testificaciones provenientes de la inspeccion ocular ó registro ejercido hasta en el interior de una alcoba desde las casas de enfrente. Y es de notar que en algunas de estas causas ocurrió el incidente de dudarse acerca de la verdad de algunas declaraciones asaz minuciosas, y que para resolver esa duda el tribunal eclesiástico se trasladó sobre el terreno para cerciorarse de la posibilidad, cuando menos, de que la observacion aseverada hubiese podido tener lugar, y en todos ó casi todos estos casos resulta justificado que el testigo real y verdaderamente pudo ver en el interior de la alcoba fronteriza desde el punto de su inspeccion los actos denunciados. Esto es demasiado elocuente para que juzguemos necesario estendernos en ulteriores comentarios.

Además de este funcionamiento relativo á vistas, luces y ventilacion, ejercen los moradores del intervias otros en la calle, asi en su área como en su cubo atmosférico. La estrechez de las habitaciones, la falta de patios interiores holgados, la compresion ejercida por las juxtaposiciones, obligan á estos moradores á buscar algun desahogo en la calle, que consideran como apéndice auxiliar del intervias, y más particularmente la zona adosada á los paramentos que circunda y define en todo su alrededor la masa edificada. Así es que los habitantes de los pisos del ras de la calle, abren sobre esta sus puertas que, si abriesen hácia el interior, estrecharian el local y serian un grave inconveniente para funcionar en él. Además los establecimientos de comercio al por menor sacan á la calle, todo lo que pueden, sus muestras y aparadores. Todos los pisos sacan sobre la calle sus balcones y otros cuerpos salientes. En casos de obras ocupan los vecinos las aceras y hasta la calle, ora para derribar, ora para construir, ora para reparar y embellecer las fachadas.

Empero todas estas y otras funciones provenientes del intervias sobre la calle que lo limita, tendremos lugar mas oportuno para tomarlas en cuenta, cuando tratemos exprofeso del funcionamiento en las vias urbanas que son las que constituyen el lugar en que dichas funciones se ejercitan. Aquí bas-

ta dejar indicado que la fuerza impulsiva de esas funciones procede del intervias y de sus actuales condiciones.

2 A.

Del funcionamiento urbano, considerado en las vias.

Vamos á examinar el funcionamiento urbano en las vias de la urbe, es decir, el asunto mas complicado y difícil que pueda presentarse en materias de urbanizacion. En la via vienen á funcionar todos cuantos elementos de vida encierra la urbe, todos cuantos á ella se dirijen, ó por ella han de atravesar, y al mismo tiempo todos los medios y todos los instrumentos que ha inventado el hombre como auxiliares de su locomocion, y de la de cuantos objetos le conviene trasladar de un lugar á otro. Y todo este conjunto inmenso de cosas semovientes y movibles concurren á la via pública de una urbe por diversos caminos, en distintos rumbos, y hasta en opuestas direcciones. De manera, que al paso que unas veces parece que se coadyuvan y empujan, otras se interrumpen lateralmente, y otras por fin, parece que defrente van á chocarse. Todo en ese animado cuadro que representa el movimiento y la vida de las urbes, todo tiene carácteres de índole y naturaleza diversos. Diversos son entre sí los motores, diversas son entre sí las cosas movidas, diversos los rumbos que siguen, diversa la velocidad con que marchan, diverso el objeto á que se encaminan, y hasta diversos los medios sobre que se mueven ó son movidos. Y toda esa multitud incalculable de cosas tan diferentes, tan heterogéneas, al venir á funcionar sobre la via, piden á esta cada una de por sí en nombre del bien general y de la pública utilidad, los medios adecuados al funcionamiento peculiar y especial, segun la índole que á cada una caracteriza. El movimiento directo tiene una exigencia, y otra el trasversal: una tiene el que vá á pié, otra el que vá á caballo ó en carruage, y otra el de arrastre, y otra el de á lomo: una el que marcha con velocidad y otra el que vá pausadamente: unas son las exigencias de todos en plena calle, y otras en los encuentros, y otras en las encrucijadas. Solo en un punto esa diversidad innumerable de movimientos están conformes, y es en la exigencia de holgura, desembarazo y facilidad en el funcionamiento.

Desde luego se puede asegurar que en ninguna de nuestras urbes se ven

satisfechas esas exigencias. Solo en una urbe modelo que con el estudio de todas esas necesidades, y á tenor de los principios y reglas conducentes á su ratisfacion se hubiese levantado, podria esto lograrse. Mas como esa urbe no existe, dicho se está que gran parte de las exigencias del movimiento han de quedar desatendidas. Por manera que no hay en el fondo mas cuestion, que la de mas ó de menos; y en este concepto, aquella urbe será la mejor, en que sea menor el número de esas exigencias desatendidas, y la peor aquella en que sean las menos las satisfechas.

En la imposibilidad de examinarlas todas una por una, vamos á dar las reglas generales de buen criterio, la piedra de toque á que nuestros lectores habrán de referir sus juicios. Nosotros examinaremos el funcionamiento urbano sobre la via bajo todos sus aspectos, y veremos de que manera responden las vias urbanas á las necesidades que bajo este punto de vista les impone el objeto esencial de su construccion. Para establecer, empero, algun órden en materia de suyo tan estremadamente complicada, para que nada se evada á nuestras investigaciones, para esponer con algun método y la claridad conveniente nuestras observaciones, consideraremos todas las diversas funciones que en la via pueden ejercerse, divididas en dos grandes grupos, comprendiendo en uno las relativas al movimiento directo ó en sentido longitudinal, y en el otro las provenientes del trasversal. Uno y otro grupo presentan otras divisiones de segundo órden, que iremos haciendo á proporcion que se nos ofrezcan al paso. Por el pronto, empezaremos (B) por el funcionamiento considerado en su tendencia á lo largo de la via, despues (2B) nos haremos cargo del funcionamiento que afecte una direccion trasversal, y finalmente (3B) destinaremos un pequeño tratado á examinar la de ambos movimientos en los sitios en que simultáneamente funcionen.

B.

Del funcionamiento urbano en la via y en el sentido longitudinal de la misma.

Diversas son las fases bajo las cuales se presenta ese funcionamiento. Siempre es vialidad, siempre movimiento; pero esa vialidad y ese movimiento producen diversos efectos, ora segun sea el motor, ora segun sean los instrumentos, ora segun el modo y forma, y ora por fin segun el medio. La lo-

comocion, así puede verificarse á pié, como á caballo y como en coche, y así como el peaton puede marchar suelto y desembarazado ó con su carga; así tambien las caballerías pueden marchar sueltas como cargadas; y esta carga puede ir á lomo lo mismo que arrastrada, cualquiera que sea el instrumento que para semejante arrastre se emplee. Tambien puede venir el caso en que el motor no sea un hombre ni caballería ni otro animal, sino solo una máquina subordinada á la voluntad del hombre. En este último caso, hay casi siempre en la vía un cambio de medio que responde á la índole del motor, ya que hasta ahora no han producido resultados los ensayos practicados para hacer funcionar esa clase de locomocion sobre los arrecifes ordinarios. La menor ó mayor rapidez constituye tambien una nueva diversidad.

Ahora bien, entre todos esos motivos de division, nosotros para nuestro método hemos preferido el que se funda en el motor, y que implícitamente trae consigo el del instrumento y aun el del medio. Así pues, y puesto que la via sobre que el funcionamiento de locomocion se ejercita, tiene aceras para los viandantes pedestres, y arrecife para las caballerías y sus arrastres, consideraremos ese funcionamiento practicado por el hombre á pié para examinarlo luego como practicado por las caballerías y sus arrastres, sin perjuicio de tocar, no sea mas que de pasada, el funcionamiento de una máquina locomotora, ya que tambien esta ha empezado á penetrar en alguna calle de una que otra urbe, como anuncio de lo que será cuando penetre por todas ellas. Segun este método, hablaremos primero (C) del funcionamiento en el sentido longitudinal de la via verificado por peatones, y luego (2C) del verificado por caballerías.

C.

Del funcionamiento verificado en el sentido longitudinal de la via por peatones.

Bajo el punto de vista de los efectos y resultados de la locomocion directa, que es como consideramos aquí el funcionamiento sobre la via, no es seguramente la locomocion pedestre la mas importante. Como no obstante, tiene esa importancia el hombre que la verifica; hemos preferido empezar por ella para rendir ese homenage de respeto al que es orígen y objeto de todo lo urbano, y al propio tiempo, para quedar mas desembarazados despues, al

tratar de la vialidad ecuestre y rodada, con toda la estension que sus inmensas complicaciones exigen.

Todas las funciones relativas á la locomocion pedestre, tenian antes por campo la calle entera en todo su ancho, y en este campo, venian á confundirse todas las clases de vialidad que podian verificarse en las urbes, donde seguramente no era el movimiento lo que predominaba. Cuando despues, mas adelante, la locomocion fué tomando creces; como que confundir entonces á todas las diversas especies habria sido ocasion de continuos percances; verificóse en el área vial una distribucion que pareció la mas equitativa, asignándose la zona central para caballerías y carruages; y quedando, por consiguiente, reducida el área destinada á los peatones, á las dos zonas colaterales á la central, adosadas en uno y otro lado á los paramentos de la edificacion. Estas dos zonas laterales son, pues, las que constituyen hoy el lugar de funcionamiento de los viandantes pedestres; y vamos á ver cómo allí se ejercita semejante funcionamiento que, por muy sencillo que parezca, no deja de tener sus complicaciones y ofrecer sus dificultades.

Ante todo importa hacer notar que en la distribucion de zonas viales, resultaron algunas calles en que no habia espacio para las diferentes clases de movimiento, y en que, por consiguiente, ó el ecuestre y rodado habia de quedar escluido, ó habia de caber una suerte análoga al pedestre. La importancia que la locomocion rodada ha ido adquiriendo, ha sido causa de que á él se sacrificaran los hasta entonces inconcusos derechos de los peatones. Así es que calles hay en las cuales ni rastro de campo de funcionamiento encontramos para esta clase de locomocion, y donde, si ella quiere funcionar, no tiene otro recurso ni mas medio, que verificarlo en el arrecife por entre carruages y caballerías, corriendo el peligro consiguiente. Nada mas diremos de esta situacion, tan anómala como terrible, que las Administraciones toleran, sin embargo, y permiten tal vez con demasiada frecuencia.

En cambio, y como en compensacion, bien que escasa, de aquel sacrificio, hay alguna que otra calle, cuya area se halla convertida toda en acera, y donde, por consiguiente, queda prohibido el tránsito de carruages y caballerías, pudiendo los peatones despacharse, como suele decirse, á su gusto. Las calles de esta naturaleza, que al propio tiempo sean real y verdaderamente públicas, son muy contadas; abundan algo mas las que con tal objeto ha abierto la industria privada, que ha sabido especular admirablemente con el tránsito de los peatones, á quienes ha ofrecido alguna holgura y sobre todo seguridad contra los peligros que en las calles comunes ocasiona

siempre la confusion de las diversas clases de movimiento funcionando en reducida area.

Prescindiendo de esos dos opuestos casos, que son una escepcion de la regla general, pasemos ya á examinar el funcionamiento de la locomocion pedestre en la acera.

En primer lugar, debe observarse que son muy raras las aceras que tengan la holgura necesaria para dar cumplida satisfaccion á las necesidades del tránsito, sobre todo cuando por circunstancias especiales, que en todas las calles suelen ser muy frecuentes, se aglomera un número siquiera regular de concurrentes. Atendido el predominio que, como antes hemos dicho, ejerce en nuestros dias la vialidad rodada, ha sido cosa lógica el privar á la pedestre, ya que no de toda su senda, al menos de aquella parte que se ha conceptuado podérsela quitar buenamente, para dar al arrecife mayor holgura. Esta distribucion, en que seguramente no ha presidido la equidad, es la causa de que las aceras sean, general y relativamente al arrecife, estrechas. Y esa estrechez acrecentada á cada paso por las adiciones esteriores que á los paramentos de los edificios sobreponen sus propietarios y los inquilinos, ha sido orígen de ciertas disposiciones legales, ó bien de costumbres que ya tienen fuerza de ley, en virtud de las cuales el peaton debe marchar siempre por su acera derecha. De esta manera se comparten los movimientos de ida y de venida, se evitan en gran parte los empujones provenientes del choque directo, y la locomocion pedestre funciona indudablemente con alguna mayor soltura. En los tiempos pasados, cuando el uso público no habia sancionado todavia esa laudable costumbre, y cuando se consideraba como un desdoro el descender de la acera, á causa de la comun suciedad del arrecife, que entonces se llamaba con toda propiedad arroyo, en aquellos tiempos la preferencia de paso sobre una misma acera entre dos personas que venian de vuelta encontrada, era frecuentemente ocasion de sensibles cuestiones y riñas, que algunas veces se resolvian á viva fuerza y á estocadas. Hoy la ley ó costumbre de que hemos hablado, señala á cada uno su camino y su derecho, razon por la cual no tienen ya lugar, al menos con razon y fundamento, reyertas de esa naturaleza, sin embargo de que no han desaparecido desgraciadamente las ocasionadas por los empellones, efecto natural de la estrechez de la senda, y de que no siempre es fácil ó posible seguir el rumbo legal.

A fin de formarse una idea lo mas cabal posible, acerca de los percances entre peatones, que diariamente tienen lugar en las aceras, asi como del orígen y causa de tales percances, debe tomarse en cuenta la diversa manera y forma diferente con que semejante funcionamiento se verifica.

En primer lugar, debe tenerse presente que no siempre van los peatones solos y uno á uno. Los lazos de familia ó de la amistad ó del interés, hacen que con muchísima frecuencia vaya el hombre acompañado de uno, dos, tres ó mas individuos, y á veces de diferente sexo, circunstancia que agrava las situaciones aventuradas que pueden presentarse. Un hombre ligero y robusto, cuando va solo, marcha á su antojo y capricho sin que le detengan los empujones que dá y recibe al abrirse camino, desafiando con valor los peligros que los encuentros puedan ocasionarle. Si es anciano; su natural debilidad y prudencia le conducen á ceder, y se hace voluntariamente víctima de las exigencias de los demás, aun cuando interiormente deplore el inícuo sacrificio.

La compañía acrecienta en tales casos los peligros. Dos ó tres hombres que marchan unidos por una acera, departiendo tal vez sobre asuntos interesantes, poseidos todos igualmente de su propia dignidad, han de ir precisamente en línea de frente: el pedisecuo ha sido siempre reputado como de inferior condicion al que le precede. ¿Cómo, empero, conservar esa juxtaposicion en una acera donde apenas coge una pareja de frente y donde á la vez se presentan muchas de estas y muchos individuos sueltos además, que demandan con no menos razon el paso libre y desembarazado? En las mil situaciones de diversa naturaleza que casos análogos pueden crear en la acera, se comprenden sin dificultad los disgustos, disputas y reyertas que cotidianamente ocurren.

El estraordinario volúmen qué la moda con sus ahuecadores ha impuesto á las damas de nuestros tiempos, aumenta en gran manera las dificultades del paso por nuestras aceras, con tanta mas razon, cuanto que las consideraciones debidas al sexo débil imponen al mas fuerte ciertos sacrificios que no todos saben hacer con espontánea hidalguía.

La diversa velocidad, es tambien orígen de no pocos percances en el estrecho campo de nuestras aceras. El que lleva prisa, atropella al que no la tiene, y el conflicto arrecia, segun sean mas ó menos numerosos los grupos ó personas entre los cuales se establece esa especie de competencia, siempre sensible, pero inevitable, mientras no sean mas espaciosas las aceras.

La lucha es mas temible, cuando se establece entre los que van y los que están parados. Adosadas naturalmente nuestras reducidas aceras á las tiendas, los aparadores de estas y sus muestrarios son un aliciente á la curiosidad de los transeuntes que se paran á veces en compactos grupos á contemplar las novedades que se ofrecen á su vista. Idéntico efecto producen los carteles y anuncios y aun los bandos de la autoridad, no menos que los ven-

dedores ambulantes que colocan en los bordes de la acera desde el arrecife los objetos de su comercio. El encuentro de personas amigas es asimismo un motivo de parada. Estos y otros incidentes que seria muy difuso enumerar, demuestran que las paradas son como una circunstancia casi permanente y continúa de las aceras. Y sin embargo, no hay parada que no ocasione mayores ó menores perjuicios al mundo transeunte que se vé en la dura alternativa, ó bien de pasar por la humillacion de bajarse al arroyo, ó bien de andar á empujones, tal vez á cachetes, con los siempre impertinentes parados.

No omitiremos otro incidente que diariamente y en todas las calles de una grande urbe viene á aumentar el número de los fracasos propios de nuestras aceras, y su complicacion y gravedad: aludimos á los peatones que van cargados. Por una parte, la poco grata situacion de estos infelices les hace acreedores á las mayores consideraciones. Pero como de ellas con harta frecuencia abusan; como en vez de procurar eludir las molestias y perjuicios y daños que el tropezar con su carga pueda acarrear, parece que buscan ocasion de ofender con ella al prójimo transeunte; sucede muchísimas veces que dan motivo á cuestiones graves y á disputas y á reyertas, tras los coscorrones y destrozos causados. Es seguramente una iniquidad lanzar los peatones cargados al arrecife ó arroyo donde se confundan con las bestias de carga y arrastre, y corran riesgos que por lo pesado de su carga no es fácil eviten; empero tambien es altamente inícuo é inconveniente y peligroso y perjudicial dejarlos que vayan por las aceras, confundidos y apiñados y dando contínuos golpes y tropiezos con las demas personas que van sueltas y tranquilas por ellas.

Todos esos inconvenientes que ligera y rapidamente reseñamos, crecen y se agravan estraordinariamente por los incidentes que vienen á producir en la acera, ora la vialidad ecuestre y rodada del arrecife en su sentido longitudinal, ora la habitabilidad de los intervias con sus movimientos y tendencias en el sentido transversal. Con el fin, empero, de evitar repeticiones, reservaremos todo esto para lugar mas oportuno.

Y todo cuanto acabamos de decir, y lo mucho mas análogo que para no ser difusos omitimos, todo se refiere á la estrechez de la senda destinada á los peatones. Y hay, sin embargo, otros inconvenientes no menos graves que reconocen otra causa, y acrecientan de un modo espantoso los riesgos que dentro de su propio campo de funcionamiento esperimenta la vialidad pedestre. Como que esto se refiere ya á la concurrencia de diversas vialidades, movimientos y direcciones; lo dejaremos para cuando tratemos de esta concurrencia.

2C.

Del funcionamiento verificado en el sentido longitudinal de la via por caballerias.

Tambien son pocas y muy contadas las calles en que el área destinada á campo de funcionamiento para el movimiento ecuestre y rodado, tenga la suficiente holgura para que ese pueda desarrollarse de una manera desembarazada y satisfactoria.

Al tratar del funcionamiento ecuestre y rodado con relacion á la anchura de la via, hemos de tomar como tipo de comparacion la anchura del carruage que es el instrumento de trasporte mas usual y comun.

Sujetándolas á esa medida, sin embargo de ser ella muy natural y nada violenta, hay en nuestras grandes urbes un buen número de calles que no merecen tal calificacion, puesto que no consienten el paso ni siquiera de un solo carruage, ni en una sola direccion, y solo cabe en ellas el funcionamiento de caballerias, y aun estas sin carga voluminosa, pues de otra suerte no podrian atravesarlas. Tales calles son verdaderamente callejones, por mas que de otra suerte las califique el uso vulgar y aun á veces la Administracion. Nosotros no debemos ocuparnos de ellas mas que para recordar que existen tales fenómenos viarios, verdaderos anacronismos del siglo del movimiento.

Otras calles hay en que el funcionamiento está limitado á un solo carruaje y no de muy ancha caja, y en un solo sentido. Tampoco podemos ocuparnos de estas calles, considerándolas como campo de funcionamiento para la vialidad. Tampoco son mas que callejones á pesar de cuantas calificaciones mas honorificas puedan atribuírseles.

Existen asimismo otras calles en que un carruaje puede marchar en una direccion con cierta holgura, dejando además, en un lado ó en los dos, una cinta consagrada á la vialidad pedestre. Tampoco examinaremos el movimiento en esas calles en que solo á medias se verifica, por lo cual, ya que no merezcan el nombre de callejones, creemos que solo les cuadra el de semicalles.

Nosotros solo podemos examinar la funcionomía del movimiento ecues-

tre y rodado allí donde este pueda verificarse, mas ó menos penosamente, en dos sentidos. Y en esas calles vamos á examinarla por mas que sean cortas en número en la actual urbanizacion que, á fuerza de aprovechar el área de asentamiento para las edificaciones, ha llegado á reducirlas, en gran parte, á impermeables á la buena locomocion.

El arrecife no tiene la division material que la acera, dividida por él en dos; y de esto resultan gravísimos inconvenientes para los movimientos directos en opuestos sentidos, pues considerada toda el área vial como igualmente consagrada á la locomocion, por mas que esta se verifique de vuelta encontrada, los encuentros se convierten en choques de que resultan no pocas desgracias. La costumbre generalizada ya, y que en algunas urbes sanciona la ley municipal, de marchar siempre sobre los bordes derechos á imitacion de lo que sucede en las aceras con la vialidad pedestre, ha disminuido en gran parte, pero no desvanecido por completo, los fracasos debidos á semejantes choques. Estos se deben á la poca holgura en que se ven condenados á funcionar los carruajes y las caballerías, lo cual les obliga á no guardar, entre sí, las distancias convenientes. Contribuye, tambien, á ello, y no poco, el natural y muy escusable deseo de no perder el tiempo en paradas y desviaciones que por otra parte la prudencia aconseja no pocas veces.

Complica tambien esas situaciones la diversa velocidad de los vehículos, aun cuando vayan en la misma direccion, pues el ánsia de ganar la delantera, obliga á desviaciones hácia la izquierda, invadiendo la zona de los que vienen en direccion opuesta y con perjuicio de estos que al cabo son las víctimas en el lance.

La parada de un carruaje produce tambien análogos resultados, obligando á tropezar á los que de otra suerte podrian fácilmente evadirse. Estas paradas, aun en calles en que no pueden funcionar simultáneamente cuatro ó mas carruajes en batalla, se comprenden fácilmente, se escusan y hasta se justifican con la necesidad que esperimenta la vialidad rodada, de arrimarse á una de las aceras y hacer alto, ora para dejar, ora para tomar lo que constituye el objeto de su trasporte. Este es, cabalmente, un incidente previsto, necesario, inevitable, de su funcionamiento. Que sea, empero, la Administracion municipal la que señala una calle de reducida anchura, como parada permanente ó estacion indefinida de los llamados coches de plaza, creando de esta manera y en virtud de providencia administrativa, nuevos entorpecimientos y obstáculos nuevos á la vialidad rodada, esto no se comprende, no puede justificarse, ni escusarse siquiera, porque, por grande que sea

el interés que tenga un barrio en poseer una de esas estaciones cercanas, mucho mayor es y mas intenso el interés que puede alegar el público en general, todo el vecindario, en tener el tránsito espedito; y no es justo sacrificar á la conveniencia de los menos, la de los mas.

Las caballerías no dejan tampoco de complicar el funcionamiento en plena calle y con respecto á los movimientos directos. Y esta complicacion es en todo caso, hija, no de la naturaleza misma de la bestia que suelta y bien dirigida puede salvar fácilmente y sin tropiezos todos cuantos embarazos no contínuos, se opongan á su paso; la complicacion nace de la carga, y mejor aun, del volúmen de la misma. Sucede, en efecto, con harta frecuencia, que esa carga que lleva á lomo un mulo, y tal vez un pequeño jumento, importa un obstáculo mayor que la caja de cualquier carruaje, y entonces los inconvenientes se hacen sentir, no solo en los carruajes y demás caballerías que funcionen en el arrecife, sino que alcanzan tambien á los pobres peatones que discurren por las aceras, y que no tienen otro recurso que ceder, si les es posible, ante una fuerza mayor que arrambla todas las menores que encuentra al paso. No es raro ver en una calle estrecha, cómo una caballería menor, cargada con una gran jávega llena de paja, limpia de transeuntes las dos, ó cuando menos una de las aceras.

Y ya que esto nos trae á hablar de las relaciones que por razon de su proximidad tienen entre sí la acera y el arrecife; aprovecharemos esta ocasion para indicar algunos incidentes, cuando menos desagradables, á que esa proximidad da lugar.

La convexidad del arrecife hace que los carruajes que pasan rozando el borde de la acera, se inclinen por su vértice hácia ella, creando un obstáculo insuperable á la vialidad pedestre en todo el trecho que coge la inclinacion. Y si este accidente produjera solo manchas en los vestidos de los peatones, seria menos sensible; pero es el caso que esas inclinaciones, con los vamboleos propios de la locomocion, llegan algunas veces á golpear y á herir á los transeuntes.

Y cuando un carruaje que se encuentra en tal posicion, se para de repente y de repente se abre su portezuela; ¿qué riesgo no corren los pobres peatones que anden por ahí cerca? La situacion de estos puede llegar al último estremo de complicacion, si al propio tiempo que se abre la portezuela del coche en el modo que hemos dicho, se abre la puerta de una tienda inmediata. Bien pudiera dar esto lugar á un lance de risa, pero tambien podria serlo de llanto.

¿Y qué diremos de los carromatos cargados en la forma que la gente del

oficio llama con pulseras? Es decir, con bultos mas ó menos salientes por uno y otro lado. Estos arrollan cuanto encuentran al paso, sea en el arrecife, sea en la acera, y ejercen un dominio tiránico en todo el ámbito á que alcanzan. Por fortuna, al paso que crean un obstáculo insuperable á la vialidad, y que producen sensibles entorpecimientos, su pausada marcha permite fácilmente sortearlos.

Los carromatos traen consigo otro inconveniente además en lo prolongado de sus tiros, que aun en plena calle hacen sentir sus efectos perjudiciales. No es infrecuente que los mulos que constituyen la prolongada reata, se enreden entre sí, y enreden á algun otro carruaje transeunte, embargando así, por mas ó menos tiempo, el tránsito público.

Los modernos inventos, unidos al ánsia febril por ellos dispertada, de ganar tiempo y ahorrar gastos, han sido motivo de importarse otra causa de perturbacion á las muchas que ya habia en las vias urbanas. Reconocidas las ventajas de la locomocion por medio de barras-carriles con fuerza motora, ya de sangre, ya de vapor, no se ha pensado mas que en aprovecharlos para facilitar el movimiento urbano; y para su aplicacion se ha apelado al medio mas espedito seguramente, mas cómodo y de mas fácil realizacion, imponiendo las barras, ora huecas, ora resaltadas en las mismas vias ó calles antes existentes que por su anchura y declives lo consentian. La idea ha sido indudablemente laudable, y nada mas cómodo que la manera empleada para su realizacion, ya que no exigia ni el estudio de grandes proyectos ni la ejecucion de obras considerables de arte. Todo se encontraba pronto y dispuesto para el objeto, y bastaba solo escarbar un poco la tierra á fin de darle la última mano: y se escarbó la tierra, se sentaron los rails, y se introdujo en la urbe el nuevo sistema. Luego, empero, se sintieron los efectos de la precipitacion con que se habia procedido, y se comprendió que donde á duras penas, con contínuos estorbos é incesantes azares se verificaba la locomocion ordinaria, era orígen de gravísimos perjuicios y de una perturbacion profunda la nueva locomocion. Quejóse la vialidad ecuestre y rodada, y no sin razon, es preciso reconocerlo, de que se le arrebatase una parte del área vial, y de que se le pusiesen estorbos mayores, y de que se la espusiese á percances mas temibles, y de que esa série de sacrificios se le impusiesen en obsequio de un privilegio fundamentado sobre un terreno antes libre y de libre uso. Y quejóse la vialidad pedestre por motivos análogos, pues no eran seguramente menores las incomodidades, azares y sacrificios con que se la gravaba. Lo que hay que notar aquí es que, á pesar de ese general clamoreo, á pesar de ser innegable el fundamento de tantas quejas, casi en ninguna

urbe donde se han establecido ferro-carriles con motores de sangre ó de vapor, se ha retrocedido ante semejantes quejas y perjuicios, sino que por el contrario han ido aumentándose y difundiéndose los beneficios de la locomocion perfeccionada. ¡Tanta, tan grande, tan irresistible es la fuerza que impele al hombre por el camino del mejoramiento!

2 B.

Del funcionamiento urbano en la via, y en el sentido trasversal de la misma.

Muchos son y muy graves los perjuicios ó incomodidades con que tropieza el funcionamiento de la locomocion sobre las vias urbanas en el sentido longitudinal de las mismas; puede, empero, decirse que toda su gravedad desaparece al compararlos con los provenientes de la vialidad trasversal. Y esto se comprende sin grande esfuerzo, si se atiende que toda la complicacion que puede resultar del movimiento, por multiplicado que sea, cuando se verifica en un mismo sentido, como que es resultado de fuerzas, que aunque diferentes en el sentido de su desarrollo y tendencias, hasta cierto punto se favorecen y coadyuvan; la perturbacion que resulte ha de ser necesariamente pasajera por mas que en ocasiones llegue á ser grave por su intensidad. Y aun cuando ese movimiento lo consideremos en el acto de realizarse en direcciones opuestas, como que lo que podria ser ocasion de peligro se vé venir de frente, es mucho mas fácil prepararse con tiempo y eludirlo. Cuando, empero, las causas del azar vienen de lado; sobre concurrir fuerzas que recíprocamente se rechazan, no es fácil preverlos ni eludirlos, y las consecuencias llegan á ser por este motivo mucho mas desastrosas.

Fuera todavia algo tolerante la formidable situacion que ofrece la coincidencia de movimientos directos y laterales en nuestras calles, si fuese simple la causa de que proceden los movimientos transversales. No es, empero, así, esos movimientos proceden de muchas causas y concurren al mismo lugar del funcionamiento en distintas formas, por diversos medios y en diferentes direcciones y tendencias. Cuando la imaginacion se traza el animado cuadro que presenta la locomocion urbana en su lucha de fuerzas directas y laterales: el espíritu se conturba, se oprime el corazon y se estremece todo el cuerpo con la perspectiva de los incesantes riesgos, de los peligros horro-

rosos, de las catástrofes lamentables, que á primera vista se ofrecen como ineludibles en medio de tanta confusion. No es de admirar, no, que sucedan todos los dias en nuestras calles algunas desgracias; lo verdaderamente admirable es que no sucedan estas en grande escala todas las horas, todos los instantes. Lo admirable es, que la locomocion urbana no se vea sin cesar interrumpida, inutilizada.

No sabemos si podremos atinar á dar una idea cabal de toda la complexidad que ofrece el concurso de la locomocion directa y de la transversal, en nuestras calles, á bien que siempre nos queda la esperanza de que tratándose de una cosa que está en la conciencia de todo el mundo, nuestros lectores podrán sin grande esfuerzo suplir cuaquiera omision que padezcamos. Haremos sin embargo el mayor esfuerbo para indicar, no sea mas que indicar someramente, los incidentes capitales á que ese concurso puede dar lugar.

Este propósito seria de todo punto irrealizable sin que nos sujetáramos rigurosamente á la ejecucion del método preestablecido. Reconocemos la dificultad inmensa de considerar el movimiento transversal en sí mismo y con completa abstraccion del directo, con el cual está en relacion constante, tanto, que sin él no existiría; pero á pesar de todo, nos vemos obligados á hacer esa abstraccion, tratando sola y esclusivamente de todos los movimientos y tendencias que afectan transversalmente la via urbana, dejando para mas adelante, en cuanto sea posible, todo lo relativo al concurso de las opuestas fuerzas, concurso cuyas causas, efectos y resultados serán mas tangibles despues que tengamos plenamente conocidas esas dos fuerzas cada una de por sí. Limitaremos, pues, este pequeño tratado á la descripcion del funcionamiento urbano sobre la via en el sentido transversal de la misma.

Todo cuanto afecta á esta en dicho sentido, viene del intervias ó va al intervias; es la espresion y el resultado de la vida de la vecindad, que ora da, ora recibe su contingente en todo lo que concierne al sistema de la gran vialidad universal, sin olvidar además lo relativo á los intereses individuales que en la misma vecindad mas especialmente se agitan. De esto se desprende, que todo cuanto hemos de decir se refiere al funcionamiento del intervias y del vecindario que lo ocupa, sobre la via que lo circunda y limita. Considerada bajo este aspecto, se presenta ya mucho mas simplificada una materia que es harto complicada de suyo; y esa simplificacion la obtendremos todavía en mayores proporciones, si consideramos al funcionamiento del intervias sobre la calle segun los diversos alcances de sus tendencias. A estas cuando á fondo se las examina y analiza, se las ve unas veces limitar su accion al reducido ámbito que marca la cinta viária que forma el contorno del inter-

vias, de tal manera, que mas bien que locomocion, parece estancia: otras veces se las ve salvar esa zona llegando hasta el arrecife, sin, empero, atravesarlo, sin curarse de lo que hay ó puede haber al otro lado del mismo; y otras veces por fin, se las ve convertidas en trascendentales, en cuanto cabe que lo sea la vialidad vecinal, y salvar su propia acera, el arrecife y la acera opuesta, haciendo sentir su accion hasta en el intervias fronterizo. Hé aquí tres diferentes puntos de vista bien definidos y determinados, bajo los cuales puede considerarse la accion transversal que en su cotidiano funcionamiento ejercen el intervias y sus moradores sobre la calle; y en ese concepto vamos á tratar de dicho funcionamiento, considerándolo primeramente (C), en cuanto se limita á la acera, y despues (2C) en cuanto alcanza al arrecife, y finalmente (3C) en cuanto atraviesa de parte á parte toda la calle.

C.

Del funcionamiento urbano en el sentido transversal de la calle, limitado á la acera.

Esa zona abierta que circuye al intervías ha sido siempre, y es todavía en gran parte, el campo de operaciones, el sitio de espansion, el lugar natural del funcionamiento esterior para el intervías y sus habitadores. Hoy, cuando esa zona la vemos convertida en verdadera via, nos parece un contrasentido inconcebible é injustificable el contínuo funcionamiento que sobre ella ejerce la estancia interviaria, á pesar de todas las ordenanzas de policía urbana y á pesar de todos los bandos de policia municipal. En otra ocasion mas oportuna esplicaremos la causa originaria y la razon de ser de esa que hoy conceptuamos contradiccion, y que no es mas que el resultado genuino de la naturaleza misma de las cosas, al cual se opondrán en vano todas las Administraciones del mundo, y que será un verdadero contrasentido, mientras no venga una urbanizacion científica, artística y hábilmente combinada que le de satisfaccion cumplida. Aquí solo debemos consignar, que el intervias y sus moradores funcionan por una necesidad inevitable sobre la parte de la via que se denomina acera, nombre asaz significativo, porque viene, segun vimos en el indicador urbano, de faz ó fachada, de la cual es como el complemento.

Para que ese funcionamiento se comprenda mas y mejor y en todos sus detalles, debemos consignar, que semejante funcionamiento, procede ya de la parte material de los edificios, ya de sus moradores.

Tambien los edificios funcionan en efecto sobre la via. Semejante paradoja la verá descifrada cualquiera que, colocándose en una acera, levante los ojos hácia los elevados paramentos del edificio que tenga á su lado y contemple los numerosos cuerpos salientes de esos paramentos, que vienen á ejercer una accion directa y á veces muy perjudicial sobre la via. Pues bien; esta accion, como quiera que sea, es lo que llamamos nosotros funcionamiento.

Todo cuerpo saliente que se proyecta sobre la via, ejerce sobre ella una influencia, que podrá ser benéfica, pero que las mas de las veces es nociva.

Esa cubierta que en unas ocasiones avanza francamente cogiendo bajo su proyeccion toda ó gran parte de la acera, generalmente vierte sobre ésta el agua llovediza que recibe y recoge en sus vertientes. Pues bien; ¿quién se atreverá á negar, que cuando tales oficios ejerce, cuando de esta manera funciona, no afecta á la vialidad hiriendo y mojando á los transeuntes y abriendo hoyos en la via? Este funcionamiento era antiguamente tan pesado á la vialidad, que las Administraciones han tenido que moderar su ejercicio, disponiendo unas veces y muy sábiamente que las vertientes caigan hácia los patios interiores del intervías, y otras que el agua baje encauzada por un tubo adosado al paramento hasta la acera, ya por debajo de ella, ya por encima, en cuyo último caso el agua es tan perjudicial como antes, si no mas, y solo ha cambiado el objeto, pues así como antes mojaba la cabeza, moja ahora los piés, y esto á traicion, por decirlo así, pues no es fácil ver de lejos y prevenir los chorros que corren precisamente al ras de la acera. Y ¿qué diremos cuando ese culminante saledizo con vertientes á la calle, obrando segun su natural pendiente, funciona lanzando sobre la via y los transeuntes cuerpos sólidos y pesados, que en su parte superior haya recibido, de una boardilla por ejemplo? Mortales han llegado á ser los resultados de un funcionamiento de esta naturaleza, debidos á la incuria de las Administraciones que no han sabido establecer, que una cosa que de esa manera funciona sobre la calle, tenga hácia lo interior sus vertientes.

Debajo de los aleros y apoyadas á veces en sus mismos maderos, hay establecidas en algunos edificios, gruas con sus correspondientes poleas, destinadas á levantar y subir desde la calle hasta los pisos mas elevados, el mobiliario que compone el ajuar doméstico, y que por su regular volúmen no tiene acceso á la habitacion por las estrechas escaleras que el aprovecha-

miento del terreno consiente, y que por lo mismo deben ser introducidos por los vanos de la fachada. Ni las gruas, ni las poleas, desde su alta posicion pueden incomodar á los transeuntes, ni afectar en lo mas mínimo la via; pero cuando funcionan, los objetos que han de levantar, mientras están en el suelo, obstruyen la circulacion, y cuando van subiendo por los altos, son una amenaza terrible á los transeuntes, que para evitar el peligro, no rehusan bajarse al arroyo y confundirse con los carruajes y caballerías.

Aun los vanos, y hasta aquellos que no tienen volada alguna, son un medio constante de funcionamiento sobre la via, que sufre por medio de esos huecos una accion raras veces ventajosa. Si los vanos se limitasen al funcionamiento de proporcionar á las habitaciones aire y luces, la calle podria á lo mas quejarse de que le robasen el aire, contribuyendo con el polvo y demás miasmas callejeros, al desgaste ó corrupcion del que necesitan buenamente los transeuntes. Los vanos, empero, sirven tambien para que los moradores puedan asomar la cabeza y aun las manos, manos y cabeza que arrojan á veces á la calle objetos poco favorables á la vialidad, y que reciben muy de mal grado los transeuntes.

Si el vano tiene volada, y sobre esta se levanta una barandilla; como que á la accion de las manos y de la cabeza se añade la de los pies, el funcionamiento puede llegar á ser y es á veces mas grave.

Todavía el funcionamiento de los vanos puede llegar á ofrecer peligros mas efectivos y resultados mas graves, ora sea rasgado completamente desde el suelo al techo de la habitacion, ora solo desde la altura de la mitad del cuerpo por arriba, si está al nivel ó casi al nivel mismo de la acera. Aquí hay que distinguir, con respecto al objeto y situacion del vano, entre simples ventanas, balcones ó balconcillos, rejas altas y bajas y puertas ó portales. Todas estas aberturas que bajan mas ó menos hasta la altura del hombre, son orígen de mil percances y azares, en que á pesar de mediar cierta reciprocidad entre las habitaciones y la via, casi siempre los que funcionan en esta, son los que resultan mas perjudicados, y cuando no, mas amenazados. Hay verdadera reciprocidad en que, asi como se fisgonea por tales huecos desde las habitaciones, lo que pasa en la calle, tambien desde la calle se puede fisgonear lo que pasa en el interior de las habitaciones. Hay reciprocidad en que de la propia suerte que desde la habitacion baja, pueden echarse por sus vanos á la calle objetos que ofendan ó hieran, esos mismos objetos pueden tirarse por los mismos huecos al interior de las habitaciones. No hay, empero, reciprocidad en la amenaza constante y daño que pueden causar las hojas de las puertas ó persianas que pueden abrirse y cerrarse, y aun caerse

instantáneamente, causando á los transeuntes daños de muchísima consideracion. Estas puertas y persianas, aun fuera de los actos de abrirse ó cerrarse, si están á medio abrir, suelen ser motivo de coscorrones poco agradables, que no paran á veces en la abolladura de un sombrero, sino que alcanzan tambien á la cabeza. Por otra parte, tampoco hay verdadera reciprocidad en el polvo y miasmas, que trasmitidos por esos huecos bajos han de tragar los moradores de tales pisos, ni en los estrepitosos ruidos que han de sufrir; aun cuando sea cierto que tambien desde lo interior de las habitaciones pasan por esos mismos vanos á la calle miasmas, polvos y ruidos que pueden ofender á los transeuntes; porque no cabe realmente sostener, que haya paridad ni siquiera comparacion posible entre unos y otros.

Considerando separadamente cada uno de esos vanos segun su naturaleza y objeto, hemos de consignar respecto de las ventanas, que nunca ellas pueden ofender tanto como los balcones á la vialidad, á no ser que tengan rejas salientes de las llamadas de cuello de pichon ú otras análogas. Estos últimos, sobre todo si tienen algun vuelo, ofrecen mayor peligro á tropezones. Y aun para los mismos moradores ofrece mayor peligro el balcon, y mas si es volado, y mas aun tratándose del bello sexo, pues no siempre el rodapié es suficiente proteccion á la decencia.

En este último sentido y bajo este mismo concepto, las rejas muy bajas rasgadas hasta el ras de la calle, los tragaluces para los entresuelos y sótanos,ofrecen igual peligro para las damas transeuntes, pues el guarda-infante solo sirve en el sentido superior y horizontal y no en el inferior.

Los portales, si están destinados simplemente al servicio de la vialidad doméstica, no imponen gravámen alguno á la acera, como no sea trasmitiéndole el movimiento interior que, al afluir á la via pública, lo hace siempre en el sentido transversal, y si fuese algo precipitado, cómo á veces sucede, es ocasion de encuentros y tropezones poco agradables y tambien desgraciados. Por lo demás, las puertas de esos portales, como que se abren hácia dentro, ninguna importancia tienen para la vialidad esterior.

No sucede asi con respecto á algunas cocheras y en casi todas las tiendas, cuyas puertas, á fin de que no causen estorbo en lo interior, se abren hácia fuera. En este caso, que es en demasía frecuente, imponen á la acera dos gravámenes á cual mas pesados, uno accidental y transitorio, pero de mayor estension y peligro, otro mas permanente, pero menos intenso. El primero se ejerce en los actos de abrir y cerrar las puertas que al girar sobre sus goznes ocupan toda ó gran parte de la acera, llegando á veces hasta los bordes del arrecife, arramblando con mas ó menos violencia todo cuanto se

opone á su funcionamiento, con grave riesgo de los transeuntes. El segundo proviene de la fijacion de esas puertas en los paramentos, con lo cual se establece un resalto permanente mientras las puertas están abiertas, resalto que aumenta y hace mayor el peligro, siempre que por un descuido cualquiera queda suelta alguna puerta. Repetidas son las ocasiones en que puertas asi abandonadas fueron motivo de sensibles fracasos. Las repetidas desgracias debidas á esa peligrosa disposicion de las puertas, y las quejas de los transeuntes, han obligado á la Administracion de algunas urbes á ordenar que se sustituyan las giratorias por el sistema hábilmente inventado en estos últimos tiempos, de puertas corredizas que horizontal ó verticalmente, de abajo arriba ó de arriba abajo, se introducen en hendiduras abiertas en el interior de los muros. El sistema de las de quita y pon, el mas generalizado hasta ahora en España, es muy pesado para la acera y para cuantos por ella han de transitar, ora á causa del tiempo que se invierte en quitarlas y ponerlas, y durante el cual el paso queda interceptado, y ora tambien porque los dependientes de comercio, jóvenes en su mayor parte, no tienen todo el tino y prudencia que se requiere para manejar, sin daño de los transeuntes, las maderas ó hierros que para armarlas y desarmarlas se emplean. Muchas veces, como si las puertas giratorias mas ó menos aseguradas en la pared, mientras están abiertas, no fuesen bastante voluminosas para embarazar el paso de la acera, se las adorna con aparadores mas ó menos salientes, donde se esponen las muestras de los artículos que constituyen el objeto de comercio de la tienda ó almacen; y entonces, además de los inconvenientes del saledizo, acrecentados tal vez por una barra de hierro protectora de los cristales, tiene esta esposicion de objetos el proveniente de la aglomeracion de curiosos que se paran á examinarlos, causando una interceptacion casi continua del paso.

Cuando los aparadores se ponen en el mismo portal; el justo y natural deseo de los comerciantes é industriales para llamar la atencion de los transeuntes, les induce á sacarlos hácia fuera algunos centímetros mas cada dia; y en esta lucha constante, cotidiana, perseverante contra las disposiciones de la Administracion que casi siempre sucumbe á la obstinada persistencia del interés privado, que se presenta como protegido por un instinto de justicia de que en el estado actual de las vias urbanas no es fácil darse razon, en esa lucha, repetimos, el público transeunte es el perjudicado, porque es el que mas inmediatamente esperimenta los perjuicios que á su paso oponen esos cuerpos salientes, ya por lo que son en sí, ya por los curiosos que entretienen. No se reduce á los aparadores esa lucha entre los intereses del co-

mercio estante y de los transeuntes, mal protegidos siempre por la Administracion, sino que se reproduce en otros varios incidentes inseparables del intervias en sus relaciones con la via que le circunda. El comercio se vé á veces en la necesidad de esponer objetos ó artículos que no pueden estar cómodamente en un pequeño aparador, y entonces los espone colgados de perchas ó estacas mas ó menos convenientemente colocadas, en cuya disposicion vienen á azotar la cara de los transeuntes, cuando no les causan otros mayores estorbos.

A esto se refieren tambien los toldos, motivo constante de disputas entre el comercio estante, los transeuntes y la Administracion. En nuestros climas meridionales las tiendas y almacenes necesitan imprescindiblemente de algun linage de cubiertas que los protejan contra los rayos de un sol abrasador. En otros tiempos formaba esta proteccion un cobertizo permanente de madera que en forma de tejadillo estaba colocado encima de los portales de las tiendas. Modernamente se ha reemplazado este cobertizo por medio de un toldo de quita y pon, con notoria ventaja de los industriales que pueden quitar y poner ese mueble, segun convenga á las circunstancias, con perjuicio, empero, de los transeuntes, sobre todo cuando su armazon no está dispuesta de una manera conveniente. El funcionamiento de los toldos es casi siempre contrario á los intereses del tránsito público. Si son simplemente cortinas proyectadas y sostenidas por medio de barrotes fijos, en el acto de quitarlas y de ponerlas queda obstruida la acera, y los transeuntes se ven á veces cogidos debajo de ellas como pájaros en una red. Si la proyeccion de las cortinas se verifica por medio de una máquina con el auxilio de la cual se tienden ó pliegan, ó bien se desarrollan ó enrollan; como esto se ha de verificar por medio de varillas ó barretas de hierro, fijas por lo general en la máquina que está á la altura del pecho ó á lo mas de la cabeza, al estar estas tendidas, así como al subir y al bajar, causan con frecuencia estorsiones que en vano han procurado evitarse por mil medios siempre insuficientes. Además, las cortinas tienen por lo comun una especie de faldones por sus tres lados salientes, y esos faldones vienen siempre á incomodar al transeunte.

Es una cosa tan necesaria y esencial en los intervias la colocacion de esos cuerpos salientes y de otros muchos mas que seria tarea interminable enumerar; como que la Administracion misma, viniendo á reconocer su justicia, aumenta su número imponiendo al intervias esos servicios en obsequio del bien general. En la imprescindible necesidad de alumbrar las calles, y en la imposibilidad absoluta de satisfacer esa necesidad por medio de candelabros levantados entre la acera y el arrecife, en la inmensa mayoría de

nuestras calles cuya notoria estrechez no lo consiente, se ha visto precisada la Administracion á colocar los faroles en palomillas fijas en los muros de los edificios. Estos cuerpos destacados de las fachadas, estando á considerable altura, ocasionarian pocos ó ningun perjuicio á la vialidad; pero las operaciones que el conservar en buen estado de limpieza, encender y apagar los faroles, requieren, asi como el alimentarlos, si fueren de aceite, y tambien su sola permanencia en este último caso, todo esto es ocasion de estorbos y hasta de peligros, porque los faroleros con sus escaleras de mano no siempre guardan á los transeuntes las atenciones debidas, y á su vez son ellos con alguna frecuencia víctimas de las que dejan de guardarles los cocheros, cuando estando empinados en dichas escaleras apoyadas en el arrecife y en la acera, los coches en su carrera precipitada arrastran consigo escaleras y farolero. En los faroles de aceite el chorreo de este líquido es una amenaza constante al aseo de los transeuntes.

Estas servidumbres del alumbrado sobre la vía, son obra pura de la Administracion, que á impulsos de la necesidad apela á los paramentos de la construcciones para que la auxilien en este servicio. ¿Qué tiene, pues, de estraño que los habitantes de los intervias, á impulsos asimismo de la necesidad proveniente de la estrechez y compresion en que se ven condenados á vivir, impongan tambien á su vez á la vía pública gravámenes y entorpecimientos análogos? Los vecinos y la Administracion luchan en vano para armonizar funciones y servicios, que debiendo ejercerse en sitios y lugares distintos, la habitual estrechez de nuestras calles obliga violentamente á ejercerlos en uno solo, y por esto muy reducido espacio.

Uno de los funcionamientos mas pesados, y al propio tiempo mas necesarios ó inevitables que en el sentido transversal á la calle ejerce sobre ella el intervias, es, á no dudarlo, el que se refiere á obras de construccion, de reparacion y de embellecimiento. Calles hay y situaciones en que ese funcionamiento, con sus inseparables vallas, embarga por completo el tránsito público, que por otra parte debe agradecer que por tales medios se le indique el peligro y se le salve de él. Las casas se hacen viejas y ruinosas, y es preciso derribarlas á tiempo, si no se quiere que se derrumben causando estragos de consideracion. Tras del derribo viene la reconstruccion; y uno y otro reclaman para verificarse holgado espacio, espacio que se garantiza á las operaciones propias de semejante funcionamiento, por medio de vallas colocadas á la distancia conveniente. Mientras subsista la obra, cuya duracion no puede ser corta; ni peatones, ni caballerías, ni carruajes, pueden discurrir por el sitio señalado por la valla; y si esta ocupa toda la calle, como en la es-

trechez de nuestras vias urbanas sucede con bastante frecuencia, toda la calle queda relegada del servicio, y el tránsito público condenado á buscar por un rodeo mas ó menos considerable los rumbos mas convenientes á su objeto. Aun cuando la ocupacion de la valla no alcance mas que la acera y parte del arrecife; se causa siempre gran perturbacion en la vialidad, pues sobre la inutilizacion para el tránsito del sitio ocupado por aquella, las operaciones de carga y descarga de materiales de construccion y de restos de ella, obstruye casi de continuo el paso, causando una perturbacion constante, inevitable por otra parte, mientras dure la obra.

Lo que sucede, cuando esta se refiere á una construccion nueva desde los cimientos, se reproduce tambien, aun cuando se trate solo de reparos un tanto considerables, sin mas diferencia que la de la duracion. La simple recorrida de un tejado y el revoque de una fachada, causa al tránsito público iguales perjuicios que una nueva construccion, mientras se ejecuta, que por fortuna dura poco.

Los dueños de las tiendas y comercios se contentan generalmente con interceptar la acera, cuando tienen que pintar las puertas y aparadores de sus almacenes. Semejante interceptacion, tiene lugar siempre que en las portadas hay que hacer alguna reparacion. Y como reparos y mejoramientos de tal naturaleza tienen que verificarse con alguna frecuencia, y reproducirse en diversas calles en esta época en que las tiendas, almacenes y comercios se multiplican por todas partes; ese funcionamiento viene á ser un estorbo perenne y constante en la via pública. Apenas habrá un solo dia en el año en que el vecino que salga á sus diligencias, no se vea condenado veces repetidas á bajar al arroyo y á confundirse con los carruajes y caballerías, á consecuencia de semejantes interceptaciones. Reconocemos que el funcionamiento de que se trata, es una necesidad imprescindible para los industriosos moradores de los pisos bajos; pero á la vista de los perjuicios que ocasiona al vecindario que vá y discurre por las calles, sospechamos que las Administraciones municipales no han puesto lo que de su parte debieran para armonizar los dos servicios.

Hay un funcionamiento mas perjudicial todavía y mas odioso que el proveniente de reparos, mejoras y embellecimientos de las tiendas, tal es el que ejerce sobre la acera y parte del arrecife una casa que amenaza ruina, y tiene que buscar en puntales y apeos la estabilidad que le falta. Como las construcciones son con harta frecuencia, por razon del aprovechamiento, y á causa de las medianerías, comunes á dos ó mas edificios; el derribo ó reparos en uno de ellos, importa casi siempre la necesidad de apoyar á los demás; y de

ahí proceden las repetidas interrupciones que sufre la calle por semejantes puntales, que se estienden á veces hasta mitad del arroyo. Se comprende que en momentos de peligro se consientan estos medios para evitar desgracias; no podemos, empero, esplicarnos que tales obstáculos se consientan á veces muchos dias y meses y aun años.

A mas de todo ese funcionamiento ejercido principalmente por la parte material de los edificios, aunque auxiliada siempre por la accion del hombre, hay otro en que esta accion se presenta mas separada, por decirlo así, de la construccion. Así el vecino se cree autorizado para estar como dentro de su casa, sentado en el umbral de esta, ó bien en la acera misma con silla ó sin ella, departiendo amistosamente con otras personas de la vecindad ó de las que forman sus relaciones. Este acto y otros análogos interrumpen el paso é incomodan á los transeuntes, á quienes se obliga á descender al arroyo. Las Administraciones locales han procurado destruir estas antiguas costumbres; y aun cuando han conseguido atenuarlas en gran parte, no han logrado esterminarlas, ni es fácil en nuestro concepto que alcancen su propósito, porque esas costumbres no son mas que una consecuencia forzosa de la naturaleza misma de las cosas.

Sería tarea interminable reseñar todos los accidentes é incidentes á que dá lugar el funcionamiento del intervias y de sus moradores sobre la acera. Considerada esta como un apéndice necesario y complemento indispensable, y hasta diríamos como parte integrante, de los edificios que á su borde se levantan, nada tiene de particular que en ella, como en campo libre, se verifiquen muchísimas operaciones propias é inseparables de la vida estante que se alberga en el recinto del intervias. Lo estraño en todo caso habría de ser el que la vialidad pública funcionase en esas zonas especialmente consagradas á la estancia. Esta especie de contrasentido entre dos funciones que se rechazan recíprocamente, es otro de los misterios que encierra la urbanizacion actual, y que procuraremos esplicar satisfactoriamente, cuando en el libro siguiente demos la razon de ser de esa complicada y al parecer incomprensible urbanizacion. Por ahora nos bastaba apuntar los hechos, y esto es lo que acabamos de verificar, ya que no con toda la estension que el asunto requería, al menos con la bastante para que cada cual pueda suplir con su propia observacion y buen criterio lo que el deseo de ser breves haya podido hacernos omitir.

Ahora vamos á examinar el funcionamiento del intervias cuando va mas allá de su acera y cuando ya no es la estancia propiamente dicha la que ejerce la accion, sino el movimiento, es decir, la transicion entre la estancia y la vialidad, y entre esta y aquella.

2 C.

Del funcionamiento urbano en el sentido transversal á la calle, en cuanto alcanza al arrecife.

Para pasar desde la estancia á la locomocion, que cuando es verdaderamente tal, ha de verificarse en el sentido longitudinal de la calle, se hace preciso trasladarse desde el lugar destinado á la estancia al que lo está para el movimiento, es decir, desde el intervías, desde el umbral de la puerta de la casa hasta la via pública que, en la urbanizacion actual, así puede ser la acera como el arrecife. Por el contrario, para pasar desde la locomocion á la estancia, se hace indispensable trasladarse desde el arrecife ó de la acera al portal de la casa. Estas traslaciones desde la casa á la via pública ó desde la via pública á la casa, se han de verificar siempre en el sentido trasversal á la vialidad comun, y constituyen uno de los tres conceptos de lo que llamamos funcionamiento en el sentido trasversal.

Insignificante parece á primera vista ese cambio de movimientos, reducidos simplemente á salir de casa ó á entrar en ella; no obstante forma un accidente de la mayor importancia, si se considera la incalculable repeticion de entradas y salidas y los distintos medios y forma en que suelen verificarse. Vamos á verlo.

Las entradas y salidas á pié que consisten simplemente en la trasmision del movimiento desde la acera al portal, y que se reducen á una simple conversion, son las operaciones mas sencillas que en ese concepto de que vamos hablando, pueden verificarse Y sin embargo, supongamos que esos sencillísimos actos se repiten sin cesar sobre una misma acera y en la parte fronteriza á un portal que lo sea de un teatro, de un templo ó de otra casa de gran concurrencia pública: ¿cuánta será entonces la complicacion que ese acto sencillísimo habrá de producir en el movimiento longitudinal por la acera? ¿Podrá, acaso, este verificarse? ¿No se estenderá la perturbacion hasta el arrecife? Casos hay en que incidentes de esta naturaleza, presentan todos los caractóres de un desbordamiento á que nadie resiste, siendo, en ocasiones, orígen de desgracias.

Prescindiendo, empero, de estos casos estremos, aun en los accidentes

mas usuales de la vida urbana, las entradas y salidas de las casas constituyen una rémora constante al tránsito público por las aceras. Cada casa es, respecto de la vialidad general y urbana, un verdadero parador donde los vehículos se paran para tomar ó dejar carga y proseguir luego su camino. Considerando este punto bajo este concepto, conviene analizar esa operacion del funcionamiento en todos sus detalles, El carruaje penetra á veces hasta en lo interior de la casa, y otras se para al bordo de la acera. En el primer caso no es ya la entrada y salida sencilla de personas lo que hemos de considerar, sino el vehículo con todo su volúmen y con toda su longitud, desde la cabeza de la caballería motora delantera, hasta la zaga del vehículo. Pues bien, mientras todo ese volúmen atraviese la acera y parte del arrecife, en esta parte y en toda la acera se hace materialmente imposible el movimiento en el sentido longitudinal. Semejante obstáculo puede llegar á ser muy grande, si se repite con alguna frecuencia, como acontece en los establecimientos donde paran y de donde parten las diligencias ú ómnibus en los cuales esas entradas y salidas son tan frecuentes, que á veces, durante algunas horas del dia, la calle en que se encuentran, está interceptada.

Separadamente de estas interceptaciones, las entradas y salidas de carruajes al través de las aceras, es frecuentemente ocasion de percances y desgracias, efecto muchas veces de la precipitacion de los conductores, y otras del descuido de los transeuntes.

Cuando el carruaje se detiene al bordo de la acera; el paso desde él á la acera, ó desde la casa á él, es tambien un motivo de interrupcion en la vialidad general, ora en la acera misma por la incompatibilidad de verificarse simultáneamente los dos movimientos longitudinal y trasversal, y ora tambien en el arrecife, porque la parada en él del vehículo, constituye por sí sola un obstáculo á la vialidad.

En los movimientos de traslacion desde el carruaje á la casa, ó desde la casa al carruaje, si se quiere apreciar la intensidad de los efectos que ese movimiento trasversal produzca contra el tránsito por la acera, hay que distinguir si se verifica simplemente por peatones sueltos y desembarazados que ceden con facilidad á cualquier empuje ó encuentro, ó por hombres cargados con objetos mas ó menos voluminosos y pesados, que sobre necesitar mayor holgura y espacio, son ocasion de tropezones peligrosos. Cuando el transporte de bultos desde el arrecife á la casa ó desde la casa al arrecife, segun que se trate de descargar ó de cargar un carruaje, cuando esa operacion es muy larga, ocasiona perjuicios graves á la vialidad, proporcionados á la mayor ó menor estrechez de la calle, de tal suerte, que seria preferible

que los tales carruajes saliesen de una vez de la casa, ó de una vez entrasen en ella, pues entonces la gravedad del sacrificio impuesto quedaria compensada con su menor duracion. La generalidad, empero, de nuestras casas no consienten la introduccion de carruajes, y es inevitable el imponer á la vialidad mayores sacrificios.

Si por lo menos se tratase de servicios que no fuesen tan frecuentes; esos sacrificios serian mas tolerables. No es, empero, así; el funcionamiento de los intervias exige á cada momento y en todos los puntos de una urbe semejantes paradas, cargas y descargas. Donde no es un almacen que ha de llenarse de provisiones ó de trasladar á otro punto las que tiene, es una habitacion que se desocupa, y cuyo mobiliario, ya sea por el portal, ya por las ventanas ó balcones, ha de trasladarse al carruaje que espera en el arrecife. Y ese desocupo supone una ocupacion, es decir, la repeticion de un funcionamiento análogo debido á una misma causa; pues los muebles que se sacan de una habitacion, se trasportan á otra, en cuya acera y arrecife causará la descarga igual perturbacion que en la otra calle causó la carga. Por manera, que no tanto es de admirar que las interrupciones se sucedan con tal frecuencia, como que á fuerza de repetidas, no lleguen á ser continuadas y sin solucion.

La parada de los carruajes al borde de las aceras, aparte del sitio que ocupan y embargan en el arrecife, y aparte tambien de las operaciones de carga y descarga, ofrece por sí sola otros inconvenientes no despreciables. La general convexidad del arrecife hace que el carruaje sobre el sentado, se incline mas ó menos sobre la acera, obstruyendo tambien en ella el paso en todo el trecho en que su inclinacion se proyecte. ¿Y la abertura de la portezuela, si se trata de un coche? ¡Cuantos peligros no ocasiona, semejante portezuela inopinada y bruscamente abierta! Y cuando es un carromato ó galera que para facilitar su carga ó descarga se coloque de través, ocupando todo el arrecife ó gran parte de él, ¿no serán entonces sacrificadas así la vialidad ecuestre y rodada, como la pedestre, que vayan en sentido longitudinal?

Tenemos en resúmen, que el intervias, para su natural y preciso funcionamiento, necesita tener en la acera y en el arrecife un punto fronterizo á sus puertas, que sirva á sus moradores de parador, apeadero, montadero, cargadero y descagadero, con todos los servicios que en el sentido transversal, suponen las operaciones á que esos nombres calificativos se refieren. Y, sin embargo, la vialidad, en el sentido longitudinal, necesita holgura y desembarazo que aquellas operaciones, casi sin cesar, le quitan. Y á pesar de todo, ambos funcionamientos se verifican, y se verifican en calles de reducidísima

anchura, en que no es posible buscar hácia un lado la holgura que por otro se quita. Ambos funcionamientos se verifican, sí; pero con continuos riesgos, con incesantes incomodidades, con sacrificios permanentes, que con el aumento del coste de los trasportes contribuyen á hacer muy cara, sobre molesta y fastidiosa, la vida en las grandes urbes.

3C.

Del funcionamiento urbano en el sentido transversal á la calle, en cuanto la atraviesa de parte á parte.

Vamos á tratar de un funcionamiento que fué, á no dudarlo, el mas importante en las antiguas urbes, y que el organismo de la urbanizacion actual ha venido á aniquilar casi por completo, asi en sus actos prácticos, como en su espíritu y tendencias. Nada mas natural, en efecto, nada mas conforme con la sociabilidad humana, nada mas conveniente al ejercicio de la reciprocidad de servicios entre buenos vecinos, que las relaciones frecuentes, cotidianas, de todas las horas y momentos entre las familias ó individuos que viven en edificios colocados frente por frente, y separados solo por la zona que constituyó antiguamente el antepatio de la casa, y que mas tarde por la combinacion asociada se convirtió en calle. No hay idioma que no tenga alguno de esos elocuentes adagios que el buen sentido popular consagra, destinado á hacer comprender y sentir las ventajas de la vecindad, aun sobre los vínculos del parentesco. Recientes son en todos los pueblos, naciones y urbes las fiestas callejeras en que las relaciones de vecindad adquirian un grado estraordinario de espansion, ostentándose entre los vecinos una verdadera fraternidad. Pues bien, esas buenas relaciones que convertian la calle en una especie de asociacion de socorros mútuos, de hermanos, funcionaban en las urbes antiguas por medio de esa vialidad que ahora llamamos trasversal, considerándola como secundaria, y que sin embargo originariamente fué primordial, base y punto de partida de todas las demás vialidades. La transformacion que el organismo urbano ha sufrido en estos últimos tiempos, convirtiendo la calle en carretera, ha creado un obstáculo permanente á esa vialidad transversal, cuyo funcionamiento ha sido desde este punto difícil, arriesgado y en ocasiones imposible. De ahí que hayan dismi-

nuido considerablemente, y en algunas urbes desaparecido por completo, las fraternales relaciones de vecindad que fomentaban. Estas relaciones y ese funcionamiento se encuentran únicamente en urbes de escaso vecindario y de menos movimiento, donde el atravesar una calle no es correr un azar temible ocasionado á desastrosas consecuencias. En las urbes populosas solo las calles estrechas y de escasa concurrencia son las que conservan el privilegio de mantener las buenas relaciones de vecindad. Donde la calle es algun tanto ancha, y sobre todo donde el tránsito público en el sentido longitudinal es considerable; reducido á la impotencia el funcionamiento transversal, las relaciones de vecindad no existen entre los moradores de intervias fronterizos, pero incomunicados por un arrecife siempre en activo servicio, por manera que seria fácil encontrar un gran número de vecinos en semejante situacion colocados, que no solo no se tratan, sino que ni siquiera se ven ni se conocen. Diríase que el movimiento rodado con su estrepitosa velocidad se llevó tras sí esos dulces sentimientos de confraternidad vecinal que constituian la felicidad de nuestros antepasados.

Es digno de ser tomado en cuenta el triste abandono, por no decir insigne menosprecio con que los pocos restos subsistentes aun de esas relaciones vecinales y las necesidades por ellas creadas, son tratadas por las Administraciones en nuestras urbes. No son ya seguramente verdaderas relaciones de buena vecindad las pocas que existen entre los moradores de intervias fronterizos que forman una calle; son relaciones por lo general mercantiles é industriales que parten casi siempre de las necesidades del menage doméstico, cuyos pequeños aprovisionamientos se buscan y encuentran mas comodamente en los comercios inmediatos. De todos modos, existen esas relaciones hijas de la naturaleza misma de las cosas, y que como tales no han podido desaparecer por completo. Pues bien, ¿cómo se verifica el funcionamiento de esas relaciones? ¿Qué lugar, qué sitio, qué medio se deja al funcionamiento transversal en plena calle? Examínese esta, observénse detenidamente su forma, su construccion, su objeto; y ni rastro siquiera se encontrará de un sitio ó medio reservado á esa vialidad transversal. De esquina á esquina en los cruceros y encuentros hallaremos tal vez, y no siempre, una estrecha senda transversal destinada á unir las aceras en el sentido de su desarrollo longitudinal, pero en plena calle, en el espacio comprendido por dos intervias fronterizos, no encontraremos mas que arrecife y acera, acera y arrecife que responden á las necesidades del movimiento longitudinal, nada consagrado al servicio del transversal. Los vecinos que tienen necesidad de trasladarse de una á otra acera, se ven condenados despiada-

damente á salvar el arroyo arrostrando por un lado los peligros del tránsito longitudinal, y por otro los inconvenientes, incomodidades y riesgos de un piso poco firme y muy resbaladizo, sobre todo en tiempo de humedades que convierten el polvo del arrecife en asqueroso lodazal harto impropio de la planta humana. Cabalmente, lo reducido del trayecto rechaza el empleo de otra locomocion que no sea la pedestre; sin embargo, casos se han visto en que para atravesar el arroyo de una calle, fué preciso apelar á un carruaje, á una caballería y hasta á un mozo de esquina. Casos de esta naturaleza son raros, pero prueban, como quiera que sea, el olvido completo en que se tiene la vialidad transversal.

De todos modos, quede consignado, que esa vialidad, que las comunicaciones entre una y otra acera, entre uno y otro intervias de los que forman una misma calle, no tienen medio alguno de funcionar, y que si funcionan, como por necesidad deben hacerlo, han de correr todos los riesgos, inconvenientes y molestias que el arrecife como medio reservado al movimiento longitudinal, y este con todas las complicaciones á su propio funcionamiento inherentes, traen consigo.

3B.

Del funcionamiento urbano en la via y en los sitios donde simultáneamente concurren los movimientós longitudinal y transversal.

En los números anteriores hemos considerado el funcionamiento urbano, ora en el sentido longitudinal, ora en el transversal de la via; pero á cada uno de estos movimientos en si mismo y separado é independiente del otro, tales cuales se ejercen en plena calle, donde la vialidad es mas simple ó menos complicada, aun cuando ni aun allí puede decirse que obran con entera independencia, pues en todo rigor por todas partes y donde quiera el movimiento transversal viene á interrumpir al longitudinal, y este á aquel, bien que no siempre con igual intensidad. Ahora vamos á contemplar el cuadro mas complicado del funcionamiento urbano, y veremos á todos los movimientos urbanos concurrir á la vez en un mismo momento y sobre un mismo sitio, formando una espantosa amalgama de diferentes fuerzas, de diversas direcciones, de distintas velocidades y de locomociones heterogéneas.

Para adquirir una nocion un tanto completa, así de las causas como de los medios, de los efectos y resultados de esa complicadísima concurrencia de movimientos, bueno será estudiar el sitio ó medio sobre que la concurrencia tiene lugar. Hay movimientos, que al concurrir en un sitio, llevan, por decirlo así, consigo el medio mismo sobre que funcionan; al paso que hay una clase de vialidad que al verificar esa concurrencia no trae consigo ese medio, y que por consiguiente, se vé precisada á funcionar sobre un medio estraño, que no es propio suyo, sino prestado.

El movimiento ecuestre y rodado, es el único que tiene el privilegio esclusivo de desarrollarse constantemente sobre un medio suyo propio, y adecuado además á su naturaleza. El arrecife, que es ese medio, se desarrolla indefinidamente en todas direcciones, y sigue por diversos rumbos, siempre sin solucion de continuidad y siempre con el firme proporcionado á la naturaleza de su funcionamiento. Así es que, enmedio de todas las complicaciones á que las diversas inflexiones, encuentros y cruces esponen á la vialidad ecuestre y rodada, salva esta con menos peligro las dificultades que se ofrecen á su paso.

La vialidad pedestre, que sin embargo de referirse al ser racional por quien y para quien existen las urbes, parece subordinada á la otra, y merecer menos consideraciones, tanto que es constantemente sacrificada á la conveniencia de la rodada y ecuestre, la vialidad pedestre, repetimos, no tiene mas medio propio sobre que funcionar, que las estrechas zonas que circuyen y envuelven los intervias, que no pasan por consiguiente de la esquina de estos, como no sea para volver sobre sí mismas; por manera que nunca se desarrollan ni siguen en el sentido longitudinal, dejando á un lado, por no ser de este lugar, las diversas interrupciones que en su desarrollo de circunvalacion sufre á consecuencia de las frecuentes puertas que dan entrada y salida á los intervias. De esta economía viaria pedestre, resulta que al continuar un peaton su marcha en el sentido longitudinal, tan pronto como llega á la esquina del intervias, cuya acera recorre, se encuentra su camino bruscamente interrumpido por el arrecife; y si quiere seguir defrente, no le queda otro recurso que descender á ese arrecife y atravesar, con riesgo de su existencia, el arrollador torrente de vialidad ecuestre y rodada, que en sentido normal á su direccion se precipita á lo largo de dicho arrecife. De ahí resulta que la vialidad pedestre se vé á cada momento condenada á pedir prestado un paso á la vialidad ecuestre y rodada, la que al concedérselo con disgusto, no siempre guarda á su compañera todas las consideraciones que la seguridad personal del viandante reclama.

Prévias estas esplicaciones que ponen bien de manifiesto que la vialidad pedestre no trae su contingente en el lugar donde se verifican la coincidencia y concurso de diversos y complicados movimientos, pasemos ya á examinar, de qué manera funcionan estos en semejante situacion, que es mas ó menos complexa y ocasionada á peligros y dificultades, segun el número y forma de las coincidencias viarias.

A veces, aun cuando real y verdaderamente no se verifique el concurso de diversas vias, la sola forma y disposicion de una de ellas llega á producir los efectos de la concurrencia de varias. Así sucede en el simple cambio de direccion en plena calle, cuando ese cambio es algo pronunciado. En situacion semejante, rigurosamente hablando, solo pueden ocurrir los movimientos en direcciones diametralmente opuestas que, como hemos dicho en otra parte, viéndose venir de frente y presentándose de una manera franca, ofrecen comparativamente menos peligro. No obstante, como que el movimiento siempre tiende á desarrollarse en sentido recto, la inflexion impuesta por el cambio de direccion en la via, es siempre un acto violento, y se verifica de una manera tardia y pausada, lo cual produce de todos modos mayores complicaciones, y da lugar á choques y tropezones. Geométricamente considerada esta situacion, los ejes de las dos direcciones ó rumbos que la via afecta, vienen á coincidir formando un ángulo mas ó menos obtuso, segun que se aparten menos ó mas de la directa, y las condiciones de este ángulo son la espresion genuina de las dificultades y riesgos á que la coincidencia de los movimientos puede dar lugar. El fenómeno que en semejantes situaciones se verifica, es siempre una acumulacion de movimientos hácia la esquina ó ángulo saliente de la calle. Los peatones que vienen por la acera de ese ángulo, marchan en línea recta atravesando diagonalmente el arrecife procurando por este medio, así la mayor comodidad de la marcha de frente, como la brevedad del camino por el atajo. Los que vienen por la acera opuesta, van á buscar desde ella atravesando tambien diagonalmente el arrecife, esa misma esquina saliente que los otros abandonan, razon por la cual esa esquina ha de servir simultáneamente á las contínuas entradas y salidas, así como á la continuacion de los que no quieren dejar por el atajo el buen camino. En cuanto al arrecife, el movimiento ecuestre y rodado busca tambien á fuerza de aproximarse á esa misma esquina un medio de describir una curva mas desarrollada ó de mayor radio que, aproximándose lo mas posible á la recta, le aparte menos de su natural tendencia. Asi es, que la acumulacion de movimientos en la semi-calle adosada á la esquina de la inflexion, es estraordinaria, y produce constantemente mayor

confusion acrecentada por las travesias en diagonal de los peatones.

En el simple encuentro de una calle con otra, se verifica un fenómeno análogo al que acabamos de descr bir, pero acrecentando su complicacion la coincidencia y funcionamiento de una doble inflexion y de otro movimiento directo. Es decir, que hay que considerar aquí el movimiento de ida y vuelta en el sentido de la calle principal, y los movimientos asimismo de ida y vuelta que se trasmiten de esta calle á la otra, ó desde esta á aquella, por sus dos lados. El análisis nos presenta aquí para cada clase de vialidad, seis movimientos condenados casi siempre á funcionar en reducidísimo espacio, porque en nuestras urbes, ó no se ha querido ó no se ha podido dar importancia á semejantes encuentros, de suerte que pocos son los que tienen una plazoleta, tan necesaria para semejante funcionamiento.

Los movimientos directos se ven reducidos á desarrollarse, en su doble sentido, sobre la semi-calle opuesta al encuentro, si es que aun allí no va á entorpecerlos alguno de los movimientos de trasmision venidos de la calle incidente.

Queda, pues, para todo el desarrollo de los movimientos de trasmision activos y pasivos, si así cabe decirlo, la otra semi-calle que está en relacion directa y contacto con la incidente. Y fácilmente se comprende, que por ancha que fuese la calle principal, como hay pocas en nuestras urbes; siempre será estrecho y reducido el espacio sobre que se ven precisados á girar y doblarse los carruajes que han de desviarse del rumbo directo, ora para pasar desde la calle principal á la incidente, y ora desde esta á aquella. Como si todas esas complicaciones no bastasen; viene á acrecentarlas la natural tendencia de los movimientos á buscar su sitio propio en la nueva calle en que entran, lo cual importa verdaderos encruces, siempre ocasionados á percances, ó cuando menos á continuados entorpecimientos.

Hasta aquí hemos hecho abstraccion de la vialidad pedestre, que tambien ha de funcionar en ese sitio, y viene á multiplicar las complicaciones, los obstáculos y los peligros. Por de pronto los movimientos pedestres directos en rumbos encontrados, se ven condenados á funcionar en una sola acera, la opuesta al encuentro, inconveniente gravísimo, sobre todo en calles de mucha concurrencia, en que acostumbran funcionar simultáneamente peatones cargados y descargados y de diversas velocidades. El que quiera seguir por su acera, siendo esta la del encuentro, se verá obligado á cruzar por el punto mas peligroso, que es donde se acumulan todas las transmisiones del movimiento rodado. Los que vengan de la calle incidente, y hayan de entrar en la principal, al pasar á su acera en esta última, han de atravesar diagonal-

mente el arroyo, precisamente por allí donde arrecian mas los peligros. De la misma manera, los que desde la calle principal, siendo su acera la opuesta al encuentro, hayan de pasar á la incidente, tambien tendrán que cruzar diagonalmente el cuadro en que se verifican todas las transmisiones. De suerte, que tomando en cuenta las diversas clases de vialidad, las distintas direcciones, los distintos enfiles y opuestas inflexiones, se vé aun en un simple encuentro una complicacion gravísima, ocasionada siempre á sérios percances, de que solo nos libran la prudencia, la cautela y las recíprocas consideraciones que la comunidad del peligro inspira á todos los transeuntes.

Donde, empero, se presentan juntos en gran número y bajo un aspecto amenazador todas las complicaciones, todas las dificultedes y todos los peligros, es en los cruceros, es decir, en el lugar en que vienen á cortarse mas ó menos normalmente dos calles que corren en distinto sentido. Ante todo se ha de tener presente que aquí solo se considera el movimento articulado que junto con el directo se puede verificar y se verifica en toda confluencia de cuatro calles que llamaremos encrucijada, donde los cruzamientos se hacen de nivel.

Considerando el asunto bajo este aspecto, debe tenerse en cuenta que son tantos, tan diversos, tan complicados los movimientos que en un sitio de esta naturaleza se verifican, que no debe estrañarse la confusion que allí reina, ni los entorpecimientos que la locomocion esperimenta, y ni siquera las desgracias que con harta frecuencia hay que lamentar, sobre todo en momentos de gran concurrencia, y cuando la Administracion no ha dictado medidas preventivas y eficaces.

Para dar una idea de la complexidad de los movimientos que en un crucero pueden verificarse, y que á veces simultáneamente se verifican, supongamos que por cada calle de las cuatro afluyentes desembocan simultáneamente cuatro grupos, compuestos el primero de tres peatones sueltos, el segundo de tres peatones cargados, el tercero de tres gincetes, y el cuarto de tres carruages, que es la manera con que deben naturalmente verificarse los movimientos, atendida la subdivision de la vialidad que dejamos establecida para las calles. Supongamos además, como muy natural y muy posible, que cada uno de estos cuatro grupos afluyentes se trifurca al llegar á la encrucijada, siguiendo una de las entidades del mismo el movimiento directo, otra el articulado hácia la derecha y otra el articulado hácia la izquierda. Pues bien, el resultado de esta hipótesis que por cierto nada tiene de imposible, ni aun de exagerada, nos da por resultado la enorme suma de doscien-

tos cruzamientos, segun demuestra palpablemente el siguiente estado, y mas gráfica y tangiblemente la *figura núm.* 31, LÁMINA VII.

Hé aquí el estado:

Numeracion de los movimientos.	DESIGNACION DE LAS CLASES DE MOVIMIENTOS.	NÚMERO DE CRUZAMIENTOS. Con líneas directas...	Con líneas de articulacion.	SUMAS.	TOTALES.
1	Directo	8	14	22	50
	Articulado hácia la derecha	0	0	0	
	Articulado hácia la izquierda	14	14	28	
2	Directo	8	14	22	51
	Articulado hácia la derecha	2	2	4	
	Articulado hácia la izquierda	12	12	24	
3	Directo	8	14	22	50
	Articulado hácia la derecha	4	4	8	
	Articulado hácia la izquierda	10	10	20	
4	Directo	8	14	22	50
	Articulado hácia la derecha	6	6	12	
	Articulado hácia la izquierda	8	8	16	
		88	112	200	200

Observando ahora con la debida detencion el preinserto estado, echaremos de ver que los cruzamientos resultantes de los movimientos comprendidos en el grupo núm. 1, son: para el movimiento directo 8, normales á otras tantas líneas de movimiento tambien directo; y 14 oblícuos á otras tantas líneas de articulacion, que suman un total de 22 cruzamientos: el movimiento articulado hácia la derecha no da cruzamiento alguno; y para el movimiento articulado hácia la izquierda, se ofrecen 14 cruzamientos oblícuos con líneas directas y otros 14 normales con líneas de articulacion; que suman un total de 28 cruzamientos. Es decir, que el grupo entero núm. 1 da un conjunto total de 50 cruzamientos, como lo dán asimismo cada uno de los otros tres grupos, y que la suma de todos asciende á 200, siendo de notar que solo 88 son normales y que los 112 restantes son oblícuos.

Y ésa múltiple complicacion de movimientos, con ser tan grande, no alcanzá todavía á dar una idea completa de la confusion que por lo general se hace sentir en todas las encrucijadas de las grandes poblaciones; porque al

acrecentamiento de esa confusion concurren muy poderosamente una porcion de otras concausas que se encuentran siempre en tales sitios, y que aun cuando por lo habituales pasen desapercibidas, no por esto dejan de ser atendibles á los ojos de quien debe enumerarlas y apreciarlas. Las citas de espera se dan casi siempre para el ángulo de una encrucijada. La confluencia de cuatro calles hace que allí se verifique la despedida de personas ó familias que pasearon ó anduvieron unidas. Los anuncios de establecimientos, esposicion de pinturas, fotografías, etc., todo cuanto está destinado á llamar la atencion en este siglo en que la publicidad es el alma de las industrias, todo se procura fijar en las esquinas de las encrucijadas, donde por otra parte los dueños de las tiendas, almacenes y bazares en ellas situados, sobrecargan sus portadas con ornamentaciones y escaparates capaces de sobrescitar la curiosidad hasta de los mas estóicos transeuntes.

Por otra parte, los industriales ambulantes y callejeros se paran siempre en las encrucijadas, ya por razon de la mayor concurrencia, ya tambien porque desde tales puntos pueden con sus voces llamar simultáneamente la atencion de los habitantes de las cuatro calles confluyentes, cuyos pedidos esperan durante algunos momentos.

Finalmente, como efecto de la misma concurrencia estraordinaria que en las encrucijadas se verifica, los encargados de policía y seguridad, los de la limpieza diurna, así como los de otros ramos del servicio público, deben situarse allí con frecuencia, contribuyendo por tal medio al aumento de la misma concurrencia.

Ahora bien, tomando en cuenta la influencia de todas esas concausas, agregadas á la multiplicidad espresada de la circulacion general, se presenta, no como un fenómeno raro, sino como un efecto natural, necesario é inevitable, la confusion que reina, las disputas que se promueven, los peligros que se corren, y las desgracias que acontecen en las encrucijadas.

Hay una situacion en que los peligros y complicaciones, aun cuando con menos ostentacion, se presentan mas terribles, tal es la creada por la confluencia de dos calles laterales sobre una principal, verificada en sentidos opuestos y á corta distancia. Esta situacion que llamaremos de falso crucero, ofrece todos los mismos inconvenientes, la misma complicacion de movimientos, los mismos entorpecimientos y riesgos que la encrucijada verdadera, agravado todo por la circunstancia de no verificarse los cruzamientos, articulaciones y trasmisiones sobre un terreno despejado, como sucede en las encrucijadas, ni de una manera franca y de frente, sino en plena calle, á trascanton y en el pequeño trecho que media entre la desembocadura

de una y otra calle, trecho que sin ser crucero, sin tener ninguna de las condiciones de tal, está condenado á prestar todos los servicios de una plaza de encrucijada. Son tan temibles semejantes situaciones, que donde el movimiento urbano es vivo y activo, ó bien ha tenido que relegarse de ellas alguna locomocion, ó bien ha sido necesario procurar, por medio de reformas parciales mayor holgura, y sobre todo procurar que las confluencias viniesen, lo mas posible, sobre el mismo punto.

En las bifurcaciones tambien se presenta alguna complicacion, pero nunca tanta como en las encrucijadas. En el sentido longitudinal, mientras el que va por la principal de las calles, haya de seguir por aquella de las incidentes que cae á su derecha, toda la complicacion se reduce á la articulacion mas ó menos pronunciada que exija el ángulo incidental de la calle de la bifurcacion. Lo mismo se verifica en movimientos análogos inversos desde cualquiera de las bifurcaciones á la calle principal. La complicacion aumenta, cuando el que va por la derecha de la calle principal, tiene que pasar á la izquierda de la bifurcacion, ó al revés, cuando de la derecha de la bifurcacion tiene que venir á la izquierda de la calle principal. En ambos casos la trasmision no puede verificarse sin los correspondientes encruces con la vialidad directa; sin embargo, esos cruces no son nunca tan duros ni violentos, por decirlo así, como en una encrucijada; porque se verifican con un sentido oblicuo, á no ser que alguna de las calles de la bifurcacion afluyese normalmente á la principal, en cuyo caso esos encruces, en lo relativo á los movimientos por ella trasmitidos, serian tambien normales.

Lo que en una bifurcacion complica mas las situaciones, es la trasmision de los movimientos de una á otra de las dos calles de que la bifurcacion se compone. Si hay holgura, de suerte que esas trasmisiones puedan verificarse en una plazoleta de articulacion; se eluden fácilmente los cruzamientos, como no sean los resultantes de pasar de la acera ó banda derecha á la acera ó banda izquierda, ó al revés. Mas cuando no hay semejante plazoleta, como en la aprovechada planta de nuestras urbes acostumbra suceder; entonces como que los movimientos articulados de la trasmision han de realizarse allí mismo donde se verifican los encruces de las vialidades directas, entre estas y aquellas vienen á verificarse tres coincidencias capaces de causar perturbaciones y entorpecimientos, ora en las dos desembocaduras de las bifurcaciones, y ora tambien en el punto de la calle principal en que coincidan.

Las estrellas, es decir, las convergencias de mas de cuatro vias, vienen á ser una combinacion y amalgama de bifurcaciones y encrucijadas, y á

ellas, por consiguiente, puede aplicarse á la vez, todo cuanto separadamente hemos consignado con respecto á cada una de semejantes situaciones. No presentan un caso nuevo, sino la conglomeracion de varios casos que pueden crear las situaciones mas arriesgadas que es posible imaginar, cuando no hay en el sitio de su coincidencia vastísimo espacio y holgura suficiente para separar, cuando menos, todo lo separable, ya que muchos de los cruzamientos son siempre y de todos modos inevitables.

Debemos hacer notar aquí que en la imposibilidad absoluta de tomar nota de todos los accidentes y casos que puedan ofrecerse en las diversísimas situaciones que las economías viarias urbanas presentan, hemos escogido de intento y pensadamente, así en los encuentros sencillos, como en las encrucijadas y bifurcaciones, los casos mas simples, mas elementales, por decirlo así, ya porque al esponer las dificultades y riesgos con que tropieza la vialidad urbana, no queríamos que se nos tachase de exagerados, cabalmente en un asunto en que bien puede decirse que no cabe exageracion, pues lo que cotidianamente sucede, traspasa toda ponderacion, ya porque espuestos los casos elementales, cualquiera de nuestros lectores podrá fácilmente esplicarse lo que acontecer pueda en lassituaciones mas complicadas.

Por razones análogas hemos evitado tambien hacer concurrir con los accidentes horizontales, los de relieve, que, sin embargo, coinciden muchísimas veces, multiplicando de una manera espantosa los inconvenientes, los entorpecimientos, los choques y peligros que los encuentros, encrucijadas y bifurcaciones ofrecen por sí solos y como tales, en grande y muy grave cuantía. ¿Qué se habria dicho si, por ejemplo, hubiésemos presentado el complicadísimo caso de un crucero ó de una estrella cuyo lugar de coincidencia para los movimientos fuese un talvek? Lo menos que se pudiera haber supuesto, seria que rebuscábamos los casos mas graves, aun cuando no existiesen, para dar mayor fuerza y colorido á nuestras quejas contra la urbanizacion actual. Y, sin embargo, casos como ese se presentan con harta frecuencia en nuestras urbes, y pocos años atrás se presentaban aun mas que ahora, porque recientemente la repeticion de cotidianas desgracias en tales puntos ú otros análogos, ha obligado á las Administraciones á emprender algunas reformas viarias particulares para disminuir al menos, ya que no desvanecer por completo, los contínuos riesgos á que los pobres péatones principalmente están espuestos.

3 A.

Del funcionamiento urbano esterior.

La vida de la urbe no termina en sus muros, si los tiene, ni en sus barreras ó fosos, si son estos los que reemplazan á aquellos. No hay urbe tan dentro de sí misma concentrada, que no estienda sus manifestaciones, que no haga sentir su accion en sus alrededores y aun á grandes distancias. La comunicatividad es innata en el hombre, y las urbes en que se alberga, han de ofrecerle medios para ponerla en practica. Existen además en la colectividad, de la propia suerte que en el individuo, ciertas necesidades que solo fuera del conjunto urbano pueden satisfacerse. Pues bien, estos instintos, esta accion y estas necesidades, han de tener en la parte esterior de la urbe su lugar propio de funcionamiento. Nosotros vamos á ver de qué manera este se ejerce, primero (B) con respecto á las necesidades materiales de la colectividad, y luego (2B) con respecto á la espansion y comunicatividad.

B.

Del funcionamiento urbanoesterior, relativo á las necesidades materiales de la colectividad.

Asi como el individuo tiene necesidad de espeler de su cuerpo materias que, retenidas en él por mucho tiempo, le acarrearian la muerte: de la propia suerte todas las colectividades humanas, desde la familia hasta la poblacion mas numerosa, esperimentan esa misma necesidad de sacar y llevar lejos de su albergue todos aquellos restos animales y vegetales que conservados en lo interior de las habitaciones ó de las urbes, constituirian un foco permanente y terrible de infeccion, de enfermedades y de mortal pestilencia.

No vamos á examinar ahora de qué manera se ejecuta en lo interior de la urbe la recoleccion y esportacion de tales materias. Como que estas ope-

raciones estan reservadas á una entidad que en representacion de la colectividad entera reasume en sí la ejecucion de todos aquellos actos que corresponden á todo el vecindario, y que individualmente seria imposible realizar; y como por otra parte no ha llegado el caso todavía de hacernos cargo del funcionamiento de esa entidad en la urbe; por esto no podemos tratar aquí de los detalles de dicha recoleccion y esportacion. Estamos en el campo esterior de la urbe, y solo encontramos en él los lugares en que los restos animales y vegetales se depositan.

Segun la magnitud de la urbe y lo numeroso de su poblacion, existen uno, dos ó mas sitios en que se depositan esos restos animales y vegetales provenientes del menage doméstico y urbano. Raras veces esos depósitos de inmundicias, focos de hediondez é insalubridad, se encuentran situados á la conveniente distancia, á fin de que sus pestilentes irradiaciones no alcancen á viciar la atmósfera de la urbe que á tantas otras causas de infeccion está por otra parte espuesta: ni menos se cuida tampoco de que esa irradiacion no esté coadyuvada en perjuicio de la poblacion por los vientos reinantes en la comarca.

Lo mismo podemos decir, con pocas escepciones, de esos otros venerandos depósitos de los restos mortales de los individuos muertos en la urbe. Mucho ha ganado indudablemente la higiene desde que los cementerios fueron sacados del interior de las urbes; pero todavía la mayor parte de ellos no se hallan establecidos á la distancia necesaria, y pocos son además los dotados de una abundante vegetacion capaz de absorber las pútridas emanaciones producidas por la descomposicion de los cadáveres.

Tambien encontramos en el campo de funcionamiento esterior de la urbe los conductos destinados á satisfacer otra necesidad de la colectividad urbana, la de esportar las aguas sucias, producto del menage doméstico. Feliz puede considerarse la urbe que alcanza á llevar el desagüe de sus conductos hasta un rio bastante caudaloso para llevarse esos hediondos líquidos sin que quede de ellos rastro alguno. No son tan afortunadas las que tienen próximo el mar, y llevan á él esas aguas que siempre acostumbran sobrenadar, y rechazadas por el oleage hácia la ribera, sobre todo cuando esta no está abierta del todo, el arenal se convierte en un foco de infeccion. Donde no hay ni rios ni mar, pocas veces puede evitarse que se encharquen los tales líquidos y que causen con su evaporacion notables perjuicios á la salubridad.

A ese funcionamiento que se ejerce para satisfacer necesidades materiales de la poblacion, pueden referirse los establecimientos que, siendo indispensables para el servicio vecinal, se reputa peligrosa su situacion en lo in-

terior, razon por la cual se relegan á los afueras. Muchas industrias hay, cuyos productos son necesarios ó muy convenientes al vecindario, y cuyo ejercicio, sin embargo envuelve peligros, ora para la salud, ora para la seguridad personal. El funcionamiento para estas industrias en toda urbe bien administrada, tiene lugar en la parte esterior, aun cuando no siempre á las distancias y con las condiciones convenientes.

Nada diremos de los depósitos de aguas potables, ni de las canalizaciones que las introducen en lo interior, porque aun cuando funcionan en los afueras, ni unos ni otros ejercen influencia alguna contraria á los demás funcionamientos. Conviene, sin embargo, no olvidar y nosotros tenemos el deber de consignar aqui que, en algunas ocasiones la rutura de un depósito de aguas ha sido causa de grandes desgracias para toda una comarca.

2 B.

Del funcionamiento urbano esterior, correspondiente á la espansion y comunicatividad.

Despues de la satisfaccion de las necesidades de que acabamos de hablar, el funcionamiento urbano en el esterior, tiene por objeto unas veces simplemente el esparcimiento y recreo que tambien en cierta manera constituye una necesidad para la vida agitada de los ciudadanos, y otras la comunicatividad con otros grupos de edificacion inmediatos ó con urbes las mas distantes. Exige el buen órden que nos hagamos cargo separadamente de cada uno de estos funcionamientos; por lo cual hablaremos primero (C) del que tiene por objeto el recreo, y en seguida (2C) del que se ejerce con miras de comunicatividad.

C.

Del funcionamiento urbano esterior, cuyo objeto es el esparcimiento y recreo.

Agobiados los ciudadanos por la vida concentrada y laboriosa que en lo interior de las urbes están condenados á arrastrar, salen de vez en cuando, con toda la mayor frecuencia que les es dable, á disfrutar algunos ratos de ocio y de distraccion en los afueras. Con este objeto tienen las urbes de alguna consideracion bien administradas, paseos, parques, jardines, bosques, etc.

A ciertas horas del dia, la poblacion afluye en grandes masas á los paseos, cuya estrechez y falta de ámbito se siente entonces y se deplora; porque no sirven ya á los que van á buscar en ellos esparcimiento y saludable distraccion, sino solo á los que van con el propósito de ver y de ser vistos.

Los parques y jardines, en las urbes que tienen la suerte de poseerlos, y mas aun los bosques que á pocas es dado disfrutar, son lugares mas á propósito, así para los ejercicios higiénicos, tan convenientes para las personas de vida sedentaria que son muy numerosas en todas las grandes urbes, como para proporcionarnos inocente diversion á las tareas que nos han ocupado, con afán tal vez, una gran parte del dia y de la noche. En ellos encuentran asimismo aire puro y vivificador que respirar las muchas familias desgraciadas, condenadas á respirar el mefítico é insalubre de los cuchitriles en que moran durante todo el tiempo que en él están encerradas.

Preciso es reconocer que las Administraciones, conociendo las grandes privaciones que la urbanizacion actual, cada dia mas condensada, impone sin piedad á los moradores de las grandes urbes, procura con algun esmero proporcionar á estos alguna compensacion, acrecentando cada dia los sitios de recreo público. La industria privada, por su parte, coadyuva esos propósitos, aunque con miras de interés individual. Todos los dias se vé en los afueras de los grandes centros urbanos, levantarse teatros especiales, Campos Elíseos y otros diversos establecimientos de índole análoga, en los cuales por una corta retribucion encuentran los ciudadanos diversiones de toda clase.

En algunos paises se ha procurado reunir la instruccion al divertimiento, estableciendo en los sitios de recreo galerías topográficas, panoramas, colecciones zoológicas, botánicas, etc. La historia tiene tambien su representa-

cion en las estátuas que decoran algunos jardines, cuando no es una idea mas liviana la que ha presidido á semejantes decoraciones.

20.

Del funcionamiento urbano esterior, que se ejerce con miras de comunicatividad.

Hemos dicho en otra parte que las urbes no viven esclusivamente por sí y para sí, sino que constituyen otros tantos elementos de la humanidad por la cual y para lo cual viven. Son grandes paradores de la economía viária universal, y por consiguiente, en su funcionamiento han de tener medios de comunicatividad con esa economía. Y los tiene en efecto, aunque por desgracia no tan espeditos ni tan buenos, como fuera de desear.

No son todo lo que debieran espeditos, porque el sistema de murallas, de fosos y de barreras, considerado hasta aquí como una necesidad de la Administracion, impide que las comunicaciones con el esterior puedan ejercerse por todos los puntos de la periferia á donde desembocan calles, y á todas las horas del dia y de la noche, y limita ese importantísimo funcionamiento los puntos predestinados para puertas de entrada y salida, y á las horas en que esas puertas son practicables. Este sistema restrictivo y perjudicial, es comun á todas las grandes urbes, aun cuando no sean muradas, bastando para ello que haya el impuesto que se llama de consumos ó de puertas, pues este es el que por sí solo exige el establecimiento de vallas, y por consiguente de puertas.

Esas vallas, sean de la clase, forma y materia que se quiera, exigen en primer lugar una ronda interior que recoge las locomociones interiores que van hácia el esterior para conducirlas á los puntos de salida. Exige en segundo lugar otra ronda esterior que recoja á su vez los movimientos que desde fuera se dirigen hácia dentro para encaminarlos y conducirlos á los puntos de entrada. Este mecanismo, que ha de preceder necesariamente á la salida y á la entrada, es orígen de grandes entorpecimientos, ora por los rodeos que impone á la vialidad, que solo en un punto y por un rumbo puede ser directa, y ora tambien y principalmente por la aglomeracion de peatones, caballerías y carruajes que se verifica en los puntos designados, comu-

nos siempre para la entrada y para la salida, donde por consiguiente el movimiento, con ser multiplicado y en opuestas direcciones, se verifica constantemente con riesgo y dificultades. ¿Quién no ha visto alguna vez ese *mare magnum* de confusion que se presenta todas las mañanas particularmente, á la entrada de las grandes urbes, donde en revuelta y peligrosa mescolanza se amontonan hombres á pié y á caballo, con carga ó sin ella, y caballerías de todas clases, cargadas tambien y sin carga, y carruajes y vehículos de todo género, y puguando todos con igual apresuramiento y empeño, unos para entrar y otros para salir, y donde la imperiosa y estentórea voz de algunos guardas no basta á poner órden y á establecer los correspondientes turnos, pues á ese estremo ha de llegarse?

No son menores los inconvenientes que ofrece la limitacion del tiempo para las entradas y salidas, ya porque produce ese fenómeno que acabamos de esponer, ya tambien porque en la época presente no solo estamos acostumbrados, sino forzados á aprovechar para la espedicion de los negocios todas las horas del dia y de la noche, en que se presente coyuntura favorable, ó tal vez necesidad de ejecutarlos ó emprenderlos. Desde que el telégrafo eléctrico se ha puesto al servicio del individuo, el tiempo no se calcula por dias ni por horas, sino por minutos, por momentos; y todo ha de marchar al compás de sus exigencias, y todo marcha por lo general, pues por esto al lado de los telégrafos hay los ferro-carriles; en todo se advierte semejante armonía, en todo menos en el funcionamiento urbano con respecto al esterior, pues este se encuentra interrumpido durante algunas horas de la noche.

Sobre no ser espedito ese funcionamiento de que venimos hablando, acostumbra tambien no estar del todo bien servido. Las vias que le están consagradas, así las de la ronda interior como las de la esterior, no menos que las carreteras de las inmediaciones de todas las grandes urbes, como que prestan un servicio tan contínuo y pesado, suelen encontrarse llenas de baches y rodadas, que toda la perseverancia de los camineros no alcanza á corregir. Esto obliga á frecuentes reparaciones que crean nuevos obstáculos á la comunicatidad. Si los caminos de hierro no hubiesen venido á aligerar en gran parte el movimiento de las carreteras ordinarias próximas á las grandes urbes; no era fácil que esos inconvenientes que iban siempre en aumento á proporcion que la vialidad ha ido aumentando, hubiesen dejado de acarrear perjuicios gravísimos y trascendentales.

Además de ese funcionamiento que se refiere á la comunicatividad general ó universal, hay otro peculiar con los suburbios que en mayor ó menor número y á mayor ó menor distancia, rodean constantemente á todas las gran

des urbes. Auxiliares los suburbios de la vida urbana, están en comunicacion constante y perenne con sus matrices, de las cuales reciben á su vez la vida. Las vias que los unen son en urbanizacion lo que en el reino vegetal los pedículos de los hojas y de los frutos, por los cuales circula sin cesar la sávia vivificadora. A ese movimiento incesante no hay firme que pueda resistir, y el arte, con todas sus ingeniosas invenciones, no ha encontrado todavía un medio de acallar las quejas, por otra parte muy justas, que el mal estado de esos caminos vecinales arranca á los vecindarios. Tambien la aplicacion de las vias perfeccionadas ha venido á disminuir en gran manera ese mal: ¡lástima que semejante remedio no se haya empleado en todas partes donde el movimiento cada dia creciente y la vida urbana cada vez mas espansiva, lo reclamaban!

Por lo demás, los inconvenientes de las barreras y de las puertas alcanzan por igual á ese funcionamiento, lo mismo en lo correspondiente á los suburbios, que en lo relativo á la vialidad universal, si bien que la intensidad, por decirlo así, de las comunicaciones, hace que sean mayores y se sientan mas en esta los perjuicios.

4 A.

Del funcionamiento de la Administracion en la urbe.

Encontramos en las urbes obras y actos que no proceden del individuo, ni de la familia, ni del propietario, ni del inquilino, y que no se limitan á la via pública, ni se concretan al intervias, sino que abarcan simultáneamente bajo su influencia á todas las entidades morales y materiales que la urbe encierra. ¿Quién es el que de esta suerte se presenta, por decirlo así, en todas partes, que así obra y procede en bien de todos, y como para establecer la armonía en todo el conjunto, pues cualesquiera que sean los resultados, la intencion visible es esta? Nosotros, que al tratar de la funcionomía urbana, hemos de consignar toda suerte de funcionamientos que en la urbe encontremos, no podemos menos de hacernos cargo de ese funcionamiento, que puede llamarse general, y que se diria que procede de un sér invisible y protector, por mas que se valga de agentes materiales, y produzca efectos muy palpables.

Pues bien; ese sér invisible con cuyas obras é influencia tropezamos á cada paso en la urbe, es la Administracion pública, representante y agente de la colectividad, de todo el vecindario, que consultando los intereses de este en sus diversas y heterogéneas manifestaciones procura con noble afan, aunque desgraciadamente no siempre con el apetecible acierto, dejar satisfechos estos intereses, conciliando, en lo que cabe, los generales con los particulares ó individuales.

Prescindiendo de épocas muy remotas, y concretándonos á las mas proximas, diremos que durante la borrascosa edad media, y mientras se estaba elaborando el embrion de los elementos que habiandc ser la base de la civilizacion moderna, y mientras el individualismo predominó; se olvidó aquella sociedad del nombre y de las funciones de los ediles del municipio romano que cada urbe por otra parte se esforzaba en remedar de una manera harto inadecuada. A medida que se iba estableciendo un órden de cosas regular en las comunidades; ya los representantes de la colectividad se creyeron obligados á obrar en bien y provecho y defensa de los intereses comunes y del mejor servicio de todos, y algunos puntos por lo menos de la policia urbana, no fueron completamente olvidados. Andando el tiempo, la Administracion municipal llegó á hacerse, como la general de los Estados, absorbente, absoluta y monopolizadora. Así, desde el individualismo mas omnimodo de los tiempos medios, se pasó, bien que por grados y matices diversos, á una tutela constante, oficiosa, predominante, que ha llegado á hacerse sentir hasta en los detalles mas insignificantes de la vida urbana. Fenómeno comun á todo lo que constituye la naturaleza moral del hombre, es ese de pasar de un estremo á otro, de la accion á la reaccion y de esta á aquella, sin pararse nunca en un medio justo y adecuado.

En las urbes se notan aun hoy esos dos estremos. Por un lado, y en ciertos casos y cosas, la intervencion mas minuciosa, mas restrictiva, mas tiránica; por otro dejadez y abandono.

Mucho, muchísimo podriamos discurrir y elocuentes observaciones habriamos de consignar; si tuviésemos espacio, tiempo y el propósito particular de tratar este asunto importantísimo, como una cosa especial, con toda la estension que requeriria, aun cuando nos limitásemos á considerar la Administracion simplemente en sus relaciones con la urbanizacion. Fáltanos, empero, en este momento, ese propósito y el tiempo y espacio para realizarlo necesarios, por lo cual nos reduciremos á consignar los actos mas salientes que revelan y definen el funcionamiento de dicha Administracion en la urbe, y esto con la esclusiva mira de llenar el claro que en el cuadro de la

funcionomia urbana quedaria, si omitiésemos la accion administrativa. Asi, pues, nos contentaremos con repasar, por decirlo así, la urbe, examinando los actos que en cada una de sus partes ejerce la Administracion, consignando el resultado de nuestras observaciones. Bajo este punto de vista, examinaremos en primer lugar (B) las calles y nos haremos cargo del funcionamiento de la Administracion en ellas; enseguida (2B) examinaremos ese funcionamiento en los intervias; y finalmente (3B) en los demás sitios destinados á proveer á las necesidades de la poblacion ó vecindario.

B.

Del funcionamiento de la Administracion en las calles.

Consideradas en lo antiguo como un apéndice ó antepatio de las casas, quedaron las calles durante muchísimos siglos al esclusivo cuidado del interés particular. Mas desde el momento en que empezó á mirárselas, á manera de camino comunal al principio, y como carretera luego, desde entonces y sobre todo en esta última época, ya la Administracion vino á considerarlas como cosa de su peculiar incumbencia. Localidades hay, sin embargo, en que este servicio corre todavía de cuenta de los propietarios de cada barrio, circunscripcion ó calle. Esto es, no obstante, lo menos frecuente, y lo general es que la Administracion, no solo cuide, sino que mire como cosa suya propia la calle.

Y esta accion administrativa no se limitó á la superficie del suelo; hubo de descender al subsuelo, sitio único en que podian realizarse obras indispensables para el servicio comunal, que debian correr á su cuidado. Por idénticas razones hubo de atender tambien al suprasuelo. Es decir, que encontramos á la Administracion funcionando, ora en el suelo, ora en el subsuelo, y ora finalmente en el suprasuelo. Vamos, pues, á examinar ordenadamente sus actos, en primer lugar (C) en el primero de estos sitios, luego (2C) en el segundo, y por fin (3C) en el tercero.

C.

Del funcionamiento de la Administracion en el suelo de la calle,

Al hablar aquí del suelo de la calle, queremos decir que consideramos esta simplemente como un medio viario, y vamos á ver de qué manera, como á tal, la trata la Administracion, ora en su forma, ora en su firme.

Cuando la calle desde arroyo pasó á la categoría de arrecife, fué preciso darle una forma adecuada al servicio que habia de prestar para el movimiento. Repetidas veces hemos consignado las zonas en que se dividió su superficie, destinando las dos laterales á la vialidad pedestre, y la del centro, siempre mayor, á la ecuestre y rodada. Aquí debemos notar que ninguna Administracion ha tenido, y lo que es mas, ha podido tener reglas fijas para esa distribucion. Todas las Administraciones han oscilado entre las exigencias siempre crecientes y hasta violentas de la vialidad rodada, y las mas pacíficas, pero no menos justas y atendibles, de la pedestre. Como, empero, en la época que recientemente hemos alcanzado, la gran locomocion predomina á manera de una gran divinidad, y absorbe todas nuestras atenciones y cuidados; la vialidad rodada se ha llevado la mayor y mejor parte de la calle, y la pedestre ha tenido que contentarse con lo menos y peor, y con nada en algunas calles.

La accion administrativa no ha podido limitarse á la distribucion, sino que ha tenido que ocuparse tambien en la forma y firme de cada una de las zonas, porque ni la dignidad del hombre pedestre, ni las necesidades y conveniencias del movimiento rodado, consentian que el agua se encharcase en las aceras ni en el arrecife, formando baches peligrosos. Para evitar estos inconvenientes dieron las Administraciones celosas á las aceras alguna inclinacion hácia el centro, y al arrecife una forma cóncava á veces, y á veces convexa, que es lo mas comun. De esta manera las aguas tienen su vertiente hácia los absorbedores que están distribuidos de trecho en trecho, ora en el centro de la calle, y ora y mas frecuentemente tambien en la cuneta formada entre las vertientes de la acera y del arrecife, cuando este tiene la forma convexa. Mas adelante encontraremos los desagües de estos absorbedores.

Tampoco la forma bastaba para dejar la calle convenientemente aprestada para el movimiento pedestre, ecuestre y rodado: los intereses colectivos de la locomocion exigian además un firme apropósito, y encontramos á la Administracion ocupada de suministrárselo. La vialidad tiene mucho que agradecer á diversas Administraciones por el celo, perseverancia y empeño con que han procurado, en este punto complacerla, por mas que raras veces los resultados hayan respondido, como hemos visto en otro lugar, á los sacrificios hechos con semejante intento.

Lo peor del caso es que el funcionamiento de la Administracion en los contínuos reparos que la conservacion de los diversos firmes exige, crea obstáculos incesantes y estorbos á esa misma vialidad en cuyo obsequio se afana, obstáculos que llegan á ocasionar perjuicios de gran monta, cuando las dependencias de la Administracion llevan con demasiada calma ó con menos actividad las obras de esta naturaleza. En efecto, á nadie gusta seguramente ver una calle, durante muchos dias obstruida por los materiales y los obreros consagrados á la renovacion ó reparacion de su firme. Seria de desear que para disminuir el número y los efectos de esas obstrucciones perjudiciales, se procurasen emplear siempre buenos materiales, hábil construccion artística y gran celeridad.

2 C.

Del funcionamiento de la Administracion en el subsuelo de la calle.

Hemos penetrado ya en esa especie de antro que se encuentra debajo del piso de nuestras calles. En él hemos visto cloacas destinadas á recoger las aguas sucias y pluviales, que le trasmiten, ora las edificaciones de los intervias, ora las superficies viarias por medio de sus absorbedores: hemos visto una porcion de diferentes tuberías destinadas, unas á la importacion de aguas potables, y otras á la del gas, y hasta en algunos puntos, hilos metálicos conductores del fluido eléctrico. Pues bien, todo esto en cuanto responde á diversos servicios urbanos de la colectividad, es obra del funcionamiento administrativo con el fin de atender á ese servicio. Semejante funcionamiento á regular profundidad, no podria perjudicar á los demás funcionamientos, si no fuese por la necesidad de las obras y reparos que con alguna

frecuencia requieren, ora las alcantarillas, ora los acueductos, y ora tambien la tubería gasífera, no menos que los conductores eléctricos; pues como esas obras y reparos exigen en su mayor parte la ocupacion de la superficie de la calle, se convierten en un motivo de obstruccion que daña á la vialidad. Y como son tantos y tan diversos y heterogéneos los servicios que en el subsuelo se prestan, y á todos los cuales es necesario atender con premura; resulta que esas obstrucciones son demasiado frecuentes para dejar de ser lamentables.

Otro inconveniente no menos grave por cierto, aun cuando menos visible, tiene á veces el funcionamiento administrativo en el subsuelo, inconveniente que no afecta á la vialidad, pero sí á la higiene y bienestar del vecindario. Las obstrucciones de las cloacas, cuando no tienen la vertiente necesaria, ó cuando no hay el cuidado conveniente ó los medios conducentes á baldearlas y limpiarlas, la mala disposicion de los absorbedores que dan fácil salida á los fétidos y nocivos gases que de las cloacas se desprenden, y á veces hasta roturas y hundimientos, todo esto constituye una série de causas que en ocasiones llenan el ámbito, y corrompen la atmósfera respirable de toda la urbe. Bajo este punto de vista el funcionamiento administrativo en el subsuelo es de lo mas importante que puede ofrecerse en la urbe, y reclama todo el celo, esmero y cuidado de los buenos administradores. Llamamos con tanto mas motivo la atencion acerca de este particular, cuanto que se trata de efectos terribles y trascendentales, procedentes de una causa invisible, impalpable y, al parecer, insignificante.

3 C.

Del funcionamiento de la Administracion en el suprasuelo.

De intento, al hablar del funcionamiento administrativo en el suelo de la calle, nos hemos limitado á considerar sus efectos en la precisa disposicion de las condiciones viarias de la misma calle, con el propósito de reservar para este aparte todo lo relativo á los diversos servicios debidos al funcionamiento de la Administracion para auxiliar, favorecer y proteger á los transeuntes. Cada uno de estos servicios tiene sus medios propios de funcionamiento, y vamos á examinarlos por separado.

En algunas calles encontramos poyos ó bancos de piedra puestos allí por la Administracion, con el fin de facilitar el descanso á todo el que pase y lo necesite. Su situacion al borde de la acera y entre esta y el arrecife, es mas conveniente, que cuando está en mitad de la acera, donde es ocasion de tropezones y de estorbos.

Para proteger á la vialidad pedestre, hay en ciertas calles de trecho en trecho guarda-ruedas que impiden á los carruajes penetrar en las aceras, señalando al propio tiempo la divisoria entre estas y el arrecife. Los guarda-ruedas se hallan suprimidos en la mayor parte de las grandes urbes, desde que se ideó dar y se dió á las aceras un resalto bien pronunciado, pues en este caso los bordillos producen el efecto de un guarda-ruedas continuado.

Hay tambien en algunas calles fuentes públicas donde la vecindad pueda proveerse de agua, y refrigerar los transeuntes su sed. Buenas son, á no dudarlo, las fuentes y un servicio necesario el de las aguas; pero ya sea por la mala colocacion de aquellas, ya por su pésima disposicion, ello es que ese funcionamiento es orígen de estorbos y de inconvenientes donde quiera que no se ejerce debidamente separado de la via. La materialidad de la fuente, merma mas ó menos considerablemente la superficie viaria, constituyendo un obstáculo al libre desarrollo del movimiento pedestre, si está en la acera, al ecuestre ó rodado, si está en el arrecife, y á todos á la vez, si está, como con frecuencia sucede, entre la acera y el arrecife. Los desperdicios del agua forman por otra parte un lodazal que podrá no ser inconveniente para los carruajes y caballerías, pero que lo es y muy molesto para los peatones. Sobre que la hediondez que por lo comun despide, y los miasmas que en su evaporacion desparrama el agua encharcada, no son seguramente emanaciones que puedan ser gratas á nadie, ni nada provechosa para la salud pública.

La Administracion cuida asimismo de una manera muy laudable de que en las calles, cuya anchura lo consienta, haya hileras de árboles simétricamente colocados, que al paso que hermosean la perspectiva, proporcionan sombra á los viandantes urbanos, y sobre todo contribuyen á sanificar la atmósfera. Muy de desear fuera que todas las calles pudiesen estar dotadas de esa útil é higiénica ornamentacion; pero ya que la estrechez de estas no lo consienta, conceptuamos impropio y hasta perjudicial el empeño de ciertas Administraciones en poner árboles en calles estrechas donde, á pesar de sus buenos servicios, incomodan y perjudican al tránsito público, y ofenden además y perjudican tambien por su proximidad escesiva, á los edificios laterales, cuya prospectiva destruyen. Y no es estraño por esto que en calles de

poco ámbito se haga necesario la continuada renovacion de árboles que secretamente matan los vecinos para quitarse estorbos de delante.

El alumbrado es otro de los auxilios protectores con que la Administracion favorece la vialidad nocturna por las calles y encrucijadas de las urbes. El dia es corto para practicar en él y á la luz del sol todos los trabajos, operaciones y diligencias que la vida urbana requiere; y por ende es preciso aprovechar una gran parte de la noche. El tiempo de actividad en una urbe es tanto mas duradero, cuanto que mientras algunos de los miembros de la colectividad se entregan desde el alba ó antes de ella á sus habituales tareas, terminándolas al anochecer, para otros, el dia laborable empieza alguna ó algunas horas mas tarde. ¿Para cuántos ciudadanos empieza el dia á las doce, y por consiguiente termina ya muy entrada la noche? En todas las grandes urbes donde reina estraordinaria actividad, sucede un fenómeno digno de notarse, y es que en los dias comunes y laborables, muchos de los que madrugan, se cruzan todavía con los que se retiran. Así es que, para esa monstruosa y heterogónea y complexa entidad que se llama vecindario, el dia tiene todas sus veinticuatro horas de aprovechamiento. Este ha ido acrecentándose á medida que ha ido creciendo, y desarrollándose esa actividad febril que caracteriza nuestra época. Y es tal la union que hay entre esa actividad y el alumbrado de las calles, que la historia de la una es la del otro, teniendo no obstante presente que no es el alumbrado el que fomentó la actividad, sino que fué la actividad la que exigió el alumbrado.

La historia de este es, puede decirse, de nuestros dias, pues ya que no á su instalacion ni á su infancia y primeros pasos, hemos asistido á su verdadero desarrollo. En medio de la vida metódica, poco activa, casi inmóvil, de nuestros antepasados, bastaba el sol para alumbrarles en todos sus habituales quehaceres; y si el capricho, el lujo aristocrático y algunas necesidades de familia hacian recorrer á algunos las calles por la noche; como que no era justo ni equitativo que toda la colectividad atendiese á esas necesidades individuales, cada cual tenia su farolito con que se alumbraba en sus escursiones nocturnas. Cuando la actividad urbana creció algun tanto, entonces, sobre todo en nuestro pais, la religion fué la primera que prestó algun auxilio á la vialidad nocturna. Algunas efigies de santos protectores de ciertas casas, calles ó barrios, cobijadas por hornacinas generalmente colocadas en los encuentros ó encrucijadas, eran alumbradas por lámparas que alimentaba la devocion particular, faros que hoy reputamos insignificantes y miserables, y que sin embargo tenian en aquellas circunstancias tal importancia, que todos los cronistas de la época nos hablan de ellos con encomio, pre-

sentándolos como causa poderosa para evitar ciertos siniestros. Además, el mismo espíritu religioso habia creado asociaciones caritativas, que hoy llamariamos filantrópicas, que recorrian con faroles las calles, encaminaban á los estraviados, recogian á los que carecian de albergue, y socorrian y amparaban á cuantos se hallaban en algun apuro.

Al poco tiempo este alumbrado ambulante, eminentemente protector y cuyos benéficos resultados se habian comprendido y tocado, recibió un acrecentamiento notable en que todavía no tomó parte la Administracion, pues fué obra de la vecindad que acordó y costeó el establecimiento de vigilantes nocturnos que con sus farolillos recorrian la calle ó calles asociadas, prestando en todas ellas el auxilio de sus luces. Y para anunciarse á los que pudiesen necesitarlos, y para que el vecindario pudiese estar seguro de su vigilancia, mas bien que por el provecho que esto pudiese proporcionar, se les obligó á proclamar en alta voz la hora y el estado atmosférico. La Administracion se apoderó bien pronto de esta utilísima institucion de los serenos, y se generalizó el alumbrado ambulante.

Mas como la actividad urbana fuese siempre en aumento, y creciendo tambien la costumbre de aprovechar la noche, ora para el trabajo útil, y ora tambien para las distracciones espansivas, tan necesarias al que ha pasado el dia en elucubraciones mentales; y ese alumbrado, por lo mismo de ser ambulante, no podia estar simultáneamente en todos los puntos en que tal vez fuese necesario; entonces surgió naturalmente la idea del alumbrado fijo que la devocion habia ya incoado, aunque en muy reducidas proporciones, pero que aun así habia dado resultados magníficos. Tampoco fué la Administracion la que inició esta mejora, fué obra de los particulares de cada calle, que costeaban este alumbrado en sus principios, bajo el mismo sistema con que se alimentaban las lámparas de los santos, es decir, por medio de una contribucion voluntaria en especie; y el aceite recogido con esta clase de limosnas, pues conservaron la forma de tales, se distribuia entre todos los faroles de la calle, que se comprende que serian muy pocos, los cuales se mantenian ardiendo hasta las nueve, las diez, las once ó las doce, segun la costumbre mas general que en cada urbe se observara para retirarse.

La irregularidad con que se prestaba este servicio cuya necesidad se sentia cada vez con mas fuerza, los percances á que estaba espuesto, ora por falta de fidelidad en los que en él intervenian, y ora tambien porque á lo mejor faltaba el alimento, cuando los donativos escaseaban, obligaron á la entidad representante y agente de la colectividad urbana, á tomarlo á su cargo, á generalizarlo y regularizarlo, convirtiendo en contribucion forzosa lo que

en un principio habian sido donativos voluntarios. Desde entonces se distribuyó en cada calle un número competente de faroles, que tampoco fueron desde luego bastante numerosos, aunque siempre fueron atendidas con preferencia las esquinas de los encuentros y encrucijadas, así como los recodos y rinconos, tan frecuentes en las antiguas urbes. Los vecindarios todos, recibieron con gratitud y aplauso esa importantísima mejora, satisfaccion de una necesidad que el movimiento nocturno ya muy generalizado imperiosamente sentia. Sin embargo, este alumbrado casi en ninguna urbe duraba mas allá de las doce de la noche, y aun en algunas partes se apagaban antes los faroles de plena calle, dejando solo hasta dicha hora los de las esquinas.

El subido precio del aceite, único combustible que á la sazon se conocia para el alimento de los faroles del alumbrado público, imponia á la Administracion esas pequeñas economías, así en el número de faroles como en la duracion de sus luces. Para que sin aumento de gasto aumentase la intensidad y fuerza de estas, y alcanzasen á mayores distancias, se ideó dar á cada luz un reverbero, y á veces los faroles se colocaban en mitad de la calle por medio de barras de hierro empotradas en los paramentos fronterizos. Pero hé aquí que, mientras los ingenios se afanaban en escogitar medios de aplicacion práctica que conciliasen la economía con las necesidades del servicio, fué reconocido como bueno y aplicado á él el gas hidrógeno carbonado.

Desde esta aplicacion, bajo todos conceptos ventajosísima, el servicio del alumbrado público de todas las urbes de alguna importancia, ha adquirido un desarrollo estraordinario, sorprendente, pues ya no se escasea ni el número de faroles, ni la fuerza de sus luces, ni es preciso devanarse los sesos para buscar medios y situaciones con que poder dar al alumbrado mayores alcances. El gas es sumamente barato, su conduccion nada difícil, y su aplicacion no está espuesta á los fáciles abusos á que se prestaba el aceite. Desde esa época, cualquier falta que en el alumbrado público se note, puede y debe achacarse á la Administracion, que no tiene por otra parte escusa de ningun género que abone sus omisiones.

La colocacion de los faroles, que sumamente mejorados en magnitud y formas se encuentran á lo largo de las calles, continua verificándose en los paramentos de los edificios de una y otra acera, á los cuales se impone esa servidumbre, unida á la de la ranura que ha de recibir el tubo conductor del gas hasta el mechero del farol. Cuando la calle es muy ancha, se montan los faroles sobre candelabros colocados en los bordes de las aceras, con lo cual, sobre librarse á los edificios de un servicio que puede llegar á ser perjudicial y que nunca debieran soportar, se consigue que el alumbrado sea mas efi-

caz, y alcance á todos los rincones y entradas que en las viciosas alineaciones de los paramentos se notan á cada paso. Es sensible que la estrechez de nuestras calles, causa y orígen de tantísimos inconvenientes para la vialidad y aun para la habitabilidad, produzca ese mal que lamentamos respecto del alumbrado público. Muy de desear fuera que el uso de los candelabros establecidos entre el arrecife y la acera, se estendiese aun á calles medianamente anchas, donde no les vemos, pues los inconvenientes que su colocacion podria traer, nunca habrian de ser tantos como las ventajas que habrian de acarrear. Decimos esto, porque en algunas urbes hemos notado que en calles de mediana anchura, donde cómodamente podian establecerse los candelabros, siguen los faroles con sus palomillas empotradas en las fachadas de las casas, lo cual no puede ser efecto mas que de un apego rutinario y censurable á las antiguas costumbres que perdieron su razon de ser, ó de un espíritu de economía injustificable.

A medida que las urbes fueron creciendo, y con su crecimiento material se aumentaron las distancias en las vias interiores, los viandantes sintieron una necesidad que habitualmente se satisface en casa, porque en casa habitualmente se esperimenta; pero que cuando estamos ausentes de ella por algun tiempo, es natural que la esperimentemos fuera, y forzoso por consiguiente que fuera la satisfagamos. Aludimos, como es fácil de comprender, á las que se llaman necesidades corporales, á cuya satisfaccion no siempre es fácil imponer esperas, ni aun cuando así fuese, seria higiénico hacerlo .En urbes pequeñas, sobre todo en las rurizadas ó de edificacion desparramada, no es difícil satisfacer al aire libre y sin notório inconveniente semejantes necesidades, porque no lo es encontrar al paso ó con escaso rodeo un rincon apropósito, donde el sol, los vientos y las lluvias impidan el acumulamiento y corrupcion de las materias fecales. Mas esa espontaneidad, digámoslo así, en la evacuacion de tales necesidades, ofrece en nuestras urbes condensadas y conglomeradas gravísimos inconvenientes, y hasta diremos una imposibilidad absoluta, ya que aun cuando abunden los recodos, no hay verdaderos *rincones*, es decir, *lugares recónditos* á las miradas de los transeuntes ó de la vecindad estante, y ora tambien, porque de haber tales rincones y consagrarse á semejante uso, resultaría una acumulacion de materias corrompidas que llenarian de miasmas incómodos y deletéreos á toda la vecindad.

En tiempos muy antiguos, sin embargo, las urbes estaban llenas de lugares semejantes, donde esas necesidades de que estamos hablando, se satisfacian con grave incomodidad y bochorno del que se veia forzado á acudir á ellos, no menos que de los transeuntes y estantes obligados á presenciar este

repugnante espectáculo, y á sentir sus anti-higiénicos é ingratos efectos. A evitar todo ese cúmulo de inconvenientes se dirigieron primero los esfuerzos privados de los propietarios, que abrieron detrás de las puertas de los zaguanes sumideros, donde con menos incomodidad pública y mayor decencia, pudiesen satisfacerse al menos las menores de dichas necesidades. Este medio, que ha durado muchos años, presentaba el gravísimo inconveniente de producir con harta frecuencia una acumulacion de materias fecales que apestaba la casa, y hasta trascendia á la vecindad, y la fuerza corrosiva de esas materias atacaba los muros y sus cimientos. Así es que en todas las nuevas construcciones de algunos años á esta parte levantadas, se ha eludido este gravámen; pero era tal la fuerza de la costumbre y de la necesidad, que para evitar la entrada de los transeuntes en los portales, se vieron los propietarios obligados á poner cancelas vigiladas despues por un portero.

De esta suerte fueron desapareciendo los antiguos medios de satisfacer los viandantes urbanos sus necesidades, y sin embargo, estas arreciaban cada dia con mas fuerza, porque acrecia sin cesar el número de aquellos. El conflicto era tremendo, y se repetian diariamente disgustos y disputas, sostenidas por la conveniencia de la habitabilidad de un lado, y por la necesidad de la viandanza del otro. Y todos gritaban, y todos murmuraban, y todos tenian razon. En tal apuro, hubo de mediar la accion administrativa, aun cuando no siempre ni en todas partes con todo el tino y criterio necesarios. Urbes hubo, en que el funcionamiento de la Administracion se manifestó por medio de bandos, que castigaban con una multa pecuniaria la satisfaccion de una necesidad que á veces no puede demorarse, y que no encontraba en la via los medios necesarios para satisfacerse. Tanta iniquidad, porque así cabe calificar ese proceder, produjo lo que no podia menos de producir, el menosprecio de la autoridad y la completa inutilidad de sus órdenes. En otras partes á las órdenes de conveniencia pública, precedió el establecimiento, ora de sumideros, ora de cubetas urinarias, y ora de columnas mingitorias. Mas como semejantes medios no pueden aplicarse en todos los puntos, resultó y resulta todavía, que las necesidades corporales no encuentran siempre en la via urbana los medios conducentes á su satisfaccion.

Ultimamente, la industria privada, poderoso auxiliar siempre del funcionamiento administrativo en la urbe, mas activa y mas diligente que la Administracion, ha sabido encontrar sitios que esta no habia descubierto, en que además de columnas mingitorias han podido establecerse retretes, bastante cómodos, y se han establecido algunos kioskos, que además sirven para alguna pequeña industria. Bien es verdad que esas construcciones son

con demasiada frecuencia un estorbo permanente á la vialidad; pero como la intencion y objeto de sus fundadores han sido útiles y laudables, en vista de la conveniencia que ofrecen esos retretes, se pasa mas fácilmente por los inconvenientes que acarrean.

Con esto y todo lo demás que se ha hecho y practicado hasta aquí, la verdad es que, las necesidades corporales no tienen todavía los medios convenientes y adecuados á su satisfaccion, y que esta falta acarrea perjuicios y molestias, que no todos pueden sobrellevar.

2 B.

Del funcionamiento de la Administracion en los intervias.

Desde el momento en que por efecto de las combinaciones de la urbanizacion moderna, los espacios interviarios se han convertido en verdaderas, aunque pequeñas urbes, puesto que á consecuencia de las sucesivas trituraciones de la superficie en varios solares, y de las casas construidas en estos en diversos pisos, sobrepuestos, juxtapuestos y subterpuestos, desde la mayor profundidad subterránea posible hasta las mayores alturas, encierran un numeroso vecindario; desde este momento, habiendo desaparecido la natural independencia del hogar, garantida por la independencia de la edificacion, parecia natural, justo y hasta conveniente á los intereses colectivos, que la Administracion entrase á funcionar de lleno, defendiendo y haciendo respetar los intereses públicos, en esos espacios que por otra parte, considerados en buena urbanizacion como el sacrosanto asilo de la familia, debieran ser inaccesibles á todo poder esterior. En efecto, esas divisiones y subdivisiones del intervías, hacen que en último resultado el hogar de la familia, cuando lo hay, quede reducido á una pequeñísima parte, á un átomo, por decirlo así, del espacio interviario. Todo lo demás, son vias que hemos llamado de trituracion, es decir, verdaderas calles públicas, pues están al servicio de todo el mundo, y alguno que otro patio que figura como plazoleta, en parte pública tambien.

Esto no obstante es tan natural, tan fuerte y tan imponente, el respeto que se debe al hogar, que por lo que de tal tiene el intervias, parece haber alejado de su recinto á la Administracion, cuyo funcionamiento se siente

apenas en él, y casi no pasa de la superficie. En efecto, la Administracion se da por contenta y satisfecha con que el perímetro del intervías guarde por todos sus lados un paralelismo exacto con los ejes de las calles circundantes, no curándose de que se verifiquen ó no en el espacio limitado todas las divisiones y trituraciones, aun las mas mezquinas y ridículas que los propietarios crean convenirles, ni de que las vias trituradoras sean horizontales, sean ascendentes, tengan ó dejen de tener estas ó aquellas formas y condiciones. Solo cuando se abre en el espacio interviario un pasage, es cuando en ese, y solo en ese se hace sentir algun tanto su intervencion, para que guarde conformidad con la policía de las calles públicas; y esto durante el dia mientras el pasage está abierto, pues de noche y cuando está cerrado, tambien la accion administrativa queda de puertas afuera.

Es verdad, que en casi todas las urbes, exige la Administracion, que antes de proceder á la construccion de una casa, se le presenten los planos á que haya de subordinarse; pero de tal manera es superficial esta intervencion, como que se limita sola y esclusivamente á cerciorarse de si las alturas son á lo mas las que marcan las ordenanzas, si las vertientes tienen la disposicion que estas prescriben, que unas veces es sobre la calle y otras sobre los patios interiores, y finalmente, si las proyecciones de los aleros, cornisas y balcones tienen mas vuelo del regular, en lo cual no hace mas que defender los derechos de la via pública, que están bajo su guarda. Una cosa sola revela la accion administrativa en la parte interior del intervias, y es la que atañe á la subdivision de las alturas en el número de pisos correspondientes á las prescripciones de policía urbana. Mas, aun en esto, como que semejante division se mira por la parte de los paramentos, mientras en estos no aparezcan mas divisiones que las prevenidas, cabe que en lo interior se cometan ciertos abusos haciendo la trituracion un tanto mas diminuta, y acrecentando por la parte inferior una estratificacion, que podemos llamar entresuelo y por la parte superior otra que denominaremos sotabanco, y esto sin perjuicio de añadir por la parte de los patios alguna subdivision de alturas mas conveniente al propietario.

En cuanto al subsuelo, la Administracion no penetra en esas honduras para cerciorarse de si hay ó no viviendas, ni cuántas sean, ni si reunen las condiciones higiénicas indispensables. En ese fondo solo hay una cosa en que interviene la Administracion, tal es el depósito de aguas inmundas; pero esta intervencion tiende mas y mas inmediatamente á satisfacer los intereses del propietario, que los del público; y el propietario cuida muy bien de que la esportacion de las aguas hasta la cloaca, se verifique de la manera

conveniente. Urbes hay, sin embargo, cuya Administracion exige que esos depósitos de aguas inmundas, cuando no tienen sus desagües en la cloaca, sean impermeables, á fin de que las filtraciones corruptoras no lleguen á inficionar todo el suelo urbano, y que tengan además una capacidad regular á fin de que las descargas y esportaciones de las materias fecales no hayan de verificarse con escesiva frecuencia.

Por lo demás, puede consignarse que el espacio interviario con toda su complexidad de solares, casas, habitaciones y vias, es una urbe, en su interior independiente para todos los efectos de la urbanizacion, de la propia suerte que si fuese una simple casa particular ó el hogar de una sola familia.

3 B.

Del funcionamiento de la Administracion en los sitios y en objetos concernientes al buen servicio de la poblacion ó vecindario contenido en la urbe.

El buen servicio de la poblacion estante y transeunte que vive y se agita en un recinto urbano, impone á la Administracion local un gran número de atenciones y deberes sagrados, que son como el complemento del gran funcionamiento de la urbe. Recorrer, analizar y examinar bajo un punto de vista filosófico todos esos deberes y atenciones, seria un objeto laudable y digno de un tratado especial y estenso de Administracion urbana. Nosotros no nos sentimos con fuerza para acometer un trabajo de esta naturaleza, completamente ajeno á nuestros estudios, y que por otra parte nos distraeria sobremanera de nuestro propósito. Asi pues, tendremos que limitarnos á tratar, y esto muy someramente, del funcionamiento administrativo, en lo que se refiere á la economía doméstica y á la higiene.

Por lo demás, ya es cosa sabida que en toda urbe bien organizada, aparte de las casas consistoriales donde la Administracion local funciona con todo el lleno de sus atribuciones, hay ó debiera haber otros edificios distribuidos por el ámbito del recinto, en que se atendiese á la administracion de justicia en lo concerniente á la localidad, y mas particularmente á las pequeñas cuestiones y desavenencias, y en cada barrio y hasta en cada calle, á ser posible, alguna ó algunas escuelas.

Las casas de socorro que han obligado recientemente á introducir los

contínuos percances y desgracias que á cada instante ocurren en una grande urbe, debidos en su mayor parte á las pésimas condiciones del funcionamiento urbano, son establecimientos escelentes, á manera de remedio y compensacion de esos males que la urbanizacion actual acarrea.

Con las casas de socorro tienen cierta analogía y correlacion los hospitales. La Administracion ejerce en esos establecimientos piadosos, la mas sublime de sus funciones, y por regla general con el mayor interés y celo. Solo una advertencia debemos consignar acerca de este importantísimo asunto, y es que en las urbes actuales casi siempre están los hospitales en el centro de barrios escesivamente poblados, cuando la higiene pública y la peculiar de semejantes establecimientos de comun acuerdo, exigirian que estuviesen en los estremos, y aun mejor en los afueras. Es de advertir, para que la culpa no se achaque injustamente á quien no la tenga, que nuestros antepasados dieron á estos establecimientos, cuando los fundaron, una situacion análoga á la que dejamos indicada como mas conveniente; solo que los agrandamientos posteriores y las edificaciones sucesivas han ido envolviendo y estrechando lo que ellos habian construido en situacion suelta y holgada.

Observaciones análogas cabe hacer respecto de los demás establecimientos de beneficencia, en que se asilan y son asistidos los seres desvalidos y desgraciados que carecen de hogar y de familia. Tambien estos debieran trasladarse á los afueras y á regular distancia, donde los aires puros del campo pudieran sanificarlos sin perjuicio del resto del vecindario.

Nada diremos de los edificios y establecimientos religiosos, porque corresponden á otro órden de cosas esencialmente diferentes de las que tratamos, y pertenecen además á otra Administracion que no es la municipal.

De este mismo género son los establecimientos militares y otros muchos que dependen de la Administracion general del Estado.

Descendiendo ya al terreno verdaderamente municipal, y á objetos que mas directa é inmediatamente interesan á todas las familias albergadas en la urbe, vamos á ver de qué manera funciona la Administracion con respecto á estos objetos que consideraremos en tres grupos, comprendiendo en el primero (C), el funcionamiento que tiene por objeto la higiene pública: en el segundo (2C), el que tiene por objeto las atenciones relativas á la economía doméstica; y finalmente (3C), el que se ejerce para proteger y regularizar todos los demás funcionamientos.

C.

Del funcionamiento administrativo relativo á la higiene pública.

Uno de los objetos preferentes á que consagran su celo las Administraciones municipales, es á no dudarlo, la higiene pública. ¿Y qué es lo que practican para llenar este objeto? Despues de procurar en lo posible, que la parte material de la urbe corresponda á las condiciones impuestas por la salubridad pública, en lo cual es preciso reconocer y confesar que no siempre cabe hacer todo lo que se quiere, porque nuestras urbes antiguas son unos viejos instrumentos confeccionados por nuestros antepasados para sus usos peculiares, y que nosotros nos hemos empeñado en hacer servir para otros diferentes é inmensamente mas complicados, lo que despues de esto hace la municipalidad es procurar que todo el recinto urbano se conserve en buen estado de limpieza y aseo. Tarea es esta que, con ser tan vital para todo vecindario algo numeroso, y con haber sido estudiada con toda detencion, casi en ninguna parte se ve cumplida y satisfactoriamente resuelta en el terreno de la práctica.

Las suciedades, al paso que constantes, provienen de causas diversas y de diferentes orígenes, de tal suerte, que es muy difícil obtener mayor simplificacion unificándolas, ó por lo menos armonizándolas de un modo conveniente. La suciedad se produce en la calle, y se produce en la casa. En la calle es producto de los transeuntes, caballerías y hombres, y resultado del mismo movimiento; y en la casa es asimismo producto de los hombres y de las caballerías estantes, así como resultado del funcionamiento doméstico ó séase del menage. La accion de esos elementos de suciedad es permanente y constante, y se ejerce todos los instantes del dia y de la noche. Hay, sin embargo, entre ellos una diferencia notable, pues al paso que los hombres buscan y generalmente tienen un lugar apropósito para evacuar sus necesidades corporales, las caballerías, sobre todo en la calle, las satisfacen donde quiera. Por esto hay para los productos de aquellos sus depósitos, al paso que para los de estas no cabe semejante precaucion, á no ser cuando las caballerías están en establos. Por esto tambien se observan diferentes sistemas para procurar, respecto de unos y de otros, la limpieza.

Como la calle está incesantemente espuesta á la accion ensuciadora de las caballerías transeuntes, no menos que del detrito causado por el movimiento, así como por los agentes atmosféricos: la accion limpiadora ha de ser tambien incesante, como lo es, ejercida por cuadrillas de barrenderos encargados de mantener limpia la zona viaria en todo el distrito que se les marca.

La dificultad, empero, no está en la recogida de las basuras callejeras, sino en el destino que inmediatamente haya de dárseles. En algunas urbes se las deja amontonadas hasta el dia siguiente á la hora en que pasan los carros destinados á esportarlas, junto con las provenientes de los usos domésticos; mientras en otras se recogen y trasportan desde luego por medio de carretillas de mano ó bien á un patio próximo ó plazuela retirada del tránsito público, ó bien á un carro que las espera en una encrucijada, y las lleva al depósito general, tan pronto como está lleno. Ambos sistemas tienen sus inconvenientes que hasta ahora no se han podido vencer.

La recogida y esportacion de las basuras domésticas, es decir, los restos sólidos animales y vegetales provenientes del menage, son tambien operaciones cuya ejecucion es difícil armonizar con las exigencias de la comodidad general y de la higiene. Estas basuras no pueden recogerse y esportarse como las callejeras en el momento de su produccion; y por otra parte no pueden tampoco permanecer por mucho tiempo en las casas, donde su descomposicion produciria efectos desastrosos á la salud de la familia. Para conciliar ambos estremos, se ha generalizado el sistema de señalar una hora en la cual recorren simultáneamente las calles de la urbe carros especiales, con sus correspondientes cuadrillas de barrenderos que recogen y van depositando en los carros, para su esportacion, las basuras que en espuertas ó sin ellas, sacan todos los vecinos á la calle. La hora al efecto destinada, es casi siempre la de la mañana, lo cual obliga á los vecinos á tener encerrados durante la noche en sus habitaciones generalmente poco holgadas, los restos animales y vegetales acumulados en el dia, siendo esto una de las concausas que contribuyen á crear esa atmósfera crasa y desagradable, y que no puede menos de ser perjudicial á la salud, que se percibe siempre que por las mañanas se penetra en una habitacion que ha debido estar cerrada toda la noche.

En algunas urbes, la recogida de basuras domésticas se deja entregada á la industria particular que, con la idea de su aprovechamiento como abono agrícola, toma á su cargo el mecanismo del trabajo y coste de esa recogida y de la esportacion consiguiente.

Otra de las dificultades que en lo relativo á limpieza encuentra el fun-

cionamiento administrativo, consiste en el depósito general de esas materias. El individuo las espele lejos de sí con afan, la familia las arroja con empeño: ¿y dónde irá á llevarlas la Administracion que no molesten ó perjudiquen á la urbe? No hay urbe en que esa cuestion no haya sido debatida con mas ó menos calor, como que versa sobre una materia que nadie quiere cerca de sí, y todo el mundo desea muy lejos. Por esto ha sido siempre imposible resolverla á satisfaccion de todos. La química, aprovechando para sus manipulaciones los restos animales, ha disminuido en gran parte los malos efectos de los basureros. Seria de desear que se encontrase un medio para hacer innocivos semejantes depósitos.

Ya que hablamos de la esportacion de restos animales y vegetales, no será inoportuno que digamos cuatro palabras acerca de los restos mortales del hombre. Antiguamente estos se depositaban ó dentro del mismo templo en que se reunia el vecindario al ir á rendir el homenage de su culto al Criador, ó bien en un patio situado, ora en frente, ora atrás, ora á los lados y tal vez á la redonda de todo el edificio. Las Administraciones cultas han desterrado esta costumbre perniciosísima, y es ya una ley general del Estado que los cementerios hayan de estar fuera de la poblacion. La ley, empero, no ha marcado, ni podia marcar, ni la distancia ni la situacion; y las Administraciones municipales, al establecer los cementerios, no siempre han tenido presentes las condiciones indispensables para evitar á sus vecindarios respectivos los perjuicios que pueden resultarles de las emanaciones pútridas de los cementerios, cuando estos, sobre estar á regular distancia, no se encuentran á la altura conveniente sobre el nivel comun del terreno, y en situacion opuesta á los vientos reinantes en la comarca.

La estraccion y esportacion de las materias fecales líquidas, ofrece todavía mayores dificultades é inconvenientes que todo cuanto acabamos de decir. Una sola situacion hay ventajosa contra todos esos inconvenientes y dificultades, tal es la de una urbe que tenga espaciosas cloacas, y cuya topografía le permita dar á estas el declive necesario, suministrarlas una ó mas veces al dia una corriente de agua abundante, y que vaya á desaguar en un rio bastante caudaloso. Donde no concurran todas estas circunstancias, y son bien pocas las urbes que tengan la suerte de disfrutarlas, dichas materias fecales serán siempre un óbice á la comodidad é higiene del vecindario, ya sea en su retencion en los mismos depósitos domésticos, ya en su estraccion y esportacion, y ya tambien por fin, en el depósito general á que se llevan y acumulan. Hay Administraciones municipales que, aun cuando sus cloacas no tengan todo el declive conveniente, ni el agua corriente necesaria para

la limpieza, prohiben la construccion de depósitos domésticos, y exigen que los escusados y vertederos estén en comunicacion directa con dichas cloacas. Este sistema tiene gravísimos inconvenientes, como el de la posible y fácil acumulacion de tales materias en las cloacas, cuando no vienen frecuentes, benéficas y abundantes lluvias á desatrancarlas, y el de las corrientes de aire fétido que se establecen entre la cloaca y las habitaciones, causa de continuas incomodidades y hasta de enfermedades en las familias.

Los depósitos domésticos tienen por otra parte el inconveniente de las filtraciones que raras veces pueden evitarse, y sobre todo el de la estraccion de las materias acumuladas en ellos, operacion en que no es fácil evitar ni las evaporaciones pestilentes, ni ciertos desparramientos repugnantes.

Y despues de la estraccion de esos depósitos particulares, la mayor dificultad está en escoger el sitio para depósito general. Rara es la comarca de una urbe algo importante, que no se encuentre inficionada por los deletéreos miasmas que esos depósitos exhalan, aun cuando la química suministre elementos para atenuar algun tanto los nocivos efectos de semejante evaporacion.

2C.

Del funcionamiento administrativo en sitios y objetos concernientes á la economía doméstica.

No estamos ya en la época en que la Administracion pública tenia que tener en la urbe inmensos horreos ó paneras para atender á la comun subsistencia de los ciudadanos. Ni debe ser hoy tampoco la Administracion, ni podria ser aunque quisiera, industrial y productora, ni siquiera mercantil, como mediadora entre el productor y el consumidor. Al presente se dejan al individualismo la iniciativa y la adquisicion de los recursos, y la eleccion de los medios conducentes á los aprovisionamientos. La libertad de contratacion alcanza á todo, hasta á los artículos de primera necesidad, que por tantos siglos estuvieron bajo la inspeccion y tarifas administrativas. Esto que á primera vista parece eximir á la Administracion de toda funcion ó acto que tenga relacion con los aprovisionamientos, es sin embargo orígen y causa de un funcionamiento especial, propio y adecuado á las nuevas circunstancias, y respecto del cual, cualquiera omision seria en estremo censurable.

Por lo mismo que todo el mundo puede vender y comprar segun se le antoje, sin limitacion de ningun género ni en los precios ni en las condiciones; por lo mismo que está libre de la enojosa tarea de intervenir en los aprovisionamientos, y por lo mismo que en este estado de libertad todas las ventajas de los particulares, así vendedores como compradores, están en la concurrencia; incumbe á la Administracion promover y fomentar y escitar esa concurrencia por todos cuantos medios estén á su alcance.

Uno de esos medios, el mas poderoso seguramente y el mas eficáz, que las Administraciones urbanas mas celosas han sabido discurrir, es el establecimiento de mercados públicos. Desde el momento en que estos sitios se declararon á manera de campos abiertos, francos y libres á la contratacion; han acudido y acuden á ellos en tropél vendedores y compradores, aquellos con sus artículos y estos con su dinero, ganosos unos y otros de cambiarse lo que respectivamente tienen, por lo que respectivamente buscan y les hace falta. Y esto que todos anhelan, no podrian fácilmente conseguirlo, y nunca con iguales ventajas; si vendedores y compradores tuviesen que irse buscando por entre las laberínticas calles de nuestras dilatadas urbes. Eran, pues, necesarios de toda necesidad, centros especiales, donde obrando unos y otros á competencia, fuese mas fácil fijar un precio regulador, justo y equitativo, conforme con las ofertas y las demandas.

Es laudable, y en algunas urbes digno de admiracion, lo que las Administraciones han practicado para cumplir de la manera mas cabál posible con ese importantísimo funcionamiento. Las urbes antiguas que respondian perfectamente á las necesidades de otro organismo social, ó carecian por completo de mercados, ó eran estos tan reducidos y mezquinos que no servian para las exigencias de la época presente, en que la concurrencia es cada dia mas numerosa, ya porque las urbes y la poblacion en ellas contenida, crecen y aumentan de una manera estraordinaria, y ya tambien porque crece al mismo compás y aumenta todos los dias la actividad social. Así es que casi en todas las urbes medianamente bien administradas, han tenido que construirse nuevos mercados de dimensiones proporcionadas á lo numeroso del vecindario, y de condiciones adecuadas á las necesidades de la concurrencia.

En algunas urbes, se han establecido muy oportunamente mercados especiales para cada uno de los artículos de consumo. Así, hay mercados de carnes, de pescados, de frutas y verduras, de granos y paja, de aceite, de vinos y licores, de leña y carbon, de ganados, etc., y finalmente, hasta de flores y de pájaros. De esta manera, compradores y vendedores van directamente y mas certeros al objeto de su respectivo comercio ó necesidades, y se

evita la acumulacion de objetos muy heterogéneos, que produce casi siempre la confusion y hasta el barullo.

Urbe hay en que se establece un gran mercado, mercado general de todos los artículos que pueda necesitar y apetecer el consumo, sitio de grandísima estension en los afueras, al cual afluyen todos los vendedores en grande escala, de la propia suerte que los que ejercen igual comercio en detall en los mercados interiores, y donde hacen estos sus aprovisionamientos, que llevan enseguida á sus respectivos centros, donde tienen sus puestos ó espendedurías. Esto alijera mucho á los mercados interiores de la escesiva concurrencia que se agolpa en ellos en las urbes que carecen de semejante medio auxiliar.

No paran aquí, empero, los sagrados deberes que incumben al funcionamiento administrativo en el ramo de aprovisionamientos. Tienen estos ciertas industrias auxiliares que necesitan edificios y establecimientos de tal magnitud y de condiciones tales, que la fuerza individual no podria levantarlos ni sostenerlos. Tal vez lo conseguiría la asociacion, pero como esto de por sí sería harto difícil, siéndolo todavía mas el que tales establecimientos se colocasen en situacion y condiciones oportunas, y adecuadas y conformes con los intereses del vecindario; y como se trata además de servicios de primera necesidad, que no pueden ni deben dejarse espuestos á contingencias que pudieran ser causa de desastres públicos; de ahí es que la Administracion, por punto general, ha tomado á su cargo la creacion de semejantes establecimientos, dotándolos á veces hasta de condiciones elegantes que hacen olvidar, ó disimulan cuando menos en gran manera, la repugnante asquerosidad de la industria que en ellos se ejerce. Aludimos mas principalmente á los mataderos. La carne es un alimento de primera necesidad, que no puede venderse en vivo, porque seria en mayor cantidad de la que necesita el comun de las familias, y porque la matanza, sobre requerir ciertos conocimientos y destreza, trae consigo muchos engorros, y sobre todo mucha suciedad incompatible con el estado de nuestros hogares. Por iguales causas, y mas especialmente por lo engorroso y súcio de la tarea, tampoco puede hacer esa matanza cada uno de los espendedores en particular, porque si así se practicase, todos los barrios de la urbe se llenarian de hedionda infeccion. Asi es que, para no relegar de las urbes, sino mas bien favorecer un ramo de industria y comercio á la vez, que siendo de primera necesidad podria llegar á ser altamente perjudicial á la comodidad, á la higiene y bienestar del vecindario, las Administraciones municipales han establecido grandiosos mataderos públicos, hábil y artísticamente dispuestos, bien situados y ventilados, y so-

bre todo dotados de un caudal de aguas suficiente á espeler instantáneamente la repugnante suciedad inseparable de la matanza de toda clase de ganados. Hasta los zoofilos ganan con esto en sus propósitos, ya que siendo indispensable la matanza de las reses, se verifica esta de una manera mas regular, certera é instantánea, y sobre todo en sitio retirado donde solo la vé el que de ello tiene ganas.

Como complemento de los mataderos, hay en algunas urbes un sistema de vias que irradian desde ellos hácia los pequeños mercados, en lo que gana sobremanera el aspecto público y la higiene, á bien que esas ventajas están reservadas á cortisimo número de urbes, pues en las mas el trasporte de reses muertas y sus despojos aprovechables, se verifica ó bien á cuestas de hombres asalariados, de aspecto y trage nauseabundos, ó bien en carros medio cerrados y medio abiertos que á pesar de todas las prevenciones de la policía urbana, revelan desde luego los repugnantes trasportes á que están consagrados.

Son tambien de naturaleza análoga las fábricas de gas. Desde que se aplicó este fluido para el alumbrado público de las urbes, como que su confeccion en la grande escala en que se necesitaba para lo dilatado del servicio, requeria un sitio muy espacioso y situado de modo que las ingratas y hasta insalubres emanaciones que produce, no pudiesen molestar al vecindario, las Administraciones municipales, por sí ó por medio de los mismos contratistas del alumbrado, construyeron en los afueras grandiosas fábricas aisladas, desde las cuales el gas iluminador se desparrama por medio de tuberías á todos los ángulos y rincones de la urbe. En estos últimos tiempos este artículo de arder, objeto antes del monopolio, es del dominio público y está entregado á la pública concurrencia en casi todas las antiguas urbes. Por eso las fábricas de gas se han multiplicado, aun cuando su situacion no siempre sea la mas conveniente y conforme con la higiene urbana.

A la misma clase pertenecen las conducciones y grandes depósitos de aguas. Las Administraciones han tenido que acometer empresas á veces gigantescas, haciendo incomparables sacrificios para atender lo mas holgadamente posible al aprovisionamiento de aguas, que la industria privada dejaba casi en todas partes abandonado, por ser superior á sus fuerzas aun combinadas por medio de la asociacion, puesto que, ó los capitales invertidos no habrian de encontrar en la conduccion y aprovechamiento de las aguas, la justa compensacion, ó habrian tenido que imponerse al vecindario gravámenes permanentes, insoportables. La Administracion, realizando la obra por medio de un empréstito, ha conseguido hacer tolerable y hasta insensible ese

gravámen, haciendo partícipes de él á las generaciones venideras, que tambien habrán de aprovecharse de las aguas.

3 C.

Del funcionamiento administrativo, encaminado á regularizar, proteger y armonizar todos los demás funcionamientos.

Bajo el punto de vista administrativo, político y social, la materia que constituye el objeto de este tratado, es sumamente importante. Mas como nosotros, ni tenemos pretensiones de conocedores en la ciencia administrativa, ni poseemos de ella las nociones necesarias; nos limitaremos á hacer ligerísimas indicaciones, mas que con otro objeto cualquiera, con el de llenar un claro en el cuadro metódico que venimos trazando.

En medio de todos esos funcionamientos diversos y heterogéneos que simultáneamente se ejercen y agitan en el seno de un centro de urbanizacion algo crecido, se siente desde luego la necesidad de una fuerza reguladora que contenga á cada uno de los funcionantes dentro de los límites de sus deberes y de sus derechos, y que prevenga en lo posible, y si necesario fuese, impida toda trasgresion ocasionada siempre á fracasos y desgracias. Esa fuerza reguladora, que está ó debe estár en todas partes, que ha de armonizar el ejercicio de todos los derechos, que ha de dulcificar el cumplimiento de todos los deberes, es lo que se llama policía urbana, símbolo, si así se nos permite decirlo, de la providencia, ejercida por la Administracion local.

Esa fuerza protectora tiene sus agentes que recorren la urbe, de dia y de noche, que se encuentran en todas las esquinas, que asisten á los mercados, en las plazas públicas y en todos los lugares de reunion. En la via pública, obligan á cada clase de vialidad, que se contente con la zona que le está marcada, y siga la direccion prescrita, é impidiendo que una invada el terreno de la otra, previenen y evitan muchísimas contingencias desgraciadas, que aumentarian mas considerablemente el número de las que, á pesar de todo, acontecen con harta frecuencia.

En los mercados hacen que cada vendedor esté en el puesto oportunamente señalado, y que no se salga de él para sobreponerse ó perjudicar al

vecino, ó para incomodar al transeunte, y que estos no se paren de una manera inconveniente en perjuicio de la circulacion. En las plazas y sitios de reunion, impiden que los grupos parados invadan las zonas verdaderamente viales, causando estorbos y perjuicios á los transeuntes, ó esponiéndose imprudentemente á sufrirlos. En la acera, en esa por lo comun estrecha zona que se disputan por centímetros la vialidad por un lado y la habitabilidad por otro, procuran armonizar los servicios y necesidades de una y de otra, aun cuando por lo regular haya de ser la estancia la sacrificada.

En todas partes impiden desafueros, en todas partes protegen la razon y la justicia, en todas partes hacen respetar la ley municipal, en todas partes mantienen el órden, y en todas partes son una garantía de seguridad individual.

Donde, empero, son mas notables y mas dignos de aprecio sus servicios, es cuando sucede alguna catástrofe. Si vuelca un carruaje, ó corre desbocada una caballería, amenazando la existencia de los transeuntes; si se derrumba un edificio carcomido, ó sucede cualquiera otra de esas desgracias tan frecuentes en una urbe muy grande y muy poblada; allí están para remediar los males causados y prevenir, en lo posible, otros ulteriores, esos celosos instrumentos de la providencia administrativa, que con abnegacion sublime cumplen sus paternales deberes.

Para los casos de incendio que son incidentes casi cotidianos de nuestra urbanizacion apiñada, tiene la Administracion depósitos de bombas de incendios, distribuidos convenientemente por todo el ámbito urbano; y esas bombas, servidas y auxiliadas por cuadrillas de obreros al intento organizadas, acuden instantáneamente al lugar del siniestro, donde se ve constantemente á dichos obreros prestar con el mayor desprendimiento los mas eminentes servicios, aun á riesgo de su existencia.

Esta vigilancia no termina con el dia, sino que continúa durante todas las horas de la noche. A los guardias de dia suceden los serenos y vigilantes nocturnos, aquellos indicando donde están con su alumbrado ambulante y su clamoreo, al paso que estos recorren silenciosamente y con cautela las calles y encrucijadas.

En tiempo de nuestros antepasados este penoso servicio se prestaba por los vecinos, sujetos en algunas urbes al turno de rondas para seguridad general. Despues fué la Administracion superior la encargada de ejercerla; y en nuestros tiempos en que se procura dar á cada uno lo que le corresponde, prestan este servicio las Administraciones locales.

Tampoco se limita la vigilancia al suprasuelo de la calle, sino que se es-

tiendo tambien, y se ejerce en el subsuelo, en las alcantarillas, donde por permitirlo lo espacioso de las modernamente construidas, ha descendido tambien el crimen á ejercer su maléfica influencia.

Hasta la materialidad de las construcciones, al menos en la parte que pudiera perjudicar á la via pública y á los que por ella transitan, hasta esto tiene su parte en la vigilancia administrativa, que se ejerce acerca de este particular, por medio de inspectores, maestros de obras y arquitectos dotados por la Administracion local.

En lo que echamos de menos esa vigilancia providente, es en todo lo concerniente á las relaciones que existen entre los habitantes y el número y condiciones de las habitaciones. Ni la estadística, con tanto esmero formada en estos últimos años, ha ido encaminada á ese objeto, ni providencia alguna que pueda llamarse directa y eficaz, indica que las Administraciones hayan reparado en la suma importancia y necesidad, cada dia mas estrema, de procurar á todo trance, en bien de la higiene, de la moral, de la política y de la sociedad en general, de establecer alguna armonía entre dos entidades que, debiendo auxiliarse recíprocamente, están hoy en continua lucha, lucha sorda, pero incesante y que es muy posible que, andando el tiempo y antes de mucho, se manifieste por hechos estrepitosos. Nosotros que conocemos toda la importancia que habria de tener este servicio, y que escribimos precisamenre para que esta importancia sea de todos conocida, seriamos culpables y dignos de severa censura, si no llamásemos la atencion de todas las Administraciones locales y superiores acerca de la necesidad indiferible de reunir una estadistica cabal y exacta de todos los moradores de una urbe con relacion á sus condiciones para la habitabilidad, y otra estadística no menos puntual y exacta y minuciosa, así del número, como del estado, condiciones y circunstancias de las habitaciones. De esta manera, con la primera de esas estadísticas, podria tenerse un conocimiento justo y adecuado de todas las necesidades de la habitabilidad, y por la segunda, de qué modo y en qué proporcion estas necesidades se encuentran atendidas y satisfechas por las habitaciones existentes, y comparándolas podria apreciarse la justicia de las quejas y de la ya generalizada murmuracion, y se tendria andado ya un gran trecho para llegar á la reconciliacion y á la armonía, solucion y término de uno de los mas importantes y trascendentales problemas sociales que puedan ofrecerse jamás á nuestras Administraciones paternales y benéficas.

LIBRO IV.

RAZON HISTÓRICO-FILOSÓFICA DE LA MANERA DE SER DE LA URBANIZACION ACTUAL.

PRELIMINARES.

El presente tratado no puede ser en el fondo mas que la esposicion de la filosofía de la historia de la urbanizacion en sus diversas épocas y fases; y este mismo título le habriamos dado, á no haber temido que pudiesen creer nuestros lectores que les íbamos á ofrecer un tratado minucioso y completo de esta materia, que por la premura del tiempo y porque sospechamos que nuestro trabajo habrá de tomar proporciones demasiado estensas, no podríamos darles. Ahora no será mas que una justificacion filosófica de todo cuanto encontramos en nuestras urbes, y que no sabemos esplicarnos el por qué existen, ó por qué nos sirven tan mal.

Nada mas frecuente que el prorumpir en amargas quejas contra cualquier objeto que encontramos en nuestras urbes que se oponga al desembarazado y espontáneo funcionamiento de nuestros propósitos y facultades; y nada mas comun que tomar pié de cualquiera de esos incidentes para dirigir crueles censuras y denuestos contra las generaciones que nos precedieron, suponiendo siempre que obraron sin reflexion ni tino, sin causa ni objeto, dejándose llevar solo de la ciega casualidad. Grave, gravísimo es el capítulo de culpas que bajo este punto de vista hacemos á nuestros antecesores. ¿Es igualmente justo? Hé aquí la cuestion que nos proponemos examinar y resolver en el presente tratado.

Censurar es cosa fácil, no así el justificar los motivos de censura. Nos quejamos de todo cuanto encontramos hecho en las urbes que recorremos, y en que vivimos, porque no responde á nuestros propósitos, sirve mal á nuestro objeto, se opone á nuestra actividad, y no está conforme con nuestra manera de ser y de vivir. La queja es, á no dudarlo, fundada, fundadísima, las razones que le sirven de base exactas, verdaderas y justas, pues nada hay mas evidente y tangible que el que esas urbes que nuestros antepasados nos legaron, no responden á las necesidades de nuestra vida social y urbana. De esto, empero, ¿quién tiene la culpa? ¿La tienen, acaso, las generaciones que nos precedieron, y que construyeron estos centros urbanos tales cuales á sus hábitos y costumbres, á sus necesidades y aspiraciones correspondian, ó nosotros que por pereza, por abandono ó por ignorancia no hemos sabido ó no hemos querido hacer otras enteramente conformes y adecuadas á los hábitos y necesidades que nuestra civilizacion ha creado, ó bien, ya que esto no fuese tan hacedero, reformarlas y trasformarlas hasta convertirlas en aptas, convenientes y adecuadas á nuestro intento? Para resolver, con sano y justo criterio esta cuestion, preciso se hace sentar antes, como principio inconcuso, que nada hay en el mundo físico y moral que no tenga su razon de ser; y despues de esto, y en lo relativo á materias de urbanizacion, buscar esa razon de ser, no en el estado actual de cultura y de civilizacion, sino en el estado y circunstancias en que se encontraban los hombres cuando realizaron cada una de esas cosas que ahora, tan duramente criticamos. Esplicar por el estado actual la razon de ser de las cosas urbanas antiguas, es sobre inícuo, un contrasentido, una aberracion incalificable. Es aplicar un falso criterio por torpeza ó ignorancia, es juzgar lo de ayer por incidentes y circunstancias que han sobrevenido hoy, y que ayer no pudieron ni siquiera preverse. En otra ocasion hemos comparado las urbes con el vestido del hombre, y teniendo presente que en el fondo de esta comparacion resalta una gran analogia filosófica; la aplicaremos de nuevo y diremos que echar nosotros la culpa á las pasadas generaciones de los defectos que para nosotros tienen las urbes que hemos heredado. viene á ser lo mismo que si un hijo de constitucion hercúlea y vida activa se quejase de su padre, hombre enclenque y raquítico, por haberle dejado los trajes que él usó, inadecuados á sus formas, que comprimen su pecho, que le tienen agarrotados los brazos y como atadas las piernas. ¿Y seria justo un hijo que de esta manera procediese? ¿No seria altamente vituperable? ¿Podia, acaso, el padre, para sus delicadas y diminutas formas adoptar un vestido propio de un jigante? Y en esa comparacion habria, quizás, de encon-

trarse una diferencia muy notable, y es la de que pudo, tal vez, ese padre prever el desarrollo físico de su hijo, en cuyo caso habria algun pretesto para inculpar su falta de prevision; al paso que nuestros tatarabuelos ni por soñacion pudieron prever el jigantesco desarrollo que en nuestros tiempos ha adquirido la vida urbana. ¿Cómo, pues, osamos acusarles con harta ingratitud de faltas que no cometieron, y en que ni siquiera soñaron? ¿Por qué no hemos de culparles tambien, ya que la razon es la misma, idéntica, por no haber cruzado nuestros territorios con caminos de hierro, y el espacio con hilos conductores de la electricidad? Es, se nos dirá desde luego, que ellos no pudieron prever que nosotros habiamos de supeditar el vapor y disponer á nuestro antojo del fluido del rayo. Es, decimos pues nosotros, que por eso mismo tampoco pudieron prever las consecuencias inmensurables, la revolucion trascendental, que en el seno de las sociedades y en el interior de nuestras urbes habian de producir esos dos poderosos elementos puestos al servicio del hombre.

No busquemos, pues, en las nuevas circunstancias creadas por la electricidad y por el vapor, la razon de ser de los elementos constitutivos de las urbanizaciones antiguas, sino en las circunstancias peculiares en que cada generacion y cada pueblo se haya encontrado, al fundar las urbes que á su paso sobre la tierra nos dejaron levantadas. De esta manera seremos justos, seremos racionales, seremos lógicos con nuestros antepasados, y podremos tambien ser lógicos y racionales y justos con nosotros mismos, aun cuando haya de dolernos el reconocer y confesar nuestros errores.

A poner al alcance de nuestros lectores un criterio sano y filosófico con que puedan darse la razon, causa y orígen, así de los elementos constitutivos de la urbanizacion, como de las diferentes combinaciones que estos elementos han sufrido, y de las reformas y trasformaciones por que urbes y elementos han pasado, al compás de los cambios que en la vida social se verificaban, es á lo que va encaminado esta especie de resúmen histórico-filosófico de la urbanizacion hasta nuestros dias. Para ello y con el fin de no faltar á las reglas de claridad y método que desde un principio nos hemos impuesto, examinaremos ante todo (CAPÍTULO I), la formacion de las urbes considerada bajo el punto de vista de las necesidades de cada época, de conformidad con los medios de locomocion de que ha podido disponer el hombre: en seguida (CAPÍTULO II), nos haremos cargo de las reformas y trasformaciones verificadas en las urbes al pasar de una á otra época, á fin de aprovechar lo de la antigua, adaptándolo á las exigencias de la nueva; y finalmente, (CAPÍTULO III), veremos cuáles sean las reformas y trasformaciones practicadas en

nuestras urbes, para servir á la transicion entre la época de la locomocion rodada ordinaria y la del vapor y la electricidad.

En ese resúmen de lo que vamos á decir y á esplanar, se notará que nos referimos sola y esclusivamente á la locomocion, y esto que hacemos pensadamente y de intento, tiene su causa y su objeto. La causa es, porque debiendo limitarnos á las formas esteriores de los elementos que constituyen la urbe, nos bastará tomar en cuenta las vias que son las que definen y establecen esas formas, y en las vias por otro lado, habremos de encontrar aquella parte de la habitabilidad que esté en relacion con la vida urbana de la colectividad. Y el objeto que con esta limitacion nos proponemos, es evitar el vernos en la precision de incurrir en repeticiones no bastante motivadas, ó por lo menos hacer referencias y citas siempre molestas. Y ¿á qué? Todo cuanto hemos de decir, concierne especialísimamente á la vida colectiva, y la vida colectiva no la encontramos en el tranquilo sagrario del hogar doméstico, sino en el movimiento y agitacion de la calle.

Empecemos ya.

CAPITULO I.

DE LA FORMACION DE LAS URBES, CONSIDERADA BAJO EL PUNTO DE VISTA DE LAS NECESIDADES DE CADA ÉPOCA, DE CONFORMIDAD CON LOS MEDIOS DE LOCOMOCION DE QUE EN CADA UNA DE ESTAS HA PODIDO DISPONER EL HOMBRE.

OBSERVACIONES PRÉVIAS.

Cada urbe constituye una entidad colectiva, con existencia suya propia, independiente y autonomática, unida solo á la gran vida de la humanidad, por medio de las vias trascendentales que recogen y trasmiten la vialidad urbana al sistema viario universal, ó bien recogiendo y trasmitiendo desde esta á la urbe el movimiento que le viene de los demás puntos de la actividad social del universo. A parte de ese movimiento ascendente y descendente, que corresponde á esos mismos movimientos que en el mundo vegetal son la vida de las plantas, en todo lo demás la vida interior de cada urbe funciona por medio de su organismo propio que constituye su individualidad. Mas ese organismo, con ser compuesto de elementos esencialmente iguales, difiere en cada urbe con una variedad pasmosa. Y es que esos elementos constitutivos tienen en cada localidad diversas formas, diversa magnitud, accidentes diversos, y además de todo esto, se combinan entre sí de un modo diferente. De esta suerte se verifica en las urbes lo que en los demás individuos de todas las especies animales y vegetales: cada urbe individual tiene los mismos elementos que las demás, y sin embargo, no hay una sola entre el sin número de las que forman la economía urbana del universo, que se parezca á ninguna de las demás.

Vias é intervias; hé aquí la materia *ex qua* que entra esencialmente en la formacion de la urbe, y sin embargo, con solos estos dos elementos se han formado, se forman y se formarán siempre urbes infinitas que no se parezcan unas á otras, sino que cada una de por sí presentará su fisonomía peculiar,

su tipo especial y su manera de ser distinta. Esto quiere decir, que no hay en el mundo dos urbes que tengan sus vias y sus intervias iguales. Y hay mas todavía que todo esto, y es, que no conocemos una sola urbe, ni aun de esas que se han levantado de improviso obedeciendo desde su orígen á un plan técnico preestablecido, en que las vias y los intervias sean completamente iguales. Ahora bien; esa variedad inmensa que los elementos constitutivos de la urbe presentan en todas partes, ¿de dónde emana? ¿de qué proviene? ¿cuál es su razon de ser? Hé aquí el problema que en el terreno práctico, material, nos proponemos resolver en este pequeño tratado. Las causas de esa variedad son muchas, porque proceden unas veces de la naturaleza topográfica del suelo del asentamiento, otras de la manera especial de ser y de vivir los pueblos y las razas que han poblado las urbes, otras hasta de circunstancias climatológicas que obligaron á los pobladores á adoptar el sistema de edificacion y viario y las combinaciones mas á propósito para vencer los obstáculos y dificultades que la climatología ofreciera. De todos modos, en los fenómenos urbanos que ya en la parte elemental, ya en sus combinaciones se observan á cada paso, preside siempre una razon especial que, aun cuando por nuestra ignorancia no podamos quizás esplicarnos, en el fondo de nuestra conciencia no podemos menos de reconocer. Sostener en presencia de ciertas circunstancias y accidentes que en las vias é intervias de las urbes encontramos, que todo es hijo del acaso, es indudablemente el mas craso de los errores, es hacer al hombre esclavo de ése ente imaginario que nuestra fantasía ha creado con el nombre de *acaso* ó *sino*, es despojarle de esa facultad inapreciable, sublime, que Dios le concedió de discernir y escoger entre todas las cosas que le rodean, constituyéndole árbitro supremo de si mismo. ¿Es decir, que en lo relativo á su vivienda, á ese apéndice y complemento necesario de su sér físico, habia de desprenderse el hombre de esa divina facultad para dejarse llevar sin motivo ni razon por donde le pluguiera conducirle, á eso que se llama casualidad? ¿Es decir, que en un asunto que tanto interés tiene para su vida íntima, para la vida de su familia, para el porvenir de sus hijos, habia de obrar sin miras de ningun género, sin propósito, sin objeto? Esto no ha sucedido, no ha podido, no puede suceder, no sucederá nunca; y si algo hay en el mundo, en todo cuanto es obra del hombre, que tenga su causa, su motivo, su objeto, su razon de ser, eso es, á no dudarlo, lo concerniente al albergue del hombre, ora en su estado simple, ora en el de combinacion.

Que hay en las vias y en los intervias, en la calle y en la casa, formas y accidentes que por los raros nos sorprenden, que por lo inservibles nos re-

pugnan, y que por los obstáculos que oponen á nuestro actual funcionamiento, nos irritan y nos parece imposible que hayan sido obra de la accion premeditada del hombre, todo esto es una gran verdad; pero es porque no queremos ó no podemos tomarnos el trabajo de remontarnos hasta el orígen de esa que nos parece hoy una monstruosidad; y nuestra pereza y nuestra ignorancia nos aconsejan juzgarla por el criterio actual de la vida urbana, y condenarla por consiguiente sin apelacion, y atribuirla á una ciega casualidad á que en medio de su candorosa sencillez hubieron de entregarse en cuerpo y alma nuestros antepasados. Que esto es tildar de irracionales á muchas generaciones que nos han precedido: no importa. Se ha dado una esplicacion que cierra de golpe, sin necesidad de devanarse los sesos, y por otra parte nuestros denigrados abuelos no pueden levantarse de la tumba para contestarnos y defender su memoria ultrajada.

Es irritante estar oyendo uno y otro dia en las casas y en las calles, ese anatema constante á todo lo que hemos encontrado en nuestras antiguas urbes, y que nos trasmitieron por herencia las generaciones anteriores. Si por lo menos á esas maldiciones incesantes hubiese sucedido una resolucion valiente de rechazarlo todo de una vez, reemplazando las urbes existentes por otras enteramente nuevas y flamantes, al gusto y á tenor de las necesidades de la generacion presente; ya que no se justificase de todo punto la murmuracion ó censura, se esplicaria por lo menos al contemplar al maldiciente rechazando todo aquello que censura. No sucede, empero, así: se maldice á las generaciones pasadas, y se reniega de sus obras, al propio tiempo que con el mas codicioso empeño se quiere aprovechar todo, enteramente todo lo que de esas obras procede, llegando hasta el estremo de que cuando para acomodarlo, bien que mal, á las exigencias y necesidades de la actualidad, hay precision de tocar á lo existente; del seno mismo de esa sociedad que lo maldice, salen un sin fin de voces estentóreas para defenderlo. Si algo pudiese haber en el mundo que no tuviese su razon de ser, seria á no dudarlo esa contradiccion palmaria en que nuestra sociedad incurre, al renegar por un lado de todo lo existente en materia de urbanizacion, y al empeñarse por otro en conservarlo intacto con avaricioso esmero.

Lo que hay aquí, es que los elementos urbanos y sus combinaciones, tales cuales las heredamos, lejos de responder en su mayor parte á las necesidades que cotidianamente y á cada momento esperimentamos, son un constante obstáculo y entorpecimiento material para su satisfaccion; pero esto que puede ser una razon bastante plausible para rechazarlo, no es ni puede ser nunca un motivo de censura para los que lo hicieron, ni puede jamás sig-

nificar que lo hecho no haya sido útil, muy útil, y hasta ventajoso en su tiempo, proviniendo su inutilidad de ahora y los perjuicios que acarrea, de la especial manera de ser nuestra, radicalmente diferente de la que seguian los que las antiguas urbes formaron. Cabalmente, por esa manera diversa de vivir, propia y peculiar de las generaciones precedentes, por ese criterio justo, racional y filosófico, es por el que nosotros vamos á defender y justificar las obras urbanas que nos han legado. Asi se verá que las generaciones humanas al establecer las urbes, obraron á impulsos tan racionales y tan poderosos, como obramos nosotros al abrir las vias férreas para dar paso y circulacion á las locomotoras y á los numerosos trenes que ellas arrastran.

El caso es, que no cabe comprender en una sola época á todas las generaciones que nos precedieron en el aprovechamiento de las urbes. Cada generacion al poner su piedra, por decirlo así, en ese cúmulo de construcciones que forman la urbe, ha obrado segun la manera peculiar de vivir y funcionar predominante en la época en que pasaba sobre la tierra. Asi un pueblo cazador, por ejemplo, que no tenia mas modo de vivir que la caza, ni otra locomocion que la pedestre, no podia imaginar siquiera una necesidad mas allá de la que esa manera de vivir y esa manera de moverse, le imponian: de la propia suerte que tampoco pudieron pensar en carreteras los que solo conocian la locomocion simplemente ecuestre. Es, pues, indispensable si queremos darnos una razon completa y cabal de todo cuanto encontramos en una urbe antigua, distinguir bien la época respectiva en que cada cosa se hizo, y haber estudiado las especiales circunstancias de la vida humana en su época. Por medio de ese sistema se hace la luz en el centro de ese caos misterioso que nos presentan las diversas y heterogéneas formas, los incomprensibles accidentes de nuestras urbes.

Para ello es necesario tener muy presente que ninguna de las urbes antiguas fué improvisada. Todas son la obra magna de una série mas ó menos dilatada de generaciones, cada una de las cuales puso en aquella su piedra, como hemos dicho antes, ó lo que es lo mismo, su porcion de vias y de intervias, correspondientes á sus propias necesidades. Y esa parte que cada generacion ó cada época hizo de la urbe, es la que tiene y conserva el carácter típico, el sello peculiar, la fisonomía, si cabe decirlo así, de la generacion que la construyó. Despues que se tiene la clave de esa especie de enigma urbano, admira y agradablemente sorprende la sencillez y claridad con que todo hasta aquello que nos habia parecido mas contradictorio, repugnante ó ininteligible, se concilia y armoniza, y sin el menor esfuerzo se comprende y esplica.

Toda la dificultad consiste aquí en definir á priori las necesidades, hábitos y costumbres de cada época, segun su manera de vivir, porque una vez definidos aquellos, en la parte material del organismo urbano encontraremos mas ó menos integros, mas ó menos visibles los vestigios de los instrumentos y medios de que cada generacion se valió para su propio funcionamiento. Ahora bien, esa manera de ser y de vivir de las generaciones pasadas ¿dónde la buscaremos? ¿dónde iremos á estudiarla? Allí donde funcione con mayor desembozo, donde podamos contemplarla obrando con todo el lleno de su energía, es decir, en la via publica; ya que de la vida pública hemos de ocuparnos, ya que ella, combinacion armónica de todas las vidas individuales es la que determina las formas y accidentes de los elementos que en la urbe han de servirle. Así pues, la locomocion será en cada época urbana el punto de partida de nuestras investigaciones, y la piedra de toque en que todas nuestras observaciones se comprueben.

Ahora bien, la locomocion en la gran vida de la humanidad, ha tenido cinco épocas esencialmente distintas, en cada una de las cuales ha necesitado medios, instrumentos y aparatos de índole y naturaleza diferente. Hubo una época en que el hombre, desprovisto de todo linage de auxilios esteriores, solo con el de sus pies podia contar para trasladarse de un lugar á otro. A poco supo ya adquirirse un auxiliar poderoso en los animales que domesticó, y sobre cuyo lomo empezó á trasportarse él mismo ó sus cosas. En adelante y hasta nuestros dias, todas sus adquisiciones y progresos se redujeron á perfeccionar la manera y los instrumentos de conduccion. A los transportes á lomo, siguieron en la tercera época los de arrastre, que llamaremos por lo mismo rastrera. En la cuarta época se nos presenta sumamente perfeccionado el instrumento de arrastre desde el instante en que se le añaden ruedas que facilitan admirablemente la traccion. Viene por fin la quinta época en que la fuerza de traccion se ejerce por un motor mecánico é inanimado, de una accion y resistencia incomparables, y en que simultáneamente pueden conciliarse y obtenerse el trasporte de los pesos mas enormes y el de la velocidad mas rápida. Cada uno de estos géneros de locomocion, ha predominado en una época mas ó menos prolongada, y durante su predominio ha debido tener y ha tenido en la urbe medios de funcionamiento ó vias adecuadas á su naturaleza particular; y esto fué precisamente lo que determinó en cada época el carácter, tipo ó fisonomía particular de la urbe. Y como el empeño en conservar lo existente en las urbes no es propio y esclusivo de hoy, sino que tambien fué de ayer, ha sido de siempre, porque es efecto del instinto de conservacion que lucha constantemente con el de progreso; ha su-

cedido que las generaciones que vivieron en la época de locomocion ecuestre, no quisieron tocar, y conservaron y respetaron lo que les habian legado las generaciones de locomocion pedestre; lo mismo que las generaciones de la locomocion rastrera, respetaron los restos de la ecuestre y de la pedestre; y que las de la rodada respetaron los de la rastrera, de la ecuestre y de la pedestre.

¡Hombres de la época de la electricidad y del vapor! esas generaciones á las cuales tan despiadadamente increpais, porque respetaron, conservaron y trasmitieron hasta vosotros todos los medios que para la locomocion habian puesto en planta las épocas y las generaciones que respectivamente les habian precedido, esas generaciones no hicieron ni mas ni menos que eso mismo que vosotros venís practicando respecto de ellas. Y cuenta que vosotros contais con mayor caudal de conocimientos, de observaciones y de esperiencias, y con recursos y medios incomparablemente mejores y mayores. Si con vuestra conducta, remedo de la suya, justificais ámpliamente la que ellas observaron; ¿por qué las reprendeis y acusais? Si por el contrario, las luces de vuestra filosofía y vuestra lógica condenan esa conducta, ¿por qué la imitais entonces? ¿Por qué no decis: nosotros somos una generacion nueva, contamos con nuevos medios y recursos, poderosos, irresistibles, incomparables con los de las generaciones que nos precedieron; nosotros llevamos una vida nueva, con un nuevo funcionamiento; las urbes viejas no nos sirven mas que de obstáculo: afuera, pues, esas urbes y vengan otras nuevas, levantadas desde los cimientos de conformidad con nuestras nuevas necesidades y aspiraciones nuevas? ¿Por qué no decís de las urbes antiguas lo que de los antiguos *ritus* dijo en una situacion análoga el cristianismo, por qué no esclamais *recedant vetera: nova sint omnia*?

Con eso y todo tendría nuestra generacion derecho á quejarse de las precedentes, por lo que respetaron y conservaron de sus antepasados; nunca, empero, por lo que hicieron para sí, porque nadie es digno de reprension por lo que hace para satisfacer sus necesidades con los medios que para ello cuenta. Y sin embargo, ni aun para lo primero tendríamos derecho, porque en las transiciones sucesivas de una á otra clase de vialidad, hay cierta gradacion suave, y como si dijésemos de medias tintas, que consiente hasta cierto punto la simultaneidad de los dos agentes y de los medios á las necesidades de cada uno correspondientes, al paso que la transicion última, esa á que nosotros estamos asistiendo, constituye un paso inmensamente trascendental, que abarca por sí solo todas las épocas anteriores, y vá todavía mucho mas allá, de manera que no es fácil prever todo su alcance. La generacion actual tendria,

pues, que hacer lo que no hicieron las predecesoras, lo que estas no pudieron ni por soñacion creer que fuese conveniente, crear un mundo urbano nuevo, para una vida y funcionamientos urbanos asimismo nuevos. ¿Qué tiene que ver con la revolucion radical que la nueva locomocion y la aplicacion de la electricidad importan, la innovacion que en la vida de la humanidad pudo introducir la conquista y aplicacion de la locomocion ecuestre, por importante que en aquellos tiempos primitivos se reputase? Lo mismo decimos respecto de la rastrera, y hasta de la rodada. Cada una de estas mejoras podia muy bien pesarse, medirse y calcularse, y definir lo que se habia ganado en los transportes, en tiempo, pesos y distancias; mas ahora, con el vapor y la electricidad, ha llegado á desaparecer, por decirlo así, la importancia de los pesos y de las distancias. ¿Y habrá quien se atreva á comparar en sus efectos y resultados esas transiciones? Esto, empero, nos llevaría muy lejos, y se hace preciso romper el hilo de nuestras observaciones, para volver á nuestro propósito. En este momento no puede ser otro que el de fijar para cada época de las que hemos marcado, los medios con que debió contar en la urbe para satisfacer sus propias necesidades. De esta manera adquiriremos una idea, en lo que cabe exacta, de las formas especiales que en cada una de esas épocas hubieron de presentar las urbes.

Así pues, procedamos por el órden cronológico, ocupándonos en primer lugar (§. I) de la formacion de las urbes en la época de la locomocion pedestre; despues (§. II), de cuál hubo de ser en la época de la locomocion ecuestre; despues (§. III), en la de la locomocion rastrera; y finalmente (§. IV), en la de la locomocion rodada.

No hablaremos en este capítulo de la época de la locomocion mecánica, porque esta es de hoy, no hace mas que empezar, y no ha habido todavía tiempo para que pudiese imprimir su huella y carácter en las urbes actuales. Esta época, como hemos dicho en la introduccion al presente libro, ha de merecer un capítulo aparte, donde examinaremos con el posible detenimiento, qué es lo que han hecho hasta ahora nuestros orgullosos contemporáneos para servir y coadyuvar esa transicion que se está verificando.

§. I.

DE LA FORMACION DE LAS URBES EN LA ÉPOCA DE LA LOCOMOCION PEDESTRE.

La vialidad pedestre es la mas sencilla en sí misma, en los instrumentos, y en los medios; la menos exigente, la mas acomodaticia y contentadiza.

No tiene mas motor que la fuerza muscular del individuo, ni mas instrumentos que las piernas y los piés, ni mas auxiliares que los brazos y manos que le sirven, ora de balancin para conservar el equilibrio, ora tambien como una especie de remos para vencer la resistencia del aire, convirtiéndola en ayuda, y ora tambien para sostener y llevar los pesos, ya sea que en ellos los lleve, ya que los cargue sobre sus espaldas.

En cuanto á instrumentos y aparejos, ninguno necesita, pues el hombre se basta á sí mismo para trasladarse de un lugar á otro, y para trasportar las cargas que no sean superiores á sus fuerzas. No obstante, ha solido acomodar á sus piés un piso artificial que, con el nombre de sandalias, albarcas, alpargatas ó zapatos, le sirve para resguardar las plantas de sus piés de las escabrosidades del terreno, y para resguardarse de los efectos de tropezones con objetos duros y puntiagudos, y ya tambien con un palo, con el cual acrecienta sus puntos de apoyo, al paso que hubo de ser la primera arma ofensiva y defensiva que empleó en sus caminatas.

Tambien fué el báculo el primer vehículo que empleó el hombre para auxiliarse en el transporte de pesos. Con él al hombro, pudo llevar mas cómodamente á las espaldas objetos un tanto pesados, que en los brazos ó en las manos le hubieran estorbado. De esto, á llevar un peso entre dos individuos, cogiendo el báculo (vehículo), uno por un estremo y otro por otro, no hay mas que un paso, que la naturaleza misma de las cosas y cualquier circunstancia favorable hubieron de enseñar bien pronto al hombre. Otro paso pudo dar la vialidad pedestre sin salir de su natural sencillez, y sin apelar á otro auxilio que al de la fuerza natural del individuo, aunque combinada: tal fué el de juntar dos báculos y llevar enmedio de ellos el peso, ó bien suspendido de las manos, ó sobre los hombros de dos individuos, marchando estos de frente ó

en hilera, ó siendo cuatro, aplicar el hombro ó una mano cada uno de ellos. Es tan natural ese medio de transporte, tanto hubo de arraigarse en los hábitos y costumbres de los pueblos, que hay algunas urbes en que todavia se conserva como sistema, y alguna en que es una necesidad por lo estrecho y tortuoso de sus calles.

Por lo que hace al medio, es decir, á la via, el hombre pedestre se contenta de todo, á todo se aviene, con tal que satisfaga su natural inclinacion de llegar pronto, modificada sobre el terreno por el deseo y á veces necesidad de evitar el cansancio ó obstáculos difíciles de vencer. De esta combinacion, si así cabe decirlo, entre la brevedad del camino, representada por la línea recta, y la comodidad, representada por inflexiones acomodaticias, emanan todas las combinaciones imaginables que en las vias pueden encontrarse. La via, empero, forma por sí sola una gran entidad urbana, la principal, á no dudarlo; y por esto requiere un estudio aparte, al propio tiempo que lo reclaman tambien todos los demás elementos que con subordinacion á esa entidad, ó á la par de ella, se desarrollan en la urbe. Por lo mismo, despues de haber dado esa sucinta idea que acabamos de emitir, de lo que es en su fuerza motriz, en sus aparejos, vehículos, medios y naturaleza, la vialidad pedestre, examinaremos el estado de la urbe en la época en que esa vialidad predominó, ó mejor, fué la única que funcionaba. Y como la accion é influencia de las vias se hace sentir en todos los elementos urbanos, hablaremos en primer lugar (A) de ellas; despues (2A) nos ocuparemos de los intervias; en seguida (3A) de la formacion de las casas, y finalmente (4A) de la del conjunto urbano.

A.

De la formacion de las vias urbanas en la época de la locomocion pedestre.

En esa época primitiva, que fué cuando el instinto de sociabilidad formó las primeras combinaciones urbanas, las vias que servian de medio de comunicacion entre las varias familias que formaban el núcleo, no pudieron ser otras que las trazadas por la planta del hombre en sus escursiones vecinales ó trascendentales, y marcadas luego y trilladas por el tránsito repetido que era como el pison. Podia pasarse por todas partes, pero el vestigio ó traza, y

por consiguiente la senda quedaba solo establecida en las líneas que el paso frecuente describia. Así es que, andando el tiempo, cuando la propiedad llegó á adquirir alguna forma y consistencia, y la costumbre se convirtió en derecho; solo se respetaron y quedaron subsistentes las vias trazadas y trilladas por el uso perseverante. Estas fueron las que definieron y circundaron los intervias, segun mas adelante veremos, y fueron adoptadas como medio consagrado á la vialidad urbana.

Esas trazas primitivas no han desaparecido del todo, y por la reseña que de su naturaleza, accidentes y circunstancias vamos á hacer, verán nuestros lectores, y se convencerán de que son en gran abundancia los vestigios y restos que de esa vialidad humilde se encuentran en todas las urbes, aun las mas encopetadas. Porque de la propia suerte que nosotros hemos respetado hasta ahora, y seguimos respetando todos los elementos urbanos que nuestros antepasados nos legaron; así las generaciones precedentes respetaron tambien, unas tras de otras, todo cuanto sus antecesoras les habian transmitido.

Hemos querido reproducir esta idea, emitida ya en el preámbulo de este tratado, porque importa mucho tener presente que no vamos á hacer simplemente historia, sino solo á buscar en ella luces que nos pongan en claro la razon de ser de los fenómenos urbanos que se nos presentan como un misterioso enigma, atendida su incongruencia y hasta incompatibilidad con nuestras costumbres y necesidades. Vengamos ya á nuestro propósito.

Supuesto que los primeros hombres que se congregaron en una comarca para formar asociados una urbe, no podian emplear otra locomocion que la pedestre, única que conocian; claro es que las vias de esa urbe originaria habian de ser tales cuales la vialidad pedestre las necesitaba. Ahora bien, ¿de qué manera, en qué forma las necesitaba esa clase de vialidad? Veámoslo.

Hemos dicho ya que el peaton es de lo mas contentadizo y acomodaticio que darse é imaginarse puede. Ni las mas rápidas pendientes le asustan, ni le arredran las mas empinadas cuestas, ni le importa, antes por el contrario busca á veces, que esos declives sean escalonados.

En cualquier punto del camino en que encuentre un obstáculo, si es posible vencerlo, lo trasmonta; y si no, lo elude por medio de inflexiones que tampoco le importa mucho que sean repetidas.

No quiere decir esto que no prefiera la rectitud y la horizontalidad á las inflexiones que le desvian del objeto de su marcha, imponiéndole una pérdida de tiempo, y á las ondulaciones que tambien suponen una mayor inversion de tiempo á la par que de fuerzas. Por esto los senderos que mas natural-

mente ha adoptado el hombre, son los que en su vertencia y en su perseverante trabajo de trituracion, trazaron préviamente las aguas. Mas, como no siempre podia caminar por un talveck; al tener que pasar de uno á otro, tratándose de un terreno igualmente transitable, en vez de buscar por medio del faldeo mayor suavidad, buscando mayor brevedad, se ha lanzado por la máxima pendiente.

Tambien las divisorias fueron en un principio el medio preferido para las vias, y esto á pesar de sus casi inseparables ondulaciones. Para esta preferencia hay una razon muy poderosa, cual es la de que desde ellas, como que son mas elevadas y despejadas, se descubre con mas facilidad el terreno por uno y otro lado.

En una vertiente muy rápida son muy frecuentes dos vias, una para descender, que marchan por la máxima pendiente, porque el hombre, suelto y cargado, no halla inconvenientes en la bajada; y otra para la subida, que se inclina al faldeo, por donde el ascenso es mas practicable, y se gana en comodidad lo que en tiempo se pierde por el rodeo.

En cuanto á la anchura de la via, donde no quedaba reducida al simple paso de un hombre, se estendia hasta tener la capacidad para dos marchando de frente y llevando entre ellos, y colgado de algun palo, un peso cualquiera, que es el funcionamiento de la vialidad pedestre mas complicado que por regla general puede verificarse; pues aun cuando supongamos hecho el transporte por cuatro individuos con el auxilio de dos palos, siempre tendrán que ir á dos de frente.

Tales son, en resúmen, las calidades que la teoría designa á la senda peonil, y que hemos sacado de la teoría general de la vialidad, que con otro objeto tenemos escrita, porque hemos juzgado necesario dar de la pedestre una idea la mas cumplida posible, á fin de que nuestros lectores pudiesen hacer su aplicacion á las urbes.

Por lo demás, creemos supérfluo consignar que las sendas rurales, al urbanizarse, no hubieron de sufrir cambio alguno notable ni variacion alguna; puesto que, consagradas á prestar los mismos servicios dentro, que fuera de la urbe, no habia razon alguna, ni motivo, ni objeto que tales cambios ó variaciones pudiesen aconsejar. Así es que esas sendas fueron aportadas á la urbe tales cuales se encontraban; y ¡cosa rara! como para comprobar este aserto, apenas habrá una urbe de todas cuantas traen un orígen algo remoto, en que no se descubran calles, cuyos accidentes y circunstancias revelan desde luego que desde su orígen no han podido tener otro objeto ni prestar otro servicio, que el de la vialidad pedestre. Tramos estremadamente

cortos que se enlazan y combinan entre sí por medio de angulaciones pocas veces obtusas, muy á menudo rectas, y con harta frecuencia sumamente agudas, torciendo, retorciendo y culebreando, tan pronto á la derecha como á la izquierda de la direccion inicial, y ofreciendo un desarrollo considerable, ora por su estremada longitud, ora por sus multiplicados accidentes, formados por los codos y recodos, por las vueltas y revueltas, por las esquinas y rinconadas, por flexiones, inflexiones, sinuosidades y zic-zacs, que juntos vienen á convertir la economía viaria urbana en un intrincado revolvedero y laberinto difícil de recorrer: tales son muchas, muchísimas, calles de nuestras viejas urbes, consideradas bajo el punto de vista de su trazado horizontal.

En el vertical vienen á complicar el fenómeno, rasantes estremadamente cortas en longitud, pendientes y rampas sumamente fuertes, diversamente combinadas entre sí y con la traza horizontal, y enlazadas por quiebras, ora cóncavas, ora convexas, siempre bruscas é inconvenientes; siendo, por lo demás, muy frecuente el encontrarnos de frente con alguna empinada escalinata que viene á substituir una de esas pendientes ó rampas.

El perfil transversal de las calles ó vias urbanas, que traen su orígen de la época de la locomocion pedestre, se caracteriza mas principalmente por su estrechez (*fig.* 1.ª), si la topografía del terreno no es muy accidentada; y cuando lo es, porque su perfil transversal presenta casi siempre alguno ó algunos de los varios casos de escalinatas que vienen grafiados en las *figuras* 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 (LÁMINA IV).

Cuando no se ha hecho un estudio detenido y concienzudo acerca del orígen y causa de los varios fenómenos que en las diversas urbanizaciones se observan; al ver esas calles que tanto abundan en las urbes antiguas, que por su disposicion, condiciones y accidentes, ó no sirven de ningun modo, ó sirven mal y de mala manera á las funciones del movimiento urbano, tal cual hoy se verifica; al tropezar con los inconvenientes que para la vialidad moderna ofrecen tales sonderos; no se nos ocurre mas que dirigir agrias increpaciones á las generaciones pasadas, porque, dejándose llevar, como vulgarmente se dice, por el acaso, formaron esas urbes laberínticas que nos han legado sin órden alguno, sin plan, ni concierto y sin tino. Y sin embargo, es preciso reconocer, cuando se analiza y examina la época en que vivieron, que obraron con mucho tino y acierto, al constituir urbes capaces y bajo todos conceptos adecuadas á las necesidades y conveniencia de su manera de vivir, de sus hábitos y costumbres. Cuando abrieron esas calles, vias rurales en su orígen, no sabian mas que ir á pié, y por consiguiente, con solo dejar

satisfechas las necesidades de esa clase de viandanza, debieron contentarse, y no podian aspirar á mas, porque no tenian siquiera, ni podian tener idea de los ulteriores progresos que sus descendientes habian de alcanzar: ¿á qué, pues, hacer mas de lo que hicieron? Nosotros creemos haber llegado á la última meta del progreso humano en lo relativo á vialidad, y por esto solo atendemos á las necesidades que la nueva locomocion impone, y ¡ójala que por lo menos las atendiésemos por completo y en toda la estension que reclaman! Pues bien, si á la vuelta de algunos siglos se hiciesen nuevos y mayores adelantos, cuya posibilidad no creemos que nadie ose negar hoy que tantas maravillas contemplamos estupefactos; y si esos nuevos adelantos fuesen de tal naturaleza que exigiesen nuevas y diferentes condiciones en las vias, de suerte que esas que hoy construimos satisfechos y ufanos, porque las creemos el *non plus ultra* de la perfeccion, fuesen completamente inútiles; y las generaciones que á la sazon existiesen disgustadas de nuestra obra urbanizadora, maldijesen nuestra memoria; ¿qué diriamos nosotros, si por un milagro de la Omnipotencia, pudiésemos oir y contestar esas declamaciones de nuestros nietos? ¿No rechazaríamos indignados sus injustas acusaciones, porque injustas serian, por echarnos en cara el no haber previsto lo que hoy es humanamente imposible prever? Y sin embargo, nuestra situacion de hoy dista mucho de ser la de los primeros fundadores de las urbes, porque amaestrados al presente por la esperiencia, no podemos negar, antes tenemos que reconocer, la posibilidad y aun la probabilidad de progresos indefinidos, cuando las generaciones primitivas no podian tener semejantes ideas. No queremos decir ni una palabra mas en defensa de su proceder, pues estamos íntimamente convencidos de que lo dicho basta y sobra para dejarlo plenamente justificado á los ojos de la razon y de la filosofía.

2A.

De la formacion de los intervias urbanos en la época de la locomocion pedestre.

Para concebir una idea, siquiera aproximada, de lo que es, y de lo que ha venido á ser en nuestras urbes el intervias, se hace preciso demandar á la ciencia teórica su luminosa antorcha, remontarse hasta el orígen de esta importantísima entidad urbana, é inquirir y esplicar, siquiera sea someramen-

te, las vicisitudes por que ha pasado, los cambios y modificaciones que ha sufrido, hasta llegar á ser lo que hoy es, pues solo así puede conseguirse la esposicion de la razon de ser de su actual estado. Procedamos pues así, que, aun cuando sea el trabajo un tanto mas penoso; nunca debe reputarse perdido el que se emplea en el esclarecimiento de la verdad.

¿Qué es realmente el intervias? Hagamos por de pronto abstraccion completa de toda idea preconcebida, y prescindamos aun de la existencia de las urbes, para dar la mayor latitud, toda la trascendencia que en sí tiene esa cuestion que no es urbana solamente, sino esencialmente social además. ¿Qué es, pues, el intervias de esta manera abstracta considerado? No es ni mas ni menos que el campo de operaciones de la vida y del funcionamiento de la familia, es decir, aquella estension de terreno que, para los usos domésticos, para atender á las necesidades del consumo diario, puede considerarse conveniente. En este concepto, cabe decir que durante la existencia del primer hombre y de la primera familia, no hubo en el mundo intervias, á no ser que quisiera considerarse como tal el orbe entero que constituia la urbe de aquel hombre y de aquella familia, despues que lanzado el primer matrimonio del paraiso terrenal el mundo entero fué puesto á su disposicion.

Preciso fué que el gé nero humanocreciese y se multipilcase algun tanto para llegar al caso de considerar la superficie terrestre, como quiera que fuese dividida. Multiplicados los hombres, se dividieron y dispersaron formando grupos diferentes por razas, pueblos, tribus y familias. Cada uno de estos grupos estableció su asentamiento en una comarca mas ó menos dilatada, segun el número de familias y de individuos, capáz de servir ámplia y holgadamente al servicio de todas y de cada una de las familias y aun de los individuos. Esta comarca ó territorio, separado por algun rastro ó signo natural ó artificial de los demás circunvecinos, es con todo rigor el primer intervias del mundo

¿Qué divisorias, empero, pudieron escogerse para establecer los límites de semejante asomo de propiedad colectiva? Fácilmente se concibe que no podia haber otros límites que los naturales, los establecidos por el mar, por los lagos, por los rios, las cañadas, las ramblas, los talvecks secos pero bien marcados, y las divisorias y crestas de montañas elevadas. En el primer momento, el territorio enclavado dentro de tales límites no habria podido llamarse en rigor *intervias*, sino mas bien *entre-mares*, *entre-rios*, *entre-montes;* pero bien pronto hubieron de venir las vias correspondientes á cada uno de los lados divisorios, trilladas por la concurrencia de los dos pueblos convecinos, al recorrer lo que hoy llamaríamos sus respectivas fronteras.

Este grande intervias, grande, muy grande, tanto por lo menos como el que forma hoy una nacion, para el uso comun no necesitaba otras divisiones; empero, eran estas indispensables para establecer las diversas circunscripciones en que hubiese de funcionar de una manera mas especial, mas propia, mas libre y desembarazada, cada tribu y cada familia. Estas divisiones produjeron la primera trituracion del primer intervias. Desde entonces, el primer intervias se puede considerar como urbe, y como intervias las regiones señaladas á cada tribu.

Tampoco bastó esta primera division. La tribu, para su uso comun, pudo estar contenta y satisfecha con la circunscripcion regional establecida, pero las familias de cada tribu necesitaban cada una de por sí un campo asaz dilatado en que poder ejercer sin obstáculo de ningun género, sin molestar ni ser molestada, y antes bien con comun armonía, todos sus trabajos de cultivo y apacentamiento, todas sus faenas y tareas domésticas, su cumplido y ámplio funcionamiento. Todo ese territorio destinado á cada familia constituia en aquella época de candorosa sencillez el hogar de la familia, su vivienda y mansion, palabra esta última, que variada algun tanto por la eufonía, sirvió en muchos paises para designar una casa de campo, que aun hoy se llama *manso*, *mansía* ó *masía* y *mas*.

Ese campo de operaciones de la familia, tuvo ya desde un principio límites mas fijos y mas marcados. Los asiduos cuidados de los individuos de la familia por un lado, y la necesidad de evitar cuestiones con los vecinos por otro, produjo inmediatamente una separacion bien definida. Aquí pudieron tener pocas veces lugar los límites naturales, siendo preciso apelar á los artificiales. En lo rural, los límites provienen de las mismas precauciones que se han de tomar para el cultivo. La parte alta de un campo tiene naturalmente una senda, desde la cual al pasar el dueño descubre sus cultivos: la parte inferior, un surcaño que recoge las aguas y las desvía para que no perjudiquen al vecino. Uno y otro símbolo de division, son por lo general como medianiles comunes á uno y otro propietario. El sendero divisorio se denominó por los latinos *cal-lis*, y de ahí, que cuando el *rus* pasó á urbanizarse, como que el campo de labor traia consigo ese sendero divisorio, siguió llamándose *cal-lis* ó *calle* esa via que habia ya dejado de ser rural. En otras partes entró tambien para fijar la denominacion de la via urbana el surcaño ó arroyo del campo, y por esto llamaron á la calle *arroyo*. Hé aquí como las entidades aisladoras de la propiedad rural vinieron á dar nombre á esas mismas entidades aisladoras en el interior de las urbes. Esto significa que la urbanizacion ha cogido siempre todo cuanto le ha sido necesario de la campiña, y

lo ha tomado tal cual lo encontró, sin beneficio de inventario, y conservando muchas veces hasta los nombres. Volvamos, empero, á nuestro intervias.

Reducido ya este á las justas, aunque holgadas proporciones convenientes al ejercicio de la actividad, así como á la satisfaccion de las necesidades de la familia, hubo de permanecer en tal estado solo el tiempo preciso para que una, dos ó á lo mas tres generaciones, viniesen á multiplicar el número de individuos de que la familia estaba compuesta, creándose á la vez en el seno de esta otras nuevas familias, cada una de las cuales demandaba con igual justicia y necesidad su hogar y su campo propio de operaciones y de vida independiente. En esa nueva situacion, se presentaban dos medios igualmente aceptables para salir del apuro. En el supuesto de que sobraban en las inmediaciones terrenos vacantes y sin cultivo, las nuevas familias salidas del seno de la originaria, podian buscar su establecimiento y colocacion en nuevos campos arrancados á la selvatiquez, en los cuales podian cómodamente asentar sus hogares de la manera mas independiente apetecible. Otro medio era el de verificar en el campo primitivo de la familia una nueva division adecuada al número y circunstancias de esas mismas familias emanadas de la originaria. El primer medio era, á no dudarlo, el mas conveniente, pero traia consigo la necesidad de separarse los que hasta la sazon habian tenido la costumbre de vivir unidos, y á quienes por ende arrastraba el cariño á vivir juntos. El segundo medio favorecia esa natural tendencia á la union, pero acumulaba varias familias en un espacio algo mas reducido de lo conveniente á la independencia del hogar. El estudio de la historia de la sociedad humana, bajo el punto de vista de la urbanizacion, nos demuestra que en unas partes fué adoptado el primer medio, habiendo triunfado por consiguiente una urbanizacion en que campean á la vez la holgura, la comodidad, la independencia; al paso que en otras prevaleció el segundo medio, dando lugar á una urbanizacion condensada y comprimida, no porque fuese tal desde sus principios, cuando la estension del intervias originario de la familia admitia aun sin gran incomodidad nuevas divisiones y subdivisiones, sino porque, una vez adoptado ese sistema de nuevas y sucesivas trituraciones, llegó por fin una época en que, despues de reducidos los intervias resultantes de ulteriores subdivisiones, á su última espresion, y no siendo ya posibles otras subdivisiones sobre el terreno, hubo de apelarse andando el tiempo á sucesivas sobreposiciones, que es como si dijéramos á la subdivision del espacio.

Ahora bien, de este último sistema proceden los intervias que encontramos en casi todas las urbes asentadas en nuestro antiguo continente, algu-

nas de las cuales cabe, sin temor de equivocarse, asegurar que durante algunos siglos no han ocupado mas que el intervias originario de la familia en cuyo recinto que, en épocas de guerras y de peligros fué amurallado, se han ido concentrando generaciones sobre generaciones, formándose nuevos intervías que se trituraban luego en otros que á su vez tambien eran triturados, y cuando ya no eran posibles trituraciones ulteriores, vinieron entonces las sobreposiciones de pisos sobre pisos, y esas construcciones babélicas que, en medio de la ignorancia con respecto á la ciencia de la urbanizacion, han sido la admiracion y dado pié á elogios harto inmerecidos, de parte de viajeros que solo ven la superficie de las cosas, y hasta fueron motivo de orgullo para los habitantes mismos de la localidad que en su aturdimiento no se apercibian de que á esa sobreposicion de pisos y de viviendas y á la consiguiente condensacion del vecindario, se debian gran parte de los males que lamentaban.

La historia de la trituracion de los intervías originarios, y aun la de su formacion, no ha sido siempre y en todas partes igual. Las costumbres y manera de vivir de las razas, de los pueblos y de las tribus, han exigido en los intervías diferentes condiciones adecuadas á los hábitos é inclinaciones de las diversas colectividades. La historia que acabamos de trazar, se refiere mas especialmente á los pueblos sencillos que han vivido y se han desarrollado de una manera espontánea, por decirlo así, y obedeciendo las sábias leyes de la naturaleza. Pueblos pastores ó agricultores que vivian adheridos á la tierra que esplotaban ó cultivaban, sus generaciones iban estableciéndose sucesivamente sobre las mismas tierras con corta diferencia; y si mas adelante se concentraron mas de lo que convenia á sus intereses, necesidades y costumbres, si sus urbes se condensaron mas, de lo que á su manera de vivir correspondiera; fué porque esa manera de vivir, con el contacto social de otros pueblos sufrió hondas modificaciones, un cambio completo, por la influencia de las artes, de la industria, y sobre todo del comercio que vino á convertir en mercancía los terrenos que los agricultores y pastores no sabian considerar mas que como el manantial de recursos para su subsistencia y la de su familia. Por esto las mayores trituraciones de los intervias en la superficie primero, y en el cubo atmosférico luego, se verificaron en la época del mercantilismo. Así es que en cualquier urbe donde se vean intervias diminutos rellenados de una edificacion amontonada y babélica, cabe asegurar, desde luego, que allí se ha sentido, en toda su estension, el predominio mercantil.

En los intervias debidos al mercantilismo, como que son efecto de tritu-

raciones sucesivas en cuya realizacion, solo el interés del momento se ha consultado; no hay que esperar regularidad ni concierto. En cada uno de los intervias originarios, cada una de las divisiones y subdivisiones sucesivas se ha verificado de distinta manera, en distinta forma, por distintos medios, como distintos eran los objetos á que cada nueva trituracion obedecia. En urbes muradas, la primera necesidad fué siempre el procurar albergues á las muchas y nuevas familias que debian establecerse dentro del mismo recinto. Crear, pues, nuevas habitaciones era el fin de los especuladores en construcciones que no habian de pararse mucho en la eleccion de los medios que para conseguirlo hubiesen de emplear. Así se ha verificado el verdadero milagro de urbanizacion, de proporcionar habitaciones á un numeroso vecindario en un recinto reducido, donde ese vecindario no habria quizás cabido de piés, si hubiese tratado de reunirse en tal posicion.

Cuando la urbe y sus intervías tienen un orígen guerrero, estos conservan, casi siempre, una forma mas regular. La urbe se llama *castro*, y sus intervias vienen á ser otros tantos *castrillos* que conservan una forma análoga á la del conjunto. Los pueblos del Norte que realizaron la mision providencial de destruir el imperio romano, crearon tambien sus *urbes-campamentos* que llamaron *burgos*, cuya organizacion interviaria es muy análoga á la del *castrum*, aunque menos regular.

Corral tambien supone una urbe de orígen guerrero, pero sus intervias aparecen ya desde luego con edificaciones juxtapuestas, pues son la espresion del círculo ó *corro* formado por varios individuos asociados para defenderse. Los intervias aquí, fueron abiertos despues que la ausencia del peligro permitió la abertura de vias ó brechas al corro de edificios originariamente formados con el fin de la mútua defensa.

Una cosa hemos de hacer notar respecto del nombre diverso, dado segun las circunstancias de cada localidad, al intervías. En los pueblos de orígen agrícola ha predominado la denominacion de *mansana* como para recordar al intervias su genealogía del *manso* ó campo de cultivo; en los de origen militar se adoptó la de *cuadra*; en los mercantiles se adopta, con preferencia, las de *isla*, que recuerda los efectos marítimos del agua en torno de un terreno incomunicado por ella en todos sus lados, y por ella comunicable en todos sentidos. El tecnicismo nos ha enseñado el nombre de *intervías* que espresa de una manera mas definida y gráfica la posicion de un espacio rodeado por varias vias.

Vamos á hacer ahora una descripcion histórica de la manera y forma en que ha venido á poblarse el intervias.

Mientras la familia originaria quiso vivir concentrada en sí misma y consagrada esclusivamente al cultivo de sus terrenos; la casa hubo de estar en medio del campo de operaciones. Desde el momento en que se le ocurrió á su jefe la idea de asociarse urbanamente con otro ú otros convecinos suyos; sacrificó una parte de su independencia garantizada por el completo aislamiento en que antes se encontraba la casa, que para avecinarse á la del otro ó de los otros se trasladó desde el centro á la periferia, y se colocó á las inmediaciones del surcaño ó arroyo, ó del sendero divisorio, ó séase *cal-lis*, ó calle.

A proporcion que van viniendo generaciones y nuevas familias, van aumentando las construcciones en todo el perímetro, aisladas en sus principios, y luego juxtapuestas por la necesidad del servicio, cuando la presencia de tataranietos, ha hecho indispensable ocupar con casas toda la periferia.

Mas allá de esto, y durante las sencillas costumbres de la época de la locomocion pedestre de que estamos hablando, mas allá del establecimiento de casas simples en torno del intervias, ya no queda mas recurso que la emigracion de las familias que vengan detrás, porque en tal estado no cabe imaginar ni la sobreposicion de pisos y de viviendas, ni la destruccion ú ocupacion del patio ó huerto interior, último resto del campo de operaciones del hogar de la familia primitiva, en que cada una de las casas perimetrales ha de teter su parte, indispensabilísima para su funcionamiento.

Aquí, pues, termina la historia del intervias con respecto á la época que al presente nos ocupa. De esta manera, al paso que la familia originaria se ha convertido en un numeroso linage, estirpe ó descendencia, el *manso* se ha convertido en *mansana*, el campo ó hacienda de cultivo en *huerto* ó *jardin interior*, y el surcaño ó *cal-lis* en *arroyo* ó *calle*.

Dejemos al intervias en tal estado sin perjuicio de hacernos cargo mas adelante de las nuevas modificaciones que hubo de sufrir en épocas posteriores, hasta llegar á ser lo que es en nuestros dias. Ahora lo que importa es consignar las formas características de la casa en la época de que venimos hablando, pues interesa conocerlas, á fin de darnos razon de ciertas circunstancias que encontramos en algunas construcciones urbanas, cuya incompatibilidad con la civilizacion, cultura y costumbres de nuestros tiempos, no deja de ser á primera vista muy chocante.

3 A.

De la formacion de la casa en la época de la locomocion pedestre.

En el número anterior hemos dejado la casa asentada en los contornos perimetrales del intervias, nada, empero, hemos dicho, ni respecto de sus formas interior y esterior, ni acerca de su historia originaria; y como hoy todavía tropezamos con alguno que otro tipo correspondiente á los primeros períodos de esa historia, y cuya existencia en medio de nuestras ufanas construcciones no sabemos esplicarnos; creemos conveniente esponer aquí su razon de ser desde su orígen.

En el primer período de la época de la locomocion pedestre, y mientras la urbanizacion subsistió como rurizada; sirvieron de hogar ó albergue de las familias todos los *caus*, es decir, cuevas, cavernas, antros y madrigueras correspondientes al troglodítismo natural, (LÁMINA 1, *figura* 1.ª). Y esto no debe asustarnos tanto, cuando aun hoy vemos familias que viven en antros de esta naturaleza, y ójala que no fuesen peores los que hay en los sótanos de nuestras encopetadas urbes.

A las cuevas naturales siguieron las artificiales, cuyo diseño verán nuestros lectores en las *figuras* 2 y 3 de dicha LÁMINA del atlas. El ciclopismo las construyó luego *demi-subterráneas*, (*figuras* 4 y 5) y despues *supra-terráneas*, (*figuras* 6, 7 y 8), finalmente vinieron las construcciones tuguríticas aplicadas á las necesidades de un pueblo cazador, (*figuras* 9, 10, 11, 12 y 13, ó bien á un pueblo pastor, (*figuras* 14, 15, 16 y 17), ó bien á un pueblo cultivador, (*figuras* 18, 19 y 20).

Hemos querido reproducir aquí, aunque muy rápida y someramente esa parte de la historia de la casa que mas por estenso espliéamos en el principio de esta obra, á fin de que á la vista de ciertos fenómenos, puedan esplicárselos nuestros lectores con el solo auxilio de esa inspeccion. Casas hay en efecto, que no son mas que un remedo, tal vez un resto del troglodítismo, del ciclopismo, ó del tugurismo.

No es este el lugar oportuno para examinar el estado interior de la casa, y por lo mismo diremos solo de pasada, que las tales cuevas ó tugurios, como

que solo habian de servir para cobijar durante algunas horas al hombre que tenia por suyos delante de sí la tierra y el espacio, no habian de tener mas capacidad que la necesaria para que pudiese estar, ora echado, ora de pié. Así la altura natural del hombre podia ser muy bien la medida de la altura de la casa, así como de su profundidad. Todavia esta medida sirve para definir las capacidades de algunos verdaderos tugurios de nuestra urbanizacion deslumbradora.

La casa hubo de tener, desde que salió de sus escondrijos subterráneos, su cubierta que la protegiese de los ataques climatológicos y atmosféricos; y la tuvo realmente no siendo esto lo de estrañar, sino que nuestras construcciones mas modernas no hayan sabido hacer otra cosa mas que remedar las cubiertas primitivas. La razon de esto es que ni los antiguos, ni los modernos, ni los salvages ni los civilizados, han podido hacer mas que imitar á la naturaleza, que por medio de vertientes mas ó menos suaves, protege los terrenos contra las aguas llovedizas.

En cuanto á la vertencia de las cubiertas, como que se trataba de casas aisladas, podia ser hácia delante, hácia atrás ó hácia cualquiera de los lados; y ¡cosa rara! aun cuando la manera de ser de la casa haya cambiado radicalmente, la vertencia de las cubiertas sigue siendo indiferentemente, en la mayor parte de las urbes, tanto hácia delante, como hácia atrás, y hácia los lados, cuando la juxtaposicion no lo impide. Por manera que la verdadera razon de ser de las vertientes de las cubiertas de nuestras lujosas construcciones, es la misma, ni mas ni menos, que la que indujo á los hombres mas salvages, á establecer las de sus miserables chozas.

Por lo que hace á las comunicaciones entre la casa y el esterior, es decir, en cuanto á los portales, no pudieron ser iguales en todos los períodos de esa época de la vialidad pedestre. En el primer período, ó sea en el del troglodítismo, hubo de servir de portal un agujero cualquiera, sin mas capacidad que la necesaria para entrar y salir un hombre á gatas, pues de esta manera se garantizaba mejor la seguridad individual de la familia albergada, contra los ataques de sus enemigos naturales, las fieras.

En los períodos posteriores, fué creciendo el portal en justa proporcion de lo que crecia el predominio del hombre sobre la naturaleza agreste y salvage que le rodeaba. Empero durante toda la época en que el hombre no tuvo mas medio de moverse que el de sus piés, el portal de la casa nunca fué tan alto, como la estatura regular del hombre, sino mas bajo, de manera que para penetrar en la casa era siempre preciso inclinar cuando menos la cabeza, ya que no agachar parte del cuerpo. Diríase que las generaciones que

siguieron inmediatamente al trogloditismo y al ciclopismo, por efecto sin duda de los hábitos contraidos, quisieron conservar ese recuerdo de sus antepasados. En tal caso debe decirse que la fuerza de ese hábito y de ese respeto ha sido tan grande y tan trascendental, que su influencia ha alcanzado hasta nosotros, puesto que se siguen construyendo muchas puertas mas bajas que la estatura regular del hombre. Aun hoy dia, es preciso inclinarse ó agacharse para penetrar en algunas habitaciones. Los portales de las casas en la época que historiamos, se distinguen por una grada ó escalon saliente y relevado que sirve de batiente á la puerta en su parte inferior, al propio tiempo que de resguardo á la casa contra la entrada de las aguas de la calle ó arroyo, (LÁMINA X, *figura* 1.ª). A veces el escalon, siempre relevado, está remetido ó embebido en el mismo muro de la fachada, (*figura* 2), formando lo que se llama el umbral. Este escalon no ofrecia obstáculo ni inconveniente notable á la simple vialidad pedestre, y si alguna incomodidad le imponia, la sufria esta sin quejarse, en obsequio á la mayor seguridad interior de la casa.

Nada mas frecuente que los vestigios de estos portales adecuados á la viandanza peonil, accidentes que tuvieron en su época las razones de ser que acabamos de esplicar, pero que en el estado actual ninguna tienen, á pesar de lo cual se conservan aun.

4A.

De la formacion del conjunto de la urbe, en la época de la locomocion pedestre.

En el conjunto de una urbe, cualquiera que ella sea, no entran mas que dos elementos que podrán variar en formas, magnitud y demás accidentes, pero que en la esencia serán siempre los mismos: estos elementos son las vias y los intervias, que lo mismo se encuentran en la urbe mas reducida en estension y mas sencilla en sus combinaciones, que en las mas estensas y dilatadas y de mayores complicaciones. La diferencia que puede llegar á ser esencial, que constituye la forma peculiar, la fisonomía de cada urbe, consiste sola y esclusivamente en la diversa manera de verificarse las combinaciones de esos dos elementos y en el predominio que cualquiera de ellos ejerza en la economía urbana. La combinacion se verifica en unas partes de

una manera regular y sistemática, al paso que en otras es completamente irregular y no casual, porque la casualidad no existe en la urbe, sino como resultado de circunstancias locales, materiales y aun morales, que no siempre podemos inquirir y raras veces apreciar de una manera justa, conveniente y filosófica, porque esas circunstancias de la localidad por regla general desaparecieron con las primitivas generaciones que dieron ser ó nueva forma á la urbe. Bajo este solo punto de vista de las combinaciones regulares é irregulares que tan diversas formas pueden afectar, asi en uno como en otro sentido, se comprenderá desde luego hasta qué estremo puede llegar la diferencia formal que distinga á una urbe de todas las demás.

Hay al propio tiempo otra causa no menos poderosa que produce esa diversidad distintiva, causa que emanada de otras menos ostensibles y que no se revelan tan fácilmente en las formas, nos atrevemos á decir que nunca ha sido debidamente juzgada ni apreciada. Esta causa es la que proviene de la preponderancia que uno de los dos elementos ejerce sobre el otro, pues sin temor de equivocarse, puede sentarse como cosa positiva, que en ninguna época de la urbanizacion han estado en perfecto equilibrio, no habiendo nunca ejercido por igual su influencia, ni en la formacion y desarrollo de una urbe, y lo que mas es, ni menos en su funcionamiento. En ocasiones toda la atencion, todos los cuidados, toda la preferencia, la reunen y concentran en sí los intervias: las vias llegan á ser una cosa menospreciable, un apéndice de aquellos, apéndice de que, á ser posible, se prescindiria. En otras ocasiones las vias lo son todo, para ellas todos los cuidados, todo el esmero imaginable, todo el lujo que puede desplegar el individuo y la colectividad: los intervias y las casas consideradas simplemente como paradores momentáneos, en nada ni para nada son atendidos, si pudiese prescindirse de ellos, se prescindiria del todo. Pues bien, entre estas diversas y contrarias acciones y reacciones, ha oscilado constantemente la humanidad desde su orígen, sin embargo de que no parece difícil comprender que en el equilibrio y armonía de esos dos elementos habia de consistir el perfeccionamiento mayor posible en materias de urbanizacion. Materia seria esta que se prestaria á importantísimos y estensos comentarios, si este fuese aqui nuestro propósito. Bastan, empero, esas ligeras nociones que acabamos de esponer, para que se comprenda con mayor facilidad, así lo que vamos á decir respecto de la formacion del conjunto de las urbes en la época pedestre, como lo que diremos mas adelante acerca del mismo particular, respecto de las demás épocas posteriores. Volvamos ya á nuestro objeto especial.

¿Cómo se verificaron en la época de la locomocion pedestre las respecti-

vas combinaciones entre las vias y los intervias? ¿Cuál fué el conjunto viario é interviario que hubo de resultar de esas combinaciones? ¿Cuál de los dos elementos hubo á la sazon de predominar? ¿Qué efectos y resultados hubo de producir el predominio del mas considerable? Hé aquí los problemas que tenemos que resolver y resolveremos de la manera mas breve posible, porque no cabe dar á esta materia toda la estension que su importancia, verdaderamente trascendental, requeriria.

Las combinaciones conjuntivas urbanas se realizaron por medio de la juxtaposicion de los intervias y la edificacion en el perímetro de estos, por manera que, sin la interposicion necesaria é indeclinable del pequeño espacio viario que el uso y la costumbre habian establecido entre uno y otro intervias, sin esa reducida cinta que el derecho natural y la mútua conveniencia hacian respetable y respetado, la convecindad de la edificacion interviaria se habria convertido en juxtaposicion. Habia, empero, el uso de pasar y venir por ese sendero, y no pudiendo por ende ocuparlo con las construcciones, se aprovechó como patio de la casa para luces, entradas y salidas y para todo cuanto constituye la vida esterior ó comunicativa del hogar doméstico. Para todo esto no habia de dejarse un espacio muy holgado, y esto no seguramente con la mira del aprovechamiento del terreno que tanto preocupa á nuestros especuladores urbanos, y que ninguna importancia podia tener para familias que tenian, por decirlo así, una region entera á su disposicion, sino con el fin muy natural y á la sazon muy laudable, de que no se destruyesen ó neutralizasen las ventajas de la convecindad por una distancia ó separacion mayor que la que estrictamente era necesaria para el paso comun.

El resultado de semejante avecinamiento, hubo de ser precisamente el producir calles sumamente estrechas. No en todas las localidades las anchuras, ó mejor, las estrecheces, hubieron de ser iguales. La mayor ó menor estrechez provenia de los usos y costumbres, que no habian de ser iguales en todas partes. La via peonil tiene necesidades harto limitadas, segun vimos al tratar de ella, y el máximun de la anchura que puede exigir, se reduce á la línea que marchando de frente pueden ocupar dos hombres uncidos por medio de un palo, en cuyo centro lleven un peso. Los romanos no le daban ni de mucho esta anchura, puesto que segun sus leyes, el *actus*, que significaba una via, por la cual pudiese ejercerse la traccion, no tenia mas que cuatro piés, lo cual supone que el *iter*, que es el camino peonil, mucho menos importante que aquel, no podia tener mas allá de dos ó á lo mas tres piés. De todo esto se infiere, que en la época de la locomocion pedestre, las sendas

urbanas, por no llamarlas vias, habrian podido ser todavía mas estrechas aun. que algunas típicas de aquella época que han llegado hasta nosotros, á no haber mediado la circunstancia de haber aprovechado ese espacio viario para las comunicaciones esteriores de la casa, para lo cual fué indispensable concederle alguna mayor holgura. No obstante, todavía hay en algunas urbes antiguos ejemplares notables de calles, que solo consienten el paso de un hombre en una sola direccion.

Y esto, que hoy contemplamos estasiados como un fenómeno raro é incomprensible, fué en su época lo mas natural del mundo, lo mas sencillo y aun lo mas conveniente. Entonces, al paso que no se perjudicaba á la vialidad, pues siendo esta solamente pedestre, al concedérsele tres ó cuatro piés de anchura, se le daba mas que podia apetecer, producia el ventajosísimo y para aquellos tiempos inapreciable resultado de hacer mas íntima la convecindad, siendo mas inmediatas las comunicaciones.

Para apreciar debidamente la economia viaria de una urbe formada en la época de la locomocion pedestre, es conveniente no perder de vista, que los senderos urbanos no se establecian al fundarse la urbe, sino que estaban establecidos ya de antemano, y que no se les aprestaba de ninguna manera para el servicio que habian de desempeñar, sino que á él se les aplicaba tales cuales se encontraban, con su idéntico trazado horizontal y vertical, con sus mismas formas y accidentes. Y es que aquellos sencillos urbanizadores conceptuaban que el servicio que su *cal-lis* y *surcaño* rurales, habian de prestar al urbanizarse, no era mas que la continuacion del que anteriormente habian prestado.

Contribuyó muy poderosamente á esa especie de abandono é indiferencia con que la via urbana era considerada, la preponderancia, el predominio absoluto que ejercia á la sazon el intervias, primera entidad urbana entonces, por no decir la única, pues única habria sido seguramente, si la naturaleza y organismo del hombre lo hubiesen consentido. Y no es estraño ese predominio, si se considera que el intervias grande y espacioso, constituia, no precisamente la morada material de la familia, sino que era á la vez el campo de operaciones de su vida. Todo el intervias formaba la *vivienda* de la familia en el sentido mas ámplio de esta palabra, puesto que la familia concentraba todo su ser y toda su actividad en ese campo interviario que esplotaba, pues en él, de él, por él y hasta diremos para él vivia, como que á su cultivo y fructificacion se reducian las aspiraciones de la vida doméstica sobre la tierra. Y si en tal situacion buscó la familia la asociacion urbana, fué, á parte del irresistible instinto de sociabilidad, por las ventajas inapreciabes que

aquella asociacion le ofrecia para la seguridad, defensa y mejor cultivo de su campo. No debe, pues, admirarnos, el que en la época de que estamos hablando, el intervias fuese el todo y nada ó muy poco la via.

Subordinada ésta y sujeta á las exigencias de aquel, y puesto que la economía viaria de la urbe habia de ser el compuesto resultante de la combinacion de los senderos divisorios, *cal-les y surcaños*; es evidente, que la magnitud y forma de los intervias habian de decidir acerca del trazado y conjunciones de las vias urbanas. Ahora bien, como ni la forma, ni la magnitud de los intervias eran regulares ni iguales, necesariamente esa irregularidad y desigualdad habia de reflejarse en la economía viaria. El número de los individuos que componian cada familia, sus necesidades y algunas circunstancias sociales que no estamos en el caso de conocer ni apreciar, hubieron de decidir acerca de la magnitud y estension de cada *mansion* ó *manso* y luego *mansana*. En cuanto á la forma, hubo de depender de accidentes y circunstancias de la topografía natural, pues si bien alguna que otra vez seria posible encontrar y dividir en partes iguales una estensísima llanura; como que estas posiciones son raras, rarísimas en la naturaleza, y mas raro aun es que tales llanuras sean aprovechables para el cultivo y pastos; es de ahí que los tipos de los mansos primitivos han de buscarse en terrenos mas ó menos accidentados, y donde esos mismos accidentes facilitan grandemente una division equitativa. Así, unas veces un ribazo, otras la cresta de un montículo, aquí un arroyo, allí un talweck seco, formaban las divisurias entre uno y otro manso. Pues bien; como esos linderos naturales donde originariamente se establecieron los surcaños y las calles, nunca ó casi nunca afectan una enfilacion recta, sino que constantemente y á tramos mas ó menos cortos la cambian; resulta esplicada de una manera tangible, natural y lógica, la pasmosa irregularidad de los arroyos y calles de nuestras urbes antiguas, que tan estraordinariamente llama nuestra atencion, y cuya causa tan incomprensible se nos presenta, cuando por indolencia no queremos remontarnos al estudio de su orígen. Al propio tiempo, la diferente magnitad de los mansos primitivos ó intervias, nos revela y esplica gráficamente la diversa naturaleza y diversas distancias y circunstancias diversas que se notan en las uniones de unas vias urbanas con otras, en sus encuentros y encrucijadas.

Para tener una idea justa y cabal, así de la disposicion de los intervias en la época que nos ocupa, como de la economía viaria, que constituyen el conjunto de una urbe en esa época, basta fijar la vista y la consideracion sobre un plano catastral ó particulario, especialmente de los alrededores de una urbe, que es donde el terreno rural ha sufrido ya regulares trituraciones,

y figurarse convertidas en calles las líneas divisorias entre una y otra propiedad. Este es seguramente el *facsímile* mas aproximado á una topografía urbana primitiva. Tanto es así, como que estamos seguros de que al que haga la esperiencia, ha de sorprenderle la semejanza estrema que habrá de descubrir entre dicho plano y el de muchas de nuestras viejas urbes.

Hemos espuesto la formacion de una urbe por un pueblo ó tribu pastor ó agricultor, ora porque es donde se presenta de una manera mas natural y elocuente la formacion del intervias y de las vias urbanas, con lo cual se facilita la inteligencia de una materia que no deja de ser algo complicada, y ora tambien porque en la época de la locomocion pedestre no era fácil que viniesen guerreros á fundar *urbes-campamentos*, ni comerciantes á fundar *factorías*. Cuando estos dos acontecimientos se verificaron; ya el hombre habia conquistado auxiliares poderosos para la locomocion, y al emplearlos y al darles hospedaje en su casa, fué preciso introducir en esta ciertas modificaciones que constituyen otra época distinta en la urbanizacion, y son causa y razon de ser de otra série de fenómenos urbanos que merecen un tratado á parte. Vamos, pues, á emprenderlo.

§. II.

DE LA FORMACION DE LAS URBES, EN LA ÉPOCA DE LA LOCOMOCION ECUESTRE.

Ufana y orgullosa se ostenta la edad presente con sus descubrimientos, conquistas y adquisiciones: nosotros somos los primeros en reconocer la trascendental importancia de la electricidad y el vapor; y sin embargo, nos sentimos inclinados á asegurar que, comparando circunstancias con circunstancias, la domesticacion del caballo y del asno, fueron conquistas para la marcha futura de la humanidad, mas útiles y mas importantes que los últimos descubrimientos. Entre el hombre entregado á sus recursos personales, tan escasos y tan limitados siempre, y el que consigue tener á su disposicion fuerzas agenas, considerables y casi diríamos indefinidas, encontramos algo mayor distancia, alguna mayor diferencia, que la que media entre el hombre que ya posee esas fuerzas agenas indefinidas, y llega á adquirir otras, que

aunque sean de diversa índole, no vienen á hacer en último resultado mas que facilitar la accion por la conveniencia, muy apreciable sin duda, pero que no cambia la esencia de las cosas, por la conveniencia, repetimos, de poder acumular en reducido espacio, fuerzas intensísimas, y de aumentar la velocidad, sin limitacion á la potencia del organismo animal.

Séase lo que se fuere de esta apreciacion nuestra, ello es que la aparicion del caballo, y queremos designar con esto todos los cuadrúpedos que auxilian al hombre para la conduccion y arrastre de cargas, ello es, repetimos, que la aparicion del caballo en la escena de la vida del hombre, produjo en la urbe, que es y ha sido siempre el gran escenario de la humanidad, modificaciones notables, cambios importantes, dignos de constituir una época muy marcada en la historia de la urbanizacion. Nosotros vamos á examinar estos cambios, ora (A) en las vias urbanas, ora (2 A) en los intervias ya (3A) en la casa, y ya (4A), por fin, en el conjunto de la urbe.

A.

De la formacion de las vias, en la época de la locomocion ecuestre.

Si el hombre ha debido procurar siempre tener en su morada los medios de satisfacer sus necesidades, inclinaciones y aspiraciones, segun los elementos de que podia disponer; claro es que cuando estuvo en posesion de animales de carga, conviniéndole albergarlos cerca de sí, si en tal situacion formó una urbe, hubo de dotarla ya de las condiciones conducentes á la satisfaccion de las necesidades aportadas por sus auxiliares. Estas condiciones, así hubo de procurarlas en la casa donde se albergaba él, y donde se albergaban simultáneamente sus auxiliares, como y mas principalmente en las vías, que es donde el motor nuevamente conquistado habia de funcionar.

Antes, empero, de pasar adelante, y con el fin de que épocas y casas muy distintas entre sí, no lleguen á confundirse, debemos advertir, que de la conquista del caballo y demás cuadrúpedos auxiliares de la locomocion, no se sacaron desde luego todas las ventajas que encerraba, y que hubo de subsistir por algun tiempo la costumbre de limitar el empleo de esos cuadrúpedos á la conduccion á lomo de las cargas que se les ponian. El arrastre fué

un nuevo descubrimiento posterior que formó otra época, como la formó tambien la conduccion sobre ruedas, que vino á completar la revolucion empezada por la conquista del caballo. Así pues, aquí nos limitaremos á considerar los resultados consiguientes á la aplicacion de los cuadrúpedos á la conduccion de cargas á lomo, aun cuando sea necesario indicar tambien algo acerca de las modificaciones introducidas en este servicio, cuando la carga se compartió entre dos caballerías en reata, que fué el primer asomo del tráusito á la vialidad rastrera.

Es indudable que la domesticacion del asno, del caballo, del buey, del búfalo, del camello, del dromedario, del elefante y otros cuadrúpedos parecidos, fué una gran conquista, una mejora inapreciable; pero no lo es menos que la aplicacion de esos motores limitó considerablemente los medios de locomocion. El nuevo esclavo impuso á su señor condiciones, sin las cuales sus servicios eran difíciles, arriesgados, y en ocasiones hasta imposibles; y el conquistador, á pesar de su justo y natural orgullo, tuvo que ceder y cedió, renunciando espontáneamente en obsequio á la mayor comodidad que obtenia, la parte de libertad de accion de que tenia que despojarse. Esto que parece una paradoja, es sin embargo una gran verdad práctica que no se limita á la aplicacion de los cuadrúpedos para los trasportes, no; sino que tiene igualmente lugar en todas las demás conquistas y progresos que en el transcurso de su vida ha hecho la humanidad para mejorar la viandanza.

Así es que, todo lo que ha ganado con los nuevos auxiliares en comodidad, facilidad, prontitud y conveniencia, lo ha perdido en la limitacion que el medio empleado para las nuevas locomociones, ha impuesto á la libre accion que le compete sobre todo el ámbito de la tierra. El caballo no puede llegar á donde llega el hombre suelto y desembarazado: dos caballos uncidos arrastrando un objeto, no alcanzarán nunca á donde alcanza un caballo suelto: una, dos ó mas parejas de caballerías arrastrando un instrumento rodado, jamás podrán ir á donde vayan las que lleven la carga arrastrando; y finalmente, la locomotora con sus imponentes trenes, está incapacitada de ir por donde van los carros. Y en este caso, que es la última conquista, el último progreso, el último perfeccionamiento que recientemente hemos alcanzado, la limitacion es incomparablemente mayor que en todos los anteriores, pues requiere un medio especial, especialísimo, sin el cual el nuevo descubrimiento, tan admirable y portentoso, viene á ser impotente y nulo.

Esta verdad que hasta ahora no hemos visto tratada por nadie y que á tantas observaciones puede dar lugar en el terreno práctico de las aplicaciones, considerada bajo el punto de vista de la urbanizacion que es donde

á nosotros nos incumbe aplicarla, esplica filosófica y satisfactoriamente un fenómeno urbano, que por lo general sorprende y admira, y cuya razon de ser no podemos fácilmente darnos, tal es la coexistencia en una urbe antigua de todas las vias y medios auxiliares adecuados á todas las locomociones. Este fenómeno de que tendremos ocasion de hablar con mas estension en el capitulo que sigue, significa que el hombre montado sobre su caballo, sin dejar de reconocer y apreciar las inmensas ventajas que su nueva conquista le proporcionaba, no por esto quiso renunciar á las que le ofrecian los senderos y veredas que á fuerza del contínuo tránsito habia trillado, y que le proporcionaban el acceso á lugares á que con su cuadrúpedo no podia alcanzar. Y como sucedió esto mismo en todos los demás inventos sucesivos aplicados á la locomocion; se comprende por qué razon se han conservado y coexisten en las urbes antiguas, todos los medios adecuados y correspondientes á los diversos sistemas de locomocion que hasta aquí han regido.

Nos hemos permitido esta digresion para que desde luego se viese la importancia que en la práctica tienen las limitaciones que á la vialidad se imponen, segun los diversos medios que para verificarla se emplean. Volvamos ya á nuestro propósito, y examinemos las condiciones impuestas por la locomocion ecuestre.

El hombre dueño del cuadrúpedo, al montar sobre su lomo, tuvo necesidad de sujetarse á las exigencias de la naturaleza especial del motor de que se servia. Hasta entonces, ni lo empinado de las cuestas, ni la pendiente de los derrumbaderos, ni la violencia de las inflexiones, ni las circunstancias del piso le habian arredrado. La escesiva violencia de las pendientes y rampas, cuando un plano inclinado no bastaba para recorrerlas, la venoia por medio de escalones, por los cuales trepaba ó se precipitaba con indecible ligereza. La articulacion de sus pies, y el poco espacio que en su posicion erecta ocupa sobre el terreno, le facilitaban las inflexiones, y por violentas que fuesen las vueltas y revueltas, podia verificarlas por medio de simples conversiones, sin necesidad de mayor anchura. No habia dificultad que no venciese, ni obstáculo que no superase, pudiendo ayudarse además en caso conveniente con las manos, que por su admirable articulacion se prestan á servir, así de punto de apoyo, como de agarradero. Todas estas ventajas las perdia el hombre montado. Como que no es él el que anda, sino el cuadrúpedo; el medio sobre que se mueva, ha de ser adecuado á la naturaleza de este, y no á la del hombre que ha dejado de ser instrumento, para reservarse el papel de ser inteligente que dirige, ordena y manda, pero que por lo mismo no puede mandar imposibles.

¿Cuál es, pues, la naturaleza del motor? Se trata simplemente de un cuadrúpedo que se sustenta sobre sus cuatro remos que le sirven, á la vez, para andar y trasladarse de un punto á otro. Esta circunstancia hace que necesite mayor espacio para los movimientos de traslacion, que se verifican siempre simultáneamente en toda la estension del cuerpo cuya articulacion no le permite inflexiones laterales. Por otra parte, la dificultad de conservar el equilibrio y la imposibilidad de hacer lo que llamamos hincapié, reducen á la impotencia á nuestros cuadrúpedos en rampas y pendientes escesivamente pronunciadas.

De estos antecedentes resulta que la mínima longitud de los tramos en la via destinada á la locomocion ecuestre, no puede ser inferior á la que ocupa en su estension el cuadrúpedo, ni los ángulos que forman entre sí dos tramos consecutivos pueden ser agudos ni rectos, sino que de necesidad han de ser obtusos, á menos que los inconvenientes que resultarian de un ángulo agudo ó recto, se salven por medio de algun mayor espacio en el sitio de confluencia, que permita alguna mayor holgura y desarrollo en los movimientos de inflexion.

En cuanto á la traza vertical, si bien la locomocion ecuestre tolera, en casos estremos, los escalones ó gradas; siempre estos tendrán que ser de muy escasa altura, y su huella habrá de estar subordinada á la naturaleza, condiciones y circunstancias del nuevo motor que, como hemos dicho, no admite una posicion erecta ó muy empinada, y carece, por otra parte, de asimiento. Lo mas comun es sustituir las escalinatas por rampas que nunca podrán ser tan fuertes, ni de mucho, como las de la locomocion pedestre. La naturaleza del cuadrúpedo exige asimismo que no coincida una fuerte rampa con una inflexion violenta en la traza horizontal.

Para determinar la anchura de las vias en la locomocion ecuestre, es necesario que se tenga presente, no solo lo que exige lo ancho del cuerpo de una caballería, sino tambien el espacio que han de ocupar los aparejos y su carga, que á veces es tan voluminosa, como una gran red llena de paja, y el espacio que necesita una caballería así cargada, para dar la vuelta en redondo, así como para pasar dos en direcciones opuestas ó de vuelta encontrada. Sin embargo, esto que deberia ser en buena teoría, no se encuentra nunca realizado en la práctica de nuestras urbes; y las vias que en ellas conservan todavía el sello típico de la locomocion ecuestre, por lo comun carecen de la holgura conveniente para poder verificar con alguna comodidad todos estos movimientos, y se limitan casi siempre á facilitar el paso directo de una sola caballería y con carga todavía no muy voluminosa. Parece que el

hombre se ha contentado siempre con salir, como quiera que sea, de los apuros del momento, sin curarse mucho de los que pudieran sentir sus descendientes, dejando á cada generacion el cuidado de vencer los obstáculos que encontrare en su funcionamiento.

Ya en el último período de esta época se puso en práctica un sistema destinado á aprovechar la combinacion de las fuerzas de dos caballerías en reata, que llevan la carga colgando entre las dos por medio de cuerdas unidas á sus aparejos. A este sistema pertenecen las sillas de mano que usan todavía los indios de algunas regiones de la América del Sur. Mas como semejante sistema, eminentemente rural, no llegó á aclimatarse en las urbes, no produjo en las vias de estas cambio ni modificacion alguna, ni encontramos de él el menor rastro ni vestigio.

Todo lo contrario sucede con respecto á la locomocion ecuestre y sencilla. Apenas habrá una urbe de las que blasonan de antiguas, que no tenga calles, y no pocas, cuyas circunstancias y accidentes revelan al primer golpe de vista que traen su orígen de esta época de la locomocion ecuestre. La estrechez algo menor que la adecuada á la vialidad pedestre, pero mayor de lo indispensable para los movimientos de la locomocion rodada, prueba bien á las claras que tales calles fueron formadas antes que la locomocion rodada invadiera las urbes. Lo violento de muchos encuentros que carecen además de la holgura necesaria para los cambios de direccion de un instrumento rodado, constituye tambien un tipo ó carácter distintivo de las calles formadas en esa época.

Aparte de estos accidentes del trazado, se encuentran con frecuencia otros distintivos mas característicos, que demuestran sin ningun género de duda semejante orígen. Consérvanse hoy todavía en algunas calles pozos y abrevaderos, empotrados unas veces en las casas (LÁMINA IV, *figura* 11) ó á ellas simplemente adosados, *figura* 12, y otros colocados en mitad de la calle, *figura* 13, siempre que la anchura de la misma lo consiente. Estos aditamentos no son mas que la espresion de las consideraciones que nuestros antepasados procuraban guardar á los cuadrúpedos que tan buenos servicios les prestaban dentro y fuera de las urbes. Así, lo que hoy nos parece un fenómeno sin esplicacion plausible, era en la época de que vamos hablando, una cosa muy natural, muy conveniente y en algunos casos hasta necesaria, tanto por lo menos, como los depósitos de agua que hoy vemos establecidos de trecho en trecho en las vias férreas.

Otro signo característico de la locomocion ecuestre en las urbes, son los montaderos y apeaderos, tan frecuentes y hasta usuales aun hoy en las urbes

que, á pesar de haber adquirido algun crecimiento, no han perdido de todo punto su carácter típico originario. Estos medios auxiliares para facilitar el uso de las caballerías, consisten generalmente en unos dados de piedra mas ó menos elevados (*figuras* 14, 15 y 16), mas ó menos toscos y á veces cantos al natural. Estas sobreposiciones de la via están distribuidas sin órden ni método, y es muy probable que sean de parecido orígen algunos de esos dados que conceptuamos hoy guarda-ruedas, por ser este el servicio que actualmente prestan.

El arroyo de la calle, propiamente dicho, que en los tiempos de la vialidad pedestre hubo de procurarse que fuese lo mas llano posible, sufrió en algunas urbes un cambio de forma, tan luego como se generalizó el empleo de caballerías. Las calles que aun conservan el tipo de esa época, presentan una lijera inclinacion hácia el centro, por banda y banda, (*figuras* 11, 12 y 13), estableciéndose una cuneta ó arroyo central, colector y esportador de las aguas que le envian las vertientes laterales. Ese arroyo, ó bien puede salvarse de una zancada, (*figura* 14) ó bien por medio de dados colocados á trechos (*figura* 15). En las encrucijadas donde es mayor la afluencia del tránsito, y en tiempos de lluvias mayor la confluencia de aguas, esa cuneta colectora está cubierta con cobijas (*figuras* 16 y 17) que hacen el oficio de atarjeas ó pequeños puentes que facilitan y hacen mas seguro el paso. Esta es la primera indicacion natural de lo que mas adelante habian de ser las alcantarillas (*figura* 18).

Por lo demás, esta disposicion del piso en la época de la locomocion ecuestre, era la mas conveniente, pues proporcionando mas fácil escurridero y mayor corriente á las aguas pluviales, se conseguia por su medio, que las lluvias verificasen un valdeo natural de que nadie se ocupaba.

2A.

De la formacion de los intervias, en la época de la locomocion ecuestre.

Dueño ya el hombre del caballo para montar y de otros cuadrúpedos para los transportes, no podemos considerarle en esta época como adherido y constantemente pegado al suelo sobre que vive, y de que se mantiene. Vémosle ya movedizo é inquieto, emprendiendo escursiones mas ó menos a rgas, con fines económicos algunas veces, y belicosos otras, aguijoneado siempre por el insaciable afan de mejorar su suerte y de ensanchar el círculo de su accion.

De ahí es que la formacion de los intervias no nos presenta siempre y en todos los casos un orígen idéntico, ni siquiera parecido. El elemento agrícola, que era puede decirse el único en la época precedente, no ha desaparecido seguramente de la faz de la tierra, pero no es ya el solo de que saca su subsistencia el género humano. En unas partes vemos colonias consagradas á mejorar las condiciones y propiedades de los productos naturales del suelo, por medio de una industria sencilla, si se quiere, pero activa y productora; en otras partes aparecen caravanas de gentes emprendedoras, que estudiando los productos naturales ó industriales que en algunos distritos sobran y faltan en otros, se constituyen agentes oficiosos para proporcionar á cada cual, con el atractivo de la ganancia, lo que ha menester. Por fin se presentan de vez en cuando, y quizás con escesiva frecuencia, pueblos armados que recorren en *son* de guerra los territorios, apoderándose de todo cuanto les conviene y despojando de ello á los que lo tenian adquirido por medio del trabajo pacífico y á costa de mil sudores.

Pues bien, todos esos grupos de diversa índole y distinto carácter, y de una manera de vivir tan diferente, como sus propósitos y tendencias, al posarse y asentar sus urbes, hubieron de constituir intervias, que son el elemento urbano, donde mas impreso queda el sello peculiar de la vida de la familia, hubieron, repetimos, de constituir intervias de circunstancias diferentes, que respondiesen á sus fines peculiares. Así que, aun cuando no sea ni pueda ser nuestro intento hacer un tratado completo de esta materia, que

tal vez por su importancia no dejaria de merecerlo: aun para las limitadas indicaciones que hemos de emitir, no juzgamos conveniente confundir y comprender bajo una misma fórmula esos diversos orígenes. Por lo mismo, trataremos primero (B) de los intervias que en esa época tuvieron un orígen agrícola, despues (2B) de los que lo tuvieron industrial, luego (3B) de los que lo tuvieron mercantil, y por fin (4B) de los que lo tuvieron militar.

B.

De la formacion de los intervias de orígen agrícola, en la época de la locomocion ecuestre.

Los intervias de orígen agrícola de esta época, representan, como los de la locomocion pedestre, el campo ó estension superficial de terreno que necesita una familia para su vida y funcionamiento. Como, empero, las necesidades de la familia se han acrecentado, gracias al auxilio prestado por las caballerías; resulta que ese campo de operaciones ha de ser tambien mayor. En efecto, con la ayuda constante de los domésticos cuadrúpedos, puede una familia labrar mayor estension superficial de terreno, ya por la mayor cantidad de fuerza de que dispone, y ya tambien por la mayor cantidad de abono que el mismo ganado le proporciona. Mas todavía: no solo puede, sino que debe aumentar el cultivo, porque ha acrecentado el número de consumidores, que tambien consumen y no poco los animales que ayudan al hombre para conseguir mayores productos. Bien es verdad, que la manutencion de esos animales puede obtenerse por medio de pastos naturales; pero esta circunstancia, lejos de disminuir, acrecienta la necesidad de que sea mayor el campo de funcionamiento de la familia, que de todos modos tiene que proporcionarles alimento.

De ahí resultaron esos mansos dilatados, gran número de los cuales hasta la época presente no han llegado á cuajarse de edificacion, porque la vida rural y su urbanizacion han manifestado una tendencia constante á la espansion y enrarecimiento, propios del funcionamiento agrícola, y adecuados á sus faenas. Lo que ocurrió, fué que en cada uno de esos grandes intervias, con todas las oficinas y dependencias que ha de menester, ora para recoger los productos del cultivo, ora para guardar los aperos é instrumentos de labran-

za, ya para encerrar las caballerias, ya para facilitar albergue á los dependientes, se creó un verdadero núcleo urbano, orígen de algunas urbes que andando el tiempo han venido á adquirir grandísima importancia.

Donde esto no ha tenido lugar, los edificios levantados en los intervias han subsistido desparramados á alguna distancia unos de otros, á fin de no embarazarse recíprocamente en sus respectivos funcionamientos.

2 B.

De la formacion de los intervias de orígen industrial, en la época de la locomocion ecuestre.

Esos intervias, cuyos moradores encuentran tambien en los cuadrúpedos domésticos muy poderosa ayuda, han de ser asimismo de mas que regular estension, segun las exigencias de la industria que en ellos se esplote, aun cuando no serán nunca tan dilatados como los destinados á una esplotacion agrícola. En ellos debe haber precisamente, además del departamento consagrado á la habitacion de la familia y de los animales domésticos, uno que sirva de taller para la elaboracion, otro de almacen para las materias primeras, y otro para las materias elaboradas.

Lo que mas especialmente distingue los intervias de orígen industrial, es su situacion, que es casi constantemente adosada á una ó mas vias trascendentales que le faciliten, así la importacion de las materias laborables, como la esportacion de las elaboradas.

Hay que advertir, sin embargo, que los intervias de tipo industrial puro son muy raros, y cuando han llegado á formar un núcleo urbano, por regla general, se amalgaman y confunden con el elemento mercantil que vá en busca del industrial, ó es buscado por este.

3B.

De la formacion de los intervias de orígen mercantil, en la época de la locomocion ecuestre.

El mercantilismo, dado á la movilidad por carácter y por interés, considera la casa, mas que como un instrumento de habitacion permanente, como el parador habitual. No vive apegado por ningun concepto al terreno en que está establecido, ni vive de él: su vida está en el movimiento y en los negocios que, gracias á él, realiza. Con tales antecedentes, se comprenderá sin dificultad que los intervias que bajo sus auspicios se hayan formado, han de ser precisamente diminutos. Podrán ser algo mas regulares en su forma perimetral, pero esto no puede considerarse como una circunstancia permanente, sino hijo solo de las proporciones de la construccion que tiende constantemente á establecer la regularidad, siempre que no haya, como hay con frecuencia, algun motivo particular de interés ó conveniencia que exija lo contrario.

Lo que es constante y de rigor en los intervias de orígen mercantil, es que su situacion sea contigua á vias trascendentales que faciliten las comunicaciones de sus moradores con el mundo esterior, que es el verdadero campo de accion y de vida para el mercantilismo. Todo lo demás, así la magnitud como la forma, y cualesquiera otros accidentes, son cosas de todo punto indiferentes para ese elemento de vida de la humanidad, al cual no debe por cierto mucho la urbanizacion.

4 B.

De la formacion de los intervias de orígen militar, en la época de la locomocion ecuestre.

El hombre de guerra mira todavía con mas indiferencia que el mercantil, las condiciones de lo que llama su alojamiento. La vida agitada y turbulenta, nada ofrece para el carácter de estabilidad y permanencia que pudiera infundirle algun apego respecto á la localidad en que hace alto y descansa. Para el guerrero no hay mas que una circunstancia esencialísima, imprescindible, respecto de la cual son pocos todos cuantos sacrificios pueden imponérsele. Esta circunstancia es la seguridad. Sea poco, sea mucho el tiempo que haya de permanecer en algun sitio, es preciso que pueda estar tranquilo, convencido de que las asechanzas de sus enemigos, que reputa siempre tenerlos, no podrán interrumpir su momentáneo reposo, ó cuando menos sorprenderle. Pues bien, ese justo y natural deseo de disfrutar de la mayor seguridad posible, que es el sentimiento predominante en la milicia, ha creado el espíritu de subordinacion y regularidad en todo lo que á la milicia atañe; y así como creó en las huestes agrupamientos regulares con sus divisiones y subdivisiones; así en los campamentos introdujo la regularidad en los intervias, que en urbes de orígen militar no son mas que los departamentos ó cuarteles destinados á cada uno de los diversos grupos análogos en que una hueste se divide.

Para la milicia no ha podido ser obstáculo á la regularidad de esos intervias castrenses, la consideracion á la propiedad preesistente. Para el invasor y conquistador no hay respeto para una propiedad que no reconoce justa. Todo el territorio que domina lo reputa suyo, con facultades omnímodas para disponer de él á su talante. No podia haber, pues, dificultad en establecer en el castro la misma regularidad que en los agrupamientos de la hueste.

De esta manera, cuando los reales por cualquier circunstancia se hicieron permanentes, y fueron convertidos en urbes, y transformadas en habitaciones sólidas y estables las tiendas movedizas, subsistió la misma regularidad en los intervias.

Por lo que hace á la magnitud de estos, hay que tener presente que no pudo ser igual en todos. Desde que el caballo vino á prestar su cooperacion eficaz en la decision de las batallas, hubieron de crearse cuerpos especiales de caballería; y claro está que los intervias destinados al alojamiento de estos cuerpos habian de ser mas grandes que los de la infantería. De ahí proviene que en medio de la regularidad que distingue á toda urbe de orígen militar, se observa en la magnitud de los intervias esa diferencia que tiene su razon de ser en la diferencia de los cuerpos que originariamente ocuparon cada cuartel ó intervias.

3 A.

De la formacion de la casa, en la época de la locomocion ecuestre.

Desde el momento mismo en que el hombre llegó á comprender las inmensas ventajas que podian proporcionarle los cuadrúpedos que con tan admirable docilidad se prestaban á servirle; procuró *domesticarlos*, es decir, procuró dar albergue y hospedage á los nuevos auxiliares que habian de compartir con él los trabajos y fatigas. De esto se desprende que la casa, morada del hombre, hubo de sufrir, así en su interior, como en su esterior, notables modificaciones y cambios.

Aun cuando nos hayamos propuesto en este libro considerar la casa esteriormente, sin meternos mucho en sus interioridades; la aparicion del caballo en el mundo humano, nos obliga, no sea mas que á indicar de pasada, que esa casa tuvo necesidad de agrandarse, y se agrandó, unas veces en el sentido horizontal y otras en su altura. En ocasiones se agregó á la construccion existente otro cuerpo bajo y cubierto, que caia unas veces á los lados y otras á la parte posterior; en este caso, la construccion antigua seguia como habia estado antes. No seria difícil encontrar todavia hoy casas muy antiguas en que esos aditamentos laterales ó posteriores se distinguen como un agregado de construccion mas reciente ó menos antigua que el resto del edificio. En otras ocasiones la familia cedió á los nuevos huéspedes cuadrúpedos los bajos, es decir, la habitacion que habia sido suya hasta entonces, contentándose ella con el piso superior, construido las mas de las veces á teja vana. Basta esto con respecto á las modificaciones interiores de

la casa, pues con ello se comprenderán facilmente los cambios del esterior que son los que principalmente debemos examinar aqui.

La domesticacion de las caballerías, supone en ellas la necesidad de entrar y salir, y por consiguiente su primer efecto hubo de ser modificar los portales á los que hubieron de darse las dimensiones necesarias para el paso libre y desembarazado de una caballería. Así, esos huecos tuvieron desde entonces la anchura y elevacion convenientes á este nuevo servicio. Esta última, segun lo que se observa en algunas construcciones muy antiguas, no hubo de pasar mucho en sus principios de la altura natural del caballo, (LAMIMA X, *figura* 3), por manera que si este venia cargado ó tenia que cargarse, las operaciones de carga y descarga habian de verificarse en la calle, considerada á la sazon, de la propia suerte que lo ha sido en estos últimos siglos, como antepatio ó apéndice de la casa misma. Y cuando mayor fué la elevacion concedida al portal, se limitó esta á la necesaria para introducirse el caballo con su ginete. En cuanto á la anchura, fué preciso el transcurso de algunos siglos, tal vez la aparicion del carro, para que se pensase en dársela al portal suficiente para la entrada y salida de una bestia cargada. ¡Tan arraigado estaba el hábito de tener estrechas las entradas, legado á las generaciones siguientes por la época troglodítica, en que esa estrechez era la única ó principal garantía de seguridad doméstica!

Por lo demás, la disposicion del umbral continuó siendo relevada, como en la época de la locomocion pedestre, ya que este resalto no era inconveniente para que el cuadrúpedo domesticado penetrase en la casa, y ya que por otro lado no habia desaparecido la necesidad de ese mismo resalto para proteger el interior del hogar contra las avenidas del arroyo-calle.

Como, empero, la mayor elevacion y la poco mayor anchura concedida al portal era una interrupcion repugnante de los antiguos hábitos, tolerada solo en justo y necesario obsequio de los nuevos auxiliares; se buscó un medio para que esa infraccion fuese lo menos sensible y lo menos duradera que posible fuese. Al efecto se escogitó y puso en planta una idea que no deja de ser ingeniosa, y que bien pronto se generalizó, y hasta en las épocas posteriores ha sido analógicamente imitada. La válvula ó puerta destinada á cerrar la entrada, siguió siendo de una sola hoja como lo habia sido antes; pero en su parte inferior se abrió un boquete ó póstigo con su correspondiente válvula, y este póstigo que era el único que habitualmente estaba abierto, no tenia ni mayor anchura, ni elevacion mayor que las necesarias para pasar un solo hombre desembarazado, y aun no erguido, sino inclinada la cabeza: es decir, que ese postigo fué el portal correspondiente á la época de la locomocion

pedestre. La puerta grande se abria solo cuando tenian que entrar ó salir las caballerías, cerrándose luego, como si no hubiese existido: otra prueba mas del rigorismo con que se conservaban los antiguos hábitos; á bien que la sobra de peligros y la falta de seguridad de aquellos tiempos de escasa cultura, tendrian tal vez una gran parte, y entrarian por mucho en la conservacion de lo que se consideraba como un medio de precaucion y defensa contra los ataques esteriores.

Esta disposicion de los portales y de sus puertas, hacia, segun hemos visto ya, que las operaciones de cargar y descargar, montar y apearse, tuvieran que verificarse en la calle. Pues bien, este nuevo servicio que á la calle se imponia, obligó á dotarla de medios adecuados á llenarlo cumplidamente. Con este objeto se colocaron al lado ó á los lados de los portales unos poyos que servian de montadero y apeadero, así como de auxiliares para la colocacion de la carga cuando ésta era muy alta. Ademas, por encima de estos poyos y á la altura natural de la cabeza de la caballería se empotraron en los paramentos de los edificios algunas estacas, anillas ó cosa análoga, donde se ataban y aseguraban las caballerías, para que todas esas operaciones pudiesen verificarse sin riesgo y con mayor seguridad (LÁMINA X, *figuras* 3 y 4).

Con todos estos aditamentos esteriores y los interiores que antes hemos relatado, quedó la casa de la familia aviada y dispuesta para los servicios que los nuevos huéspedes venian á imponerle.

4. A.

De la formacion del conjunto de la urbe, en la época de la locomocion ecuestre.

El conjunto que presentan las urbes formadas en la época de la locomocion ecuestre, conserva todavia un tipo análogo, muy parecido á las de la época anterior. La economía viaria no ofrece modificacion notable, porque los cuadrúpedos de carga hubieron de avezarse bien pronto á practicar todas las inflexiones y conversiones que practicaban sus dueños. Por esto las vias urbanas ó calles se formaron tambien en esta época con los arroyos y *cal-les* ó senderos divisorios de la propiedad particularia. No hubo en esto mas diferencia sino que, como esos arroyos y senderos servian ya en su estado ru-

ral para el tránsito de caballerías; al urbanizarse conservaron tambien esa poco mayor anchura, ó mejor dicho, menor estrechez que la vialidad ecuestre tenia establecida.

Una importante novedad asoma en las urbes de esa época, novedad acerca de la cual conviene que llamemos la atencion de nuestros lectores, porque aquello que aquí aparece como un primer síntoma de su manifestacion, lo encontraremos mas adelante de grandísimas dimensiones, de trascendental influencia. Queremos hablar de las vias que en el decurso de esta obra hemos llamado trascendentales. Estas vias responden á las necesidades que siente la poblacion encerrada en una urbe de comunicarse con el mundo esterior, para buscar en esas comunicaciones el complemento de su bienestar y prosperidad, en cuanto es dado al hombre alcanzarlo.

En la época de la locomocion pedestre, el hombre no llegó á esperimentar estas aspiraciones; y si llegó á sentirlas y tal vez á realizarlas, hubo de ser esto con tal estrechez de miras, en círculo tan limitado y por medios tan inadecuados, que de su ejecucion no quedó rastro ni vestigio alguno. Mas en esa época de que ahora tratamos, en la época en que se empleó ya la locomocion ecuestre, pudo el hombre aspirar á conocer ese mundo esterior que se desenvolvia mas allá de las lomas que limitaban su comarca y su horizonte, y con ese objeto pudo emprender ya y emprendió algunas caminatas, y luego mas dilatadas escursiones para descubrir ó investigar otras comarcas y nuevos horizontes. Realizadas esas escursiones de una manera pacífica unas veces y con un fin industrial ó mercantil, y otras en son de guerra con miras de depredacion ó de conquista, produjeron siempre magníficos resultados en bien de la humanidad, aun cuando en su realizacion los individuos en mayor ó menor número fuesen sacrificados; porque como quiera que fuese, por tales medios llegaron á conocerse, á tratarse y en ocasiones hasta á confundirse, pueblos y naciones y razas diversas por su orígen, costumbres, carácter y lengua. De esta manera fueron estableciéndose las relaciones y comunicaciones entre unas y otras urbes, desapareciendo los pésimos efectos de la concentracion y aislamiento de las poblaciones.

Ahora bien: para sostener y fomentar esas relaciones, fueron trillándose vias rurales que servian de enlace entre unas y otras urbes, vias cuya influencia no terminaba á la entrada de una urbe, sino que se hacia sentir en su interior; pues las mas de las veces llegaba hasta lo mas íntimo de su núcleo, y hasta lo atravesaba de uno á otro estremo, exigiendo en su trayecto alguna mayor holgura y regularidad mayor. Esto nos esplica y dá la razon de por qué en urbes de la época que nos ocupa, donde todas las vias

son estrechas y mezquinas, descuellan algunas calles por su anchura un tanto mayor que las de las demás. Estas vias son siempre las destinadas al servicio de la vialidad esterior ó trascendental en su funcionamiento recíproco, activo unas veces y pasivo otras.

Por esto mismo en las urbes muradas de las que aparecen ya algunas en esta época, á pesar de la concentracion y ensimismamiento que el amurallamiento supone, se encuentran siempre puertas ó entradas bastante holgadas, abiertas á la comunicatividad esterior.

En algunas ruinas de urbes ciclópeas que se han encontrado, los muros formados por enormes peñascos no tienen mas que una entrada que mejor se llamaria rendija por donde podia solo entrar con pena un hombre agachado ó muy encorbado; y para alcanzar esa rendija se hacia indispensable trepar por entre peñascos, de suerte que dificultasen la avenida. Tales hubieron de ser las urbes fortificadas en la época de la locomocion pedestre. En la ecuestre todo cambia: la entrada se franquea no solo al hombre, sino tambien á las caballerías de que se sirve como auxiliares, y la avenida es ya un sendero empinado, sí, y tortuoso ademas, pero practicable para el hombre y para el caballo. Y es que los pueblos han empezado ya á tratarse, y en sus recíprocas relaciones importa tanto á los propios, como á los estraños no poner obstáculos ni estorbar á las comunicaciones.

Tales son las formas características y distintivas de las urbes que traen su orígen de esa época, y solo tenemos que añadir, como advertencia final, que esas vias que llamamos trascendentales, se presentan siempre mas holgadas y con mejores condiciones en aquellas urbes en que la vida esterior ha sido mas activa y prepotente, aventajando, bajo este punto de vista, las urbes de orígen militar á las de orígen mercantil, así como estas á las de orígen puramente industrial, y estas, á su vez, á las de orígen agrícola, en las cuales los vestigios de la vialidad trascendental, en la época de la locomocion ecuestre se entiende, son casi imperceptibles.

§ III.

DE LA FORMACION DE LAS URBES, EN LA ÉPOCA DE LA LOCOMOCION RASTRERA.

La perfeccion ó un punto dado de ella, de esa calidad que todos anhelamos, y con afan procuramos obtener, no se alcanza nunca en lo humano de un solo paso ó de un salto, como vulgarmente se dice, sino que se va á ella por pasos contados, y solo por grados se adquiere. Nosotros que vemos ahora los instrumentos rodados que tan admirablemente facilitan la locomocion, nos trasladamos por un solo esfuerzo de imaginacion, á los tiempos aquellos en que el hombre conquistó, esclavizó y domesticó los cuadrúpedos destinados á auxiliarle en sus faenas, y referimos á aquellos tiempos la invencion y aplicacion de todos los medios con que esos animales habian de auxiliarle, y confundimos en uno solo la conduccion á lomo, la rastrera y la rodada. Y, sin embargo, ¿cuánto tiempo, cuántos esfuerzos de ingenio, cuántas tentativas de aplicacion hubieron de mediar antes de pasar de uno á otro de esos sistemas? El trasporte á lomo, siendo el mas sencillo de todos, no hubo de ser con todo aplicado desde un principio, pues se limitó á la gestion del hombre mismo cruzado á horcajadas sobre el lomo del animal; y únicamente cuando advirtió este, que los bultos que sostenia con las manos sobre el mismo lomo en que montaba, podian fácilmente equilibrarse y sostenerse sin necesidad de tenerlos agarrados con las manos, únicamente entonces fué cuando se aplicaron los trasportes á lomo inventándose luego un aparejo que remedando la horcajadura por la parte inferior adaptada á la forma del espinazo y costillaje del animal, presentase por la superior una superficie adecuada á la gestion de objetos pesados sin lastimar la caballeria.

El empleo de tales caballerías á la verdadera traccion, hubo de ser muy posterior, resultado de una nueva conquista del génio práctico del hombre. En nuestro concepto, la aplicacion de la fuerza animal en el sentido de traccion, hubo de limitarse en su principio á procurar el movimiento de tierras indispensable para la siembra de granos alimenticios: el arado fué, indudablemente, el primer instrumento movido por traccion animal. La resistencia

que oponian con frecuencia las tierras novales, arcillosas y duras, hubo de ser en ocasiones superior á la fuerza de traccion de una sola bestia, y haria necesario poner dos, las cuales colocadas en reata ofrecian el gravísimo inconveniente de no poder ser fácilmente dirigidas por la mano del labrador, perdiéndose gran parte de la fuerza motriz útil. El deseo de evitar esos perjuicios hubo de hacer surgir la idea de juntarlas, aparearlas y unirlas, para que de esta manera las dos caballerías trabajasen á la par y con una subordinacion mas inmediata á la voluntad de su conductor. Entonces se inventó el yugo y las bestias de carga fueron *subyugadas*, produciendo de esta manera una mayor fuerza motriz mucho mas útil y aprovechable. El yugo por sí solo constituye una gran conquista, orígen y causa de otras muchas que andando el tiempo fueron presentándose sobre la escena de la vida humana.

De la invencion del yugo á la aplicacion del sistema rastrero, no hubo de mediar mucho tiempo. Casi nos atreveríamos á decir que la misma etimología de la palabra nos viene á revelar el orígen del sistema. *Arrastrar* viene de *rastra*, y *rastra*, *rastro* ó *rastrillo* es el instrumento de que desde lo mas antiguo se han valido los labradores para destripar los terrenos y raparlos como se decia antiguamente en Castilla, es decir, para poner las tierras mullidas y llanas, esto es, al *ras*. Significa todo esto, á nuestro modo de ver, que la fuerza de traccion, despues del arado, se emplearia por primera vez para pasar sobre la tierra dicho instrumento que dió el nombre al sistema y á un sinnúmero de nombres y verbos que tienen una significacion análoga. Por lo que hace á la aplicacion del arrastre á otras locomociones, la esperiencia hubo de enseñarla facilísimamente en el mismo campo agrícola de funcionamiento. En efecto, es costumbre general en todos los países donde se aplica el rastro ó rastrillo tirado por animales, que sobre ese instrumento suba de pié el conductor, y desde allí arrea y dirige las caballerías. Los muchachos y gente moza tienen gran aficion á esa faena nada incómoda, y que permite una postura vistosa y elegante, muy parecida á la de los contendientes en los circos olímpicos. ¿Qué cosa mas natural, pues, que aplicar luego ese mismo mecanismo á otros usos y á otras conducciones de bultos y pesos que no pudiesen conducirse fácilmente á lomo? Así se haria indudablemente, y por esto se llamó *rastra* el instrumento que servia para verificar tales conducciones.

Por lo demás en ese sistema hay que considerar tres cosas que son las que lo constituyen y caracterizan: primero el aparejo que une los animales que sirven de fuerza motriz, pues aun cuando pueda verificarse el arrastre por una sola caballería, es lo mas natural que sean dos pareadas por medio del

yugo, que es la manera de producir mas fuerza útil: en segundo lugar, el instrumento que es un objeto pesado que roza por todos los puntos de su superficie inferior, con el suelo, sobre el cual gravita con toda su fuerza: y finalmente, el medio sobre que la traccion se verifica, la cual, produciendo sobre dicho medio una accion contínua y no interrumpida, requiere que ese medio presente una superficie plana y un tanto resbaladiza, pues cualquier objeto saliente es un obstáculo temible para esa locomocion. Por esto hubo de limitarse á los terrenos rurales, y por esto solo se conserva hoy en los países del Norte para verificar los trasportes por encima de los mares ó rios ó grandes neveras, fuertemente helados.

Por esta misma razon su uso ha debido ejercer escasa influencia en la manera de ser de nuestras urbes, y al ocuparnos nosotros de semejante sistema, mas bien que para notar los efectos y vestigios de esa influencia en la urbanizacion, lo hacemos con el fin de no omitir un sistema importante en la historia de la locomocion. Así pues, recorreremos rápidamente las fases que haya podido tener esa influencia, (A) en la formacion de las vias urbanas, (2A) en la de los intervias, (3A) en la de la casa, y finalmente (4A) en la del conjunto de la urbe.

A.

De la formacion de las vias urbanas, en la época de la locomocion rastrera.

Siendo la locomocion de la narria un movimiento que se ejerce constantemente sobre la superficie de la via ó medio en que se practica; claro es que las vias destinadas al servicio de esa locomocion, serán tanto mas ventajosas, ó si se quiere, tanto menos inconvenientes, cuanto mas plana y lisa sea la superficie de las mismas. Así pues, las vias de una urbe formada en una época en que preponderó la narria como instrumento de transporte, hubieron de ser lo mas lisas posible, prefiriéndose las baldosas ó cualquiera otra materia.

Por lo que hace al trazado horizontal en esta época, se aumenta algun tanto la longitud de los tramos y se suavizan sus angulaciones. Aquellos han de ser mas largos que lo fueron para la locomocion ecuestre, porque el motor y el vehículo que vienen á formar una entidad conjuntiva, miden una

longitud mucho mayor que la de una sola caballería; de lo cual resulta que las inflexiones violentas y las vueltas, las conversiones y revueltas, acarrean gravísimos inconvenientes y, ya que no siempre se eviten, hubo de procurarse atenuarlos. Además, la narria puede ir cargada con objetos muy largos como lo son cierta clase de maderas, de forma, que la mínima longitud de los tramos tiene, bajo este concepto, que hallarse subordinada á la longitud del tiro que puede ser una reata mas ó menos larga, á la del vehículo y á la de los efectos que hayan de trasportarse. Las angulaciones de los tramos han de ser por otra parte de tal naturaleza, que permitan que, atendida la longitud de todo el sistema vial, todo este pueda funcionar en línea recta, única manera de aprovechar por completo el efecto útil del motor. Tampoco acerca de este particular hay diferencia notable entre las exigencias de la narria y las de la locomocion rodada.

En el trazado vertical han de proscribirse, en obsequio á la locomocion rastrera, las gradas y escalinatas, pues aun cuando hasta cierto punto pudiera tolerarlas el motor, las resiste por completo el vehículo. La longitud de las rasantes ha de ser para la narria la mayor posible, á fin de que los tiros puedan funcionar de lleno sin perder inútilmente su fuerza tractiva. La narria no consiente por ningun estilo las quiebras de las rasantes en arista viva, ni cóncavas, ni convexas, sino que el enlace de unas rasantes con otras ha de verificarse por medio de curvas de union, en cuanto quepa, suaves. Se ha de evitar á todo trance la coincidencia simultánea de las quiebras de las rasantes con las curvas de vuelta del trazado horizontal, y hasta cuidar de que en estas últimas no coincidan las mas fuertes pendientes.

Por lo que hace á la anchura, ha de ser siempre mayor para la narria que para la vialidad ecuestre, no solo en plena calle, sino mas principalmente para los encuentros y mucho mas holgada aun en las encrucijadas, á fin de facilitar el acceso y funcionamiento de los nuevos vehículos con sus motores, ya uncidos, ya en reata. En esta época desaparece ya la cuneta del centro de la calle, la cual se habia conservado descubierta mientras funcionó solo la locomocion ecuestre, y entonces pasó al rango de verdadera atargea, siendo cubierta en todo su largo con cobijas (LÁMINA IV, *figuras* 16 y 17), ó bien al de alcantarilla cubierta con una bóveda de medio punto (*figura* 18). En obsequio á la narria se regularizan las distancias que separan entre sí los dados montaderos de la vialidad ecuestre, y se les ordena en fila mejor de lo que estaban en la época anterior.

Entonces empieza la division del ancho de la calle en zonas, de las cuales una, la central, se destina para la vialidad ecuestre y rastrera, dejando por

banda y banda establecido, bien que mezquinamente, un anden para la vialidad pedestre (*figuras* 17 y 18).

2 A.

De la formacion del intervias, en la época de la locomocion rastrera.

La adopcion de ese sistema de transportes, supone siempre alguna mayor actividad, agrícola, mercantil é industrial, de la que podia desplegarse cuando los trasportes se hacian simplemente á lomo; y supone por lo mismo que el intervias ha dejado de ser el campo de cultivo para sostenimiento de la familia, puesto que esta no se limita á producir lo que consume, sino que aspira además á obtener productos remanentes para el cambio, venta y esportacion. De ahí resulta, que el intervias en esta época deja de ser tan grande, como fué en la anterior, y el campo de operaciones ó de cultivo se convierte en un huerto ó jardin de espansion para la familia.

Con todo, como el campo de asentamiento de la urbe se hallaba ya subdividido por las calles y arroyos que constituian los linderos de las propiedades particularias, esos linderos fueron los que se tomaron como perímetro de los intervias, sin curarse poco ni mucho de que estos resultasen grandes ó pequeños, con tal que permitiesen la construccion de casas juxtapuestas con un reducido huerto ó jardin en la fachada ó á la espalda.

Proviene de ahí, que en esta época el intervias siguió siendo lo que habia sido en la anterior, sin diferencia notable, ni en su magnitud, ni en su forma; lo que sí aumentó, fué el número de casas en él levantadas, como vamos á ver.

3 A.

De la formacion de las casas, en la época de la locomocion rastrera.

El aumento de actividad que supone la aparicion de un nuevo sistema de trasportes, hubo de exigir que en los centros á que acudia mayor concurrencia, se aprovechasen mas los terrenos: por esto, en la época de que vamos hablando, la casa de la familia hubo de perder gran parte de su independencia, á consecuencia de la juxtaposicion que ese aprovechamiento de los terrenos exigia.

Por lo demás, el vano ó portal destinado á dar entrada á la narria, hubo de tener mayor latitud, ya que no altura, que en la época de la locomocion ecuestre, y para su seguridad hubo de cerrarse con dos hojas ó batientes, que solo se abrian por completo, cuando la entrada ó salida de la narria lo exigia. En el resto del tiempo, para la entrada y salida de los peatones, se conservó en una de las hojas de la puerta el postigo ó postiguillo, propio de la locomocion pedestre.

4 A.

De la formacion del conjunto de la urbe, en la época de la locomocion rastrera.

La urbe en su conjunto hubo de obedecer en su formacion á prescripciones análogas á las que quedaron subordinados sus detalles ó elementos constitutivos por consecuencia de la aparicion de la narria. Así, las puertas de comunicacion de la urbe con el esterior que habian crecido un tanto en lo alto para dar paso á un ginete montado, se dilataron en esta época de que nos ocupamos, por los costados á fin de dar paso al nuevo instrumento de locomocion con sus motores, que por lo general iban uncidos. Esto no obstante, tambien las puertas de la urbe conservaron un postigo análogo al que acabamos de describir, al tratar de la casa, reservado á los peatones.

Las vias de ronda y de afluencia á las puertas, hubieron de perder tambien, como las del interior, gradas, escalinatas ó rampas escesivamente empinadas, que para la vialidad pedestre y ecuestre habrian sido tolerables, y que no lo eran ya para los arrastres.

§. IV.

DE LA FORMACION DE LAS URBES, EN LA ÉPOCA DE LA LOCOMOCION RODADA.

Hemos llegado por fin al exámen de una época que es, á no dudarlo, la mas importante en la vida de la humanidad. Con la domesticacion de algunos animales, antes montaraces y bravíos, habia adquirido el hombre un gran caudal de fuerza motriz, que podia aplicar fácilmente al trasporte, ora de su persona, ora de sus efectos. Esa fuerza, sin embargo, simplemente individual, mientras por medio de la combinacion no pudiese sumarse, se encontraba limitada á la que podia prestar un solo individuo motor, cuya constitucion física se resistia á la traslacion de grandes pesos. Vino la narria, que ya el aparejo del yugo permitió el empleo de la suma acumulada de fuerzas individuales, hasta á una cantidad bastante crecida, pero que se veia neutralizada en gran parte por la fuerza resistente del roce contínuo de la superficie sobre que funcionaba, y que no podia ser nunca, como no fuese sobre un mar helado, de la igualdad y lisura que la naturaleza de la narria exigia para funcionar con desembarazo. Por esto las rastras no llegaron jamás á generalizarse, quedando reducido su uso habitual á las regiones del Norte, donde la congelacion de los rios y de los mares, proporciona superficies completamente planas y tersas y adecuadas por ende á la locomocion rastrera. No obstante, en todas partes se habian probado ya las grandes ventajas que proporcionaba la conduccion de pesos que descansaban, al ser trasladados sobre la misma via en que la conduccion se verificaba, perdiendo de esta manera gran parte de los efectos de su gravedad; y era preciso buscar un instrumento que proporcionase todas esas ventajas de la narria, sin los inconvenientes del roce contínuo y de los tropiezos que cualquier cuerpo saliente sobre la via acarreaba.

En los trasportes por arrastre se habia observado con frecuencia, que para vencer las resistencias opuestas por ese roce, bastaba colocar debajo del peso conducido un cilindro que, al ser empujado el peso, rodaba sobre sí mismo y facilitaba el movimiento de traslacion. Una série de cilindros de esta naturaleza, colocados sucesivamente á lo largo de una via, facilitaban de tal suerte el trasporte de pesos por grandes que ellos fuesen, que la fuerza motora con ser la misma, parecia haberse multiplicado. Habíase observado al mismo tiempo, que aumentaba esa facilidad de los movimientos la mayor dimension del diámetro del cilindro. Solo faltaba, pues, idear la manera de que esos cilindros, en vez de renovarse, pudiesen permanecer adheridos al mismo instrumento de trasporte, es decir, que los rodillos se convirtiesen en ruedas, y esto se consiguió á fuerza de esperiencia, rebajando primero la superficie de un gran cilindro, en la parte media, de suerte que quedasen de él solo dos secciones, una en cada estremo, permaneciendo, sin embargo, unidas entre sí por medio de un eje fuerte y resistente que obedeciese á la misma fuerza impulsiva que las secciones estremas ó ruedas, y á la par de ellas rodase. Este eje unido á la narria por su parte inferior, por medio de argollas ó abrazaderas que le permitiesen girar sobre sí mismo, sin que pudiese desprenderse, venia á ser un rodillo permanente, y prestaba los mismos servicios. Mas adelante se observó, que producia los mismos efectos ese eje fijo y siendo solo movibles las ruedas, de la propia suerte que se notó tambien que las ruedas no habian de ser sólidas, bastando un juego de radios que uniesen su centro ó pezon con la circunferencia.

Desde que el hombre poseyó ese nuevo y precioso instrumento, última perfeccion de todo lo que acerca de este particular se ha ideado hasta el dia, consideró y no sin fundamento, que se habia allanado en gran parte el camino que habia de conducirle al predominio universal. Todo cambió de faz desde entonces en el individuo, en la familia y en la colectividad; y por consiguiente tuvieron desde aquella sazon una diferente manera de ser las vias rurales y las urbanas, el intervias, la casa, la urbe. Nosotros vamos á ver ahora el aspecto que presentaron esos elementos urbanos y sus combinaciones, formadas bajo la impresion de aquellas aspiraciones. Así pues, trataremos (A) de la formacion de las vias urbanas en esa época de locomocion que llamamos rodada, porque en las ruedas consiste toda la innovacion que formó dignamente una nueva época. En seguida (2A) hablaremos de la formacion de los intervias en la misma: luego (3A) de la formacion de la casa; y finalmente (4A) de la de todo el conjunto de la urbe.

A.

De la formacion de las vias urbanas, en la época de la locomocion rodada.

La locomocion rodada no nació perfecta: apareció de una manera humilde y sencilla, y solo á fuerza de esperiencia y de ingenio llegó lentamente y por grados á su apogeo, á ese elevado punto de perfeccion en que nosotros mismos la hemos contemplado admirados y sorprendidos. Esta época, de la propia suerte que el sistema de trasportes que la forma, tuvo dos períodos marcados, notables, cada uno de los cuales hizo sentir su poderosa influencia en la manera de ser de la sociedad humana.

En el primer período, hubieron de contentarse los hombres con las ventajas, por cierto no despreciables, que para los trasportes muy pesados y voluminosos les ofrecia la nárria montada sobre dos ruedas. Cansados, empero, mas adelante de la lentitud en los movimientos que ese sistema hasta entonces habia ofrecido, idearon la manera de añadir á esas ventajas las de la celeridad, que tanto contribuian á disminuir las distancias que á los núcleos urbanos y á los centros de comercio y de produccion, unos de otros separaban. La combinacion de cuatro ruedas parcadas, que hacía que el vehículo quedase asentado sobre sí mismo y sobre la via sin molestia alguna de las caballerías, cuya fuerza debia emplearse solo para la traccion, permitió acrecentar la velocidad en los movimientos sin grave perjuicio del ganado, al cual además se relevaba de trecho en trecho, cuando las distancias que habia que recorrer eran algo considerables. El sistema no habia variado: no se habia hecho mas que modificar sus combinaciones y sacar todo el provecho util de las caballerías motoras, sin por esto sacrificarlas con exigencias inmoderadas; y sin embargo, los resultados con la reforma obtenidos, eran incomparablemente mayores que los de antes, á lo cual fué debido que el antiguo sistema adquiriese nuevos brios, se generalizase y democratizase, por decirlo así, que es la condicion á que deben satisfacer todos los inventos de la edad presente. En tal situacion, vino á sorprenderlo el último invento que, cambiando radicalmente de motor y de medio, pudo ofrecer simultáneamente las ventajas de los trasportes de los mas enormes pesos y la celeridad de las comunicaciones, destruyendo, por decirlo así, las distancias, y dejando por

ahora satisfecho el general anhelo. Este último invento no pertenece ya á la época de que vamos á ocuparnos, y lo hemos mentado solo con el fin de completar el cuadro histórico de la locomocion hasta nuestros dias.

Por lo demás, desde el momento en que apareció sobre la escena el carro, exigió inmediatamente grandes modificaciones y mejoras en el medio sobre que debia funcionar. La naturaleza de la via no habia de sufrir cambio alguno; sin embargo era indispensable mayor esmero en la construccion, y mayor cuidado en la eleccion de los materiales. Una cosa análoga hubo de exigir en todos los demás accidentes viarios, por lo cual y para no involucrar y confundir materias hetereogéneas con perjuicio de la claridad, pasaremos á examinar detallada y separadamente cual hubo de ser la formacion de las vias urbanas para la locomocion rodada, ora (B) con respecto al trazado horizontal, ora (2B) con respecto al vertical, y ya (3B) con respecto á la anchura y distribucion de la misma.

B.

De la formacion de las vias urbanas, en la época de la locomocion rodada, con respecto á su trazado horizontal.

Las vias urbanas ó rurales formadas en la época que al presente nos ocupa, para el servicio de la locomocion rodada, han de haber tenido un trazado horizontal de tramos mas prolongados, y de angulaciones mas suaves que en la época de la locomocion rastrera, ya porque el carro hubo de servir desde luego para el trasporte de mayores pesos, y ya tambien porque ese vehículo tuvo desde luego mucha mayor longitud que la nárria, y mas considerable aun en el segundo período, cuando el carro se convirtió en galera ó diligencia, descansando sobre cuatro ruedas y marchando á impulsos de un gran número de caballerías. En este último período de la locomocion rodada, hubo una razon mas poderosa aun para esa longitud de los tramos y suavidad en las angulaciones: en efecto, el util desenvolvimiento de una gran fuerza suministrada por el movimiento combinado de muchas caballerías pareadas y en reata, y mas particularmente todavía cuando se exige mayor velocidad en los movimientos, rechaza las inflexiones y cambios de direccion, mayormente si son frecuentes y violentos, pues distraen, neutralizan,

y á veces hasta contrarian la direccion provechosa de la fuerza tractiva.

Si esto, pues, constituye una necesidad imprescindible, aun en las vias rurales que se desarrollan sobre un plano las mas veces ilimitado por ambos lados, y donde por lo mismo la holgada direccion que puede darse al tiro puede prolongar artificalmente los tramos, y suavizar de una manera análoga las angulaciones; esta necesidad subirá de punto en las vias urbanas que por su propia naturaleza de desenvolverse encajonadas entre dos hileras de edificios, y donde por consiguiente ese desarrollo artificial de la fuerza de traccion que en las vias rurales se busca y se encuentra fácilmente, se hace imposible.

2 B.

De la formacion de las vias urbanas, en la época de la locomocion rodada, con respecto á su trazado vertical.

El trazado vertical de las vias urbanas, formadas para el servicio de la locomocion rodada, ha de ofrecer una longitud mucho mayor en las rasantes, mas suavidad en las pendientes y en los puntos de quiebra, ora convexos, ora cóncavos, y el frecuente empleo en estos de tarjeas, alcantarillas, pontones ó puentes que atenuen, ya que no hagan desaparecer, los obstáculos y entorpecimientos que los vados ó badenes ofrecen siempre á la vialidad rodada.

Estas exigencias son inherentes, y lo han sido siempre, á la vialidad rodada; pero han ido en aumento y se han hecho mas irresistibles á medida que el sistema para ello empleado se ha ido perfeccionando. En efecto, un carro rústico de dos ruedas con llantas fijadas por medio de salientes clavos que habian de hincar poderosamente en el suelo, un carro tal cual debemos figurarnos que seria construido en el primer período de esta época, podria vencer fácilmente una pendiente insuperable para una galera ó diligencia que á causa de su misma perfeccion rodaria cuesta abajo arrastrando tras sí la limitada fuerza de los motores de sangre. En este concepto ha de encontrarse una diferencia notabilísima entre las vias urbanas formadas en el primer período y las formadas en el segundo. Cabe decir que en aquel se construyeron los carros para las vias, al paso que en este último las vias fueron cons-

truidas para los nuevos instrumentos perfeccionados de locomocion. Así en las del primer período pueden encontrarse, y se esplican, y tienen su razon de ser, algunas fuertes pendientes incompatibles con las galeras y diligencias; mas en las del segundo período se notan ya los estraordinarios esfuerzos llevados á cabo para procurar la mayor longitud en las rasantes y la mayor suavidad á las pendientes, de manera que estas últimas casi llegan á desaparecer por completo dejando solo los declives indispensables para el escurridero de las aguas.

3 B.

De la formacion de las vias urbanas, en la época de la locomocion rodada, con respecto á su anchura y distribucion de la misma.

Siempre y en todo lo que se refiere á la vialidad rodada, han de tenerse muy presentes los dos períodos en que debe considerarse dividida la época caracterizada por esa vialidad. Los que formaron urbes y vias urbanas en el primero de esos períodos, al tratar de establecer la anchura de la via, pudieron muy bien contentarse con que ella fuese tal, que dejase satisfechas las necesidades de un elemento simple, es decir, de un solo instrumento rodado en combinacion con su motor; porque á la sazon solo alguno que otro de esos instrumentos habia de penetrar en las urbes; y el que penetrase, podria fácilmente acomodarse á las circunstancias, puesto que no era de presumir que viniesen otros á embarazar su libre funcionamiento. Así, pues, para esta época bastaba el sencillísimo cálculo de la anchura de un carro, ó lo que viene á ser lo mismo la de dos caballerías uncidas, para determinar lo de la via, al menos en la parte destinada á esa clase de vialidad.

Andando, empero, el tiempo, y mas especialmente despues que el sistema de los vehículos se perfeccionó, generalizóse el empleo de estos, y se les habia de conceder un medio ámplio y holgado de funcionar dentro de las urbes. Desde entonces se complicaron los datos que habian de servir para determinar la anchura de la calle, que no pudo estar ya subordinada á la simple exigencia de uno solo de esos elementos, sino que debia atender ademas á la concurrencia de muchos; y estos, no en una sola direccion, no en las dos de vuelta encontrada, sino en las laterales, ora simples, ora complexas,

segun el número y circunstancias de las afluencias viarias y de sus encruces. Si, pues, en el primer período el ancho natural de un vehículo, era la medida de la vía, en todo su desarrollo sin distincion de circunstancias; en el segundo período era preciso calcular ademas que al concurrir sobre la misma vía otros instrumentos funcionando, podia haber algunos que viniesen en la misma direccion, pero con mayor velocidad, otros en direccion opuesta y que ademas en los puntos de encuentro y en las encrucijadas podian afluir otros por los lados, ora para tomar en la calle idéntica ú opuesta direccion, ora para traspasarla en sentido normal ú oblícuo, segun fuese el rumbo del encruce.

Desde entonces, pues, hubo de verse ya que la anchura no habia de ser en todos los puntos y circunstancias igual, sino que habia de ser una en plena calle, y otra en cualquier encuentro, y otra tambien en cualquier encrucijada, segun lo exigiese la naturaleza y circunstancias de aquel y de éste.

En plena calle, supuesto que podian encontrarse carruajes que fuesen y viniesen en direcciones opuestas y con diversa velocidad, bajo este solo punto de vista la calle debia tener la anchura necesaria para el funcionamiento holgado de cuatro carruajes. Como, empero, atendida la generalizacion del uso de esos instrumentos podia ocurrir asimismo que á cada lado de la acera hubiese un carruaje parado, era necesario añadir, á las cuatro anchuras otras dos análogas. De donde resulta que la latitud de la vía urbana en plena calle habia de ser equivalente á la medida ordinaria de seis carruajes.

En todo encuentro de una calle con otra, era preciso agregar á la anchura de plena calle la necesaria para el funcionamiento libre y holgado de los cuatro carruajes que podian afluir de una á otra calle de las enlazadas, formando al efecto una plazoleta mas especialmente consagrada á ese movimiento de articulacion.

En toda encrucijada, ya que no sea posible evitar el encruce de las diversas vialidades que en distintos y opuestos sentidos concurren en ella, es cuando menos indispensable dejar la holgura conveniente para que esos movimientos encontrados puedan funcionar de modo que se perjudiquen unos á otros lo menos posible. Por esto, en las urbes formadas de intento para la locomocion rodada, las encrucijadas son siempre grandes plazas cuya superficie venga á ser igual á la suma de los cuadrados de las anchuras de todas las calles afluyentes, á fin de que cada una de estas conserve, por decirlo así y en cuanto quepa, en esa plaza, la misma superficie viaria que tenia cuando funcionaba como entidad independiente.

Todo cuanto acabamos de esponer se refiere directa é inmediatamente á

la vialidad rodada; empero, los que para ella formaron urbes, no pudieron olvidarse de que simultáneamente con la misma, habian de recorrer sus calles los peatones. Y por lo mismo, á esas anchuras de la calle-carretera hubieron de añadir y añadieron las zonas correspondientes, esclusivamente reservadas á la vialidad pedestre, y situadas á uno y otro lado del arrecife á lo largo de los paramentos de los intervias. Por lo que hace al ancho de esas zonas, hubo de ser igual al que ocupan seis personas marchando de frente y sin tropezarse, y esto por una razon análoga á la que dejamos espuesta al tratar del arrecife en plena calle.

Tales son las condiciones á que debia sujetarse respecto de sus anchuras la formacion de las calles destinadas al servicio de la locomocion rodada en su segundo período. Luego, mas adelante, veremos porqué razon lo que debia ser, no ha sido.

2A.

De la formacion de los intervias, en la época de la locomocion rodada.

La formacion de los intervias en una urbe fundada para servir holgadamente al movimiento de la locomocion rodada, ha de obedecer á las exigencias de la vialidad á que sirve. Si, pues, la locomocion rodada exige tramos rectos y prolongados, rectos y regularmente largos habrán de ser los lados perimetrales de los intervias. De esto resultaria un sistema interviario ortogonal, si las exigencias de la vialidad en los encuentros y encrucijadas, no viniesen á modificar ese resultado. Hemos dicho ya, que en todo encuentro de una calle con otra ha de haber una plazoleta para los movimientos de articulacion, así como una plaza algo espaciosa en las encrucijadas. Pues bien, este aumento de superficie viaria, no puede ser racional y lógicamente mas que el efecto de un sacrificio impuesto por equidad al intervias, de cuyos ángulos se desmocha lo necesario con el fin de que la plazoleta de un encuentro y la plaza de una encrucijada tengan la anchura conveniente. Es decir, que esas plazoletas y plazas se forman con lo que se merma á las esquinas de los intervias por medio de un achaflanamiento que sin gran perjuicio de los intereses interviarios, tal vez con ventaja de los mismos, deja satisfechas las exigencias y necesidades de la vialidad.

Esto por lo que se refiere á la forma de los intervias que, segun se vé, deberá ser ochavada.

Por lo que hace á la magnitud, debe haber sido cuando menos la suficiente para que el instrumento rodado, poderoso auxiliar de la familia, pudiese funcionar libremente en su ámbito, y para que la casa ó casas, si hay mas de una, puedan tener dentro de sí ese auxiliar, pues, como vamos á ver, en esa época, ó mejor, en el último período de esa época, la casa ha debido ser considerada como un parador de la vialidad universal.

3 A.

De la formacion de la casa, en la época de la locomocion rodada.

La casa toma en esta época, y mas particularmente en el último período de la misma que es cuando el movimiento rodado se generaliza, un aspecto de mayor grandiosidad. En la época de la locomocion ecuestre, para recibir cómodamente á los nuevos auxiliares de la familia, á los cuales el hombre domesticó, fué indispensable que la casa aumentase sus dimensiones, construyendo establos ó caballerizas; y cuando apareció la locomocion rodada ó mejor cuando esta se generalizó, fué indispensable que la familia añadiese á las caballerizas, cocheras ó corrales cubiertos para los instrumentos rodados.

A ese agrandamiento interior correspondieron en el esterior los portalones-cocheras, ó de los carros, á fin de permitir la entrada y salida á los instrumentos rodados. Es curioso observar la estructura de las puertas destinadas á cerrar esos vanos. Están compuestas de dos grandes válvulas ú hojas, una de las cuales tiene constantemente un postigo que es el que está habitualmente abierto. Es decir, que esas puertas tienen cada una de por sí todo lo suficiente y adecuado á las tres clases de vialidad usuales: el postigo franquea á todas horas el paso á los peatones: la abertura de una de las hojas es bastante á franquearlo, cuando convenga, á los ginetes; y finalmente, las dos válvulas ú hojas se abren solo cuando es preciso dar paso á algun carruaje.

Por lo demás, la casa establece en esa época con mas empeño que nunca, patios anteriores y posteriores que le permitan un funcionamiento holgado para sí y para todas sus dependencias, sin perjudicar ni molestar al

movimiento general esterior, ni ser por este molestado ni perjudicado.

Se nos dirá que esa casa que presentamos nosotros como tipo de la época de locomocion rodada, ó no se ve, ó se ve muy raramente en nuestras grandes urbes, de manera que lo que presentamos como tipo no es mas que una escepcion entre la generalidad de las construcciones. Este último hecho es cierto, innegable, tangible; tiene, empero, una esplicacion tan plausible como sencilla que nada contraría nuestros asertos. En primer lugar debe tenerse en cuenta que la generalidad de nuestras urbes no son de las *formadas* para el servicio de la vialidad rodada, sino de las que han sufrido, como veremos en el capítulo siguiente, cambios, modificaciones y lo que se llama mejoras urbanas, es decir, que han sido *reformadas* y *trasformadas* para servir, como quiera que fuese, á dicha vialidad. Por consiguiente, nada tiene de particular ni de raro que sus construcciones no sean del tipo correspondiente á semejante vialidad.

En segundo lugar hay que tener en cuenta que, cuando en nuestras urbes se han hecho las llamadas reformas y mejoras que las han colocado en la situacion en que hoy se encuentran, se habian introducido, á consecuencia de las necesidades de la época que dichas urbes no estaban en condicion de satisfacer, ciertos hábitos y costumbres públicas que habian causado un cambio radical en la manera de ser del vecindario; de suerte que las construcciones particulares se hicieron ya obedeciendo al impulso de esas mismas costumbres. Generalizado el uso de los carruajes, no solo para la locomocion esterior ó trascendental, sino aun tambien para la interior y urbana, habria sido indispensable que cada familia tuviese en su casa su correspondiente coche con las caballerías necesarias; esto, empero, no era posible en urbes y casas que conservaban todavía el carácter típico y las condiciones mas esenciales de las épocas relativas á las vialidades pedestre y ecuestre; y en tal situacion hubo en todas las grandes urbes un Simon (a), que estableció coches públicos de alquiler, industria que habiendo nacido asaz humilde, ha llegado á adquirir en estos últimos tiempos jigantescas y pasmosas proporciones, porque respondia á una necesidad generalmente sentida, y que el individalismo no tenia medios de satisfacer. Desde que aparecieron los coches públicos de alquiler ya las casas particulares pudieron prescindir completamente de cochera. ¿A qué coches particulares, cuyo entretenimiento requiere un gran caudal en todas las grandes urbes, cuando en la primera

(a) Simon se llamó el primer industrial que en Madrid estableció los coches públicos, razon por la cual en esta Villa y Córte aun hoy se llaman *Simones* los coches de plaza.

esquina, á la puerta de casa, encontramos siempre un coche enganchado y dispuesto para conducirnos á donde nos convenga, por una retribucion asaz módica é insignificante? Por esto las casas en general carecen hoy de cochera y de todos cuantos apéndices y comodidades exige el entretenimiento de un coche particular, ni presentan el tipo correspondiente á la época de la locomocion rodada.

Este tipo campea solo en algunas casas particulares de familias acomodadas, cuyos dueños y constructores han querido y podido levantar sus edificios, segun la época y para la época presente, y con todas las condiciones á este fin conducentes. En esas casas hay caballerizas, hay cocheras, hay patios anteriores y posteriores, y tal vez de circundacion para el libre y desembarazado funcionamiento de la familia y de todas sus dependencias, al paso que para las demás, las cuadras y cocheras están en los establecimientos públicos, y el campo de funcionamiento en plena calle.

En el capítulo siguiente nos ocuparemos mas detenidamente de esto mismo, que ahora solo por incidencia y de pasada y para prevenir una objecion, hemos indicado.

4 A.

De la formacion del conjunto de la urbe, en la época de la locomocion rodada.

Hemos dicho alguna otra vez, y hemos de repetir aquí, que la urbe en su conjunto es para el vecindario ó colectividad de ciudadanos, lo que la casa para la familia; y por lo mismo la urbe en la época que vamos recorriendo, y particularmente en su último período, habria de reunir condiciones análogas á las que dejamos espuestas con respecto á la casa. Anchas y espaciosas avenidas como continuacion de las vias esteriores trascendentales, desarrollo de estas por todo el ámbito interior, travesías de enlace entre todas esas vias trascendentales, no menos espaciosas y holgadas, y finalmente, vias de circundacion ó de ronda esteriores, que por esa parte enlazasen tambien esas vias trascendentales, tal es el cuadro de la gran vialidad urbana para la época de la locomocion rodada, sin perjuicio de completarlo en sus detalles por medio de un sistema de calles aisladoras de los intervias, que servirian como de complemento á ese sistema. Además de esto, á cada una de las grandes

avenidas trascendentales habrian de corresponder, siendo la poblacion murada, anchas y holgadas puertas, capaces cuando menos de facilitar cómodo paso á cuatro carruajes, dos de entrada y dos de salida, sin menoscabo de las zonas colaterales reservadas á la vialidad pedestre.

Finalmente, no habia de faltar á una urbe de esa naturaleza un dilatado campo de operaciones y de funcionamiento en sus alrededores, que proporcionase al vecindario, amen de los medios de satisfacer las principales necesidades colectivas, la espansion y esparcimiento tan necesarios á la vida urbana, siempre asaz comprimida y con esceso agitada.

Desgraciadamente, no se encuentra en toda la redondez de la tierra tal vez ni una sola urbe que reuna todas esas condiciones, lo cual prueba hasta la última evidencia, que no han sido formadas en esta época, ni por la presente generacion para la época actual. No son mas, por regla general, que retazos de otras épocas anteriores, pésimamente zurcidos ó ensamblados. Ahora mismo vamos á ver en el capítulo siguiente, de qué manera se han ido verificando esas hetereogéneas amalgamas que por lo comun se cree, ¡tan ridículas son! que no tienen razon de ser.

CAPITULO II.

DE LAS REFORMAS Y TRANSFORMACIONES VERIFICADAS EN LAS URBES, AL PASAR DE UNA Á OTRA ÉPOCA.

OBSERVACIONES PRÉVIAS.

Desde los tiempos antiguos hasta los mas modernos, y sobre todo desde que por la destruccion de los pueblos de Grecia y Roma, cesó en este viejo continente el establecimiento de nuevas colonias, raras, muy raras veces se han fundado de intento nuevas urbes, adecuadas á las circunstancias y exigencias de una época determinada. Lo mas comun y frecuente ha sido que, á un núcleo primitivo mas ó menos dilatado, se hayan ido agregando espontánea y sucesivamente nuevas construcciones que, fundadas sobre las propiedades particularias que circundaban el núcleo primitivo, han conservado en la urbe sus mismos límites, sus mismas formas y magnitudes. En estos casos, era el interés individual que trataba de satisfacer una necesidad individual, y la satisfacia dentro de la propiedad individual asimismo. La colectividad nada habia ideado, nada dirigia, carecia de iniciativa y de medios para ejercerla. Si, andando el tiempo, se presentaban nuevas necesidades; el interés individual, asaz ingenioso, activo y emprendedor, se procuraba con el auxilio de reformas y mejoras practicadas dentro del limitado círculo de su accion, los medios conducentes á dejar satisfechas esas necesidades, sin curarse ni poco ni mucho de si perjudicaba ó beneficiaba con sus obras los intereses generales. Así se procedió en la mayor parte de los paises, y durante muchos siglos, en todos los ramos correspondientes á la urbanizacion. Luego veremos detalladas las consecuencias que de semejante procedimiento emanaron. Hubieron de ser tales, que al fin obligaron á la colectividad á dar forma, representacion y vigor á una Administracion que, en nombre del interés público, pusiese por un lado coto á los abusos del individualismo, y por

otro estableciese reglas fijas á que todos tuviesen que subordinarse en lo sucesivo. Mas como esto no bastase, á causa de existir muchos elementos de las urbanizaciones antiguas, que, ó no servian, ó servian mal y de mala manera, y á veces hasta contrariaban á las necesidades modernas; en los países y urbes en que habia una Administracion vigorosa, se decidió á empuñar la piqueta de la reforma para amoldar lo existente á las últimas exigencias. Y en nombre del bien público, para satisfacer el interés general, se emprendieron en todas partes obras de gran cuantía, que despues de haber agotado los recursos del erario municipal, fué necesario cubrir por medio de nuevos impuestos siempre gravosos, ó de empréstitos no menos onerosos y sensibles.

¿Y los resultados? ¿Qué es lo que nos han legado los esfuerzos individuales durante la larga época en que obraron por su cuenta? ¿Qué nos han dado mas tarde las Administraciones, cuando intentaron restaurar nuestras urbes? El resultado final lo vemos y lo tocamos en todas las urbes, en todas sus calles, en todas sus casas; por manera que al examinar con detencion el estado de los elementos urbanos, podemos decir que ese estado es el fruto de continuados esfuerzos, de enormes gastos, de heróicos sacrificios en el transcurso de muchos siglos verificados.

Ahora bien, estas obras, de las cuales algunas por lo colosales nos sorprenden, ¿han correspondido á los propósitos del que las inició y llevó á cabo? ¿Han llenado las esperanzas de los vecindarios ganosos de mejorar su posicion urbana? ¿Han sido siquiera bastantes á satisfacer las principales necesidades de la época presente? No, nada de todo esto se ha conseguido, y subsiste, ya que no haya acrecido, el antiguo malestar de todas las clases sociales que se ven reducidas á vivir hacinadas en el recinto de nuestras urbes repletas de condensada edificacion.

Todo esto, sin embargo, que constituye hoy el fondo y la forma de nuestras urbes, todo esto por malo y detestable que sea, todo tiene su razon de ser, y se esplica perfectamente, y hasta quedan plenamente justificadas á los ojos del hombre imparcial, las entidades individuales ó colectivas que tales obras acometieron y llevaron á cabo, pues hicieron lo que en las circunstancias en que se encontraban, supieron y pudieron hacer, por mas que al presente eso que hicieron y nos legaron, no cuadre á nuestros intentos, deje sin satisfacer nuestras necesidades, y sea una constante rémora á nuestras aspiraciones. Distingamos los tiempos y las épocas, y sin faltar á nuestras conciencia, podremos hacer cumplida justicia á las generaciones que en cada época vivieron.

Si cada época ha tenido sus necesidades; claro es que las respectivas

generaciones han debido contentarse con satisfacerlas. Pero esas necesidades no eran fijas, estacionarias, siempre las mismas, sino que iban aumentando, creciendo, presentándose á cada momento otras nuevas, con distinto carácter y exigencias diferentes. ¿Y qué hacia entonces el hombre para acudir á esas nuevas atenciones? No destruia todo lo existente para levantarlo despues nuevo, al tenor de las nuevas necesidades; sino que todos sus cuidados y su afan primero, era conservarlo, mejorándolo, eso sí, y acomodándolo á las circunstancias que se presentaban. Ha sucedido con todo esto lo que con todas las grandes cuestiones políticas y sociales: jamás ha habido, aunque alguna vez se ha intentado á costa de torrentes de sangre, una reforma profunda y completamente radical: lo existente ha tenido siempre y en todos los paises y épocas la fuerza necesaria para resistir los embates y la piqueta de los reformadores. Ha sido modificado, se han conseguido mejoras y adelantos y mayor perfeccionamiento, fundado, empero, todo sobre la base de lo existente. Asi ni mas ni menos obraron en materias de urbanizacion las generaciones que *nos han precedido*, Sobre la base de las urbanizaciones preesistentes proyectaron, acometieron y realizaron aquellas obras y mejoras que juzgaron bastante, á dejar satisfechas las necesidades que surgian, obras y mejoras que ahora censuramos inicuamente como impropias é inadecuadas, porque realmente lo son para nosotros, aun cuando para ellos fueron muy adecuadas y muy propias y muy suficientes, y por mezquinas, como si nosotros desatentados, nosotros que tenemos por delante su esperiencia y lamentamos eso que llamamos sus errores, hiciéramos para nuestra situacion algo mas de lo que ellos hicieron para la suya. El parangon entre su conducta y la nuestra podrán hacerlo nuestros contemporáneos despues de haber leido el capítulo tercero de este libro, que es el destinado al exámen de lo que ha hecho y hace la generacion presente ante la nueva época que asoma con nuevas y potentes é irresistibles necesidades que hasta aquí no hemos sabido ó no hemos querido comprender. Ahora por el pronto veamos qué es lo que hicieron nuestros antepasados en las transiciones de las diversas épocas que en urbanizacion predominaron. Baja este punto de vista examinaremos primero (§. I.) las reformas y transformaciones que realizaron en la transicion de la locomocion pedestre á la ecuestre y en segundo lugar (§. II.) lo que hicieron en igual transicion de la locomocion ecuestre á la rodada.

§. I.

DE LAS REFORMAS Y TRANSFORMACIONES VERIFICADAS EN LAS URBES, AL PASAR DE LA ÉPOCA DE LA LOCOMOCION PEDESTRE Á LA DE LA ECUESTRE.

Lo que fueron las urbes en la época de la locomocion pedestre, consignado está en el párrafo primero del capítulo anterior, así como en el segundo lo que ellas fueron en la de la locomocion ecuestre. De consiguiente, con decir que, por razon del apego á lo que existia y del deseo de conservarlo, los esfuerzos de las generaciones que á la transicion de una á otra época asistieron, hubieron de reducirse á verificar un acomodamiento de lo que tenian, á las exigencias y necesidades de la nueva locomocion, seria en rigor lo suficiente para comprender por punto general en que consistieron las reformas y transformaciones á la sazon verificadas. Para proceder, no obstante, con mayor claridad, investigaremos y espondremos, no sea mas que someramente, lo que en tal época se practicó (A) con respecto á las vias urbanas, luego (2 A) con respecto á los intervias, despues (3 A) con respecto á las casas, y finalmente (4 A) con respecto al conjunto de la urbe. Con semejante inspeccion analítica, será difícil que se nos escape hecho alguno que tenga siquiera regular importancia, y nuestros lectores podrán contemplar sin el menor trabajo de su parte, el cuadro completo de la transformacion que por aquel entonces sufrió la urbe.

A.

De las reformas y transformaciones que sufrieron las vias urbanas, al pasar de la época de la locomocion pedestre á la de la ecuestre.

Partiendo de la hipótesis de que el hombre pedestre habia construido su urbe con todas las condiciones necesarias á su manera de ser y de vivir en—

tonces; al conquistar y domesticar al caballo y demás cuadrúpedos que habian de auxiliarle en sus faenas, diria para sí una cosa análoga á la que dice la generacion presente despues de haber subordinado á su voluntad y capricho la fuerza del vapor: Tengo ya mi urbe hecha y derecha que sirve admirablemente á las familias y á los individuos que alberga; y todas esas construcciones que tanto cuestan y tanto valen y á que tanto apego conservo, ¿habria de destruirlas y fundar otra nueva urbe desde sus cimientos en obsequio de esos cuadrúpedos que son mis esclavos? De ninguna manera: lo que debo hacer es reformar lo que sea necesario, para que esos pobres animales que tanto me sirven, puedan funcionar, aunque sea con alguna pena por el interior de las calles, y prestarme sus servicios hasta dentro de casa. Esto dijo el hombre pedestre, y esto fué lo que hizo cuando á impulsos de su propio interés quiso dar carta de urbanía á los cuadrúpedos que habia convertido en esclavos suyos. Ahora estamos hablando de las vias, y vamos, por consiguiente, á ver lo que para acomodarlas á la nueva situacion practicó en ellas (B) con respecto á su trazado horizontal; (2B), con respecto á su trazado vertical, y finalmente (3B), con respecto á su anchura, distribucion y otros accidentes sobrepuestos.

B.

De las reformas y transformaciones que en esa primera transicion sufrió el trazado horizontal de las vias urbanas.

El trazado horizontal de las vias urbanas ha sido, á no dudarlo, lo mas permanente que han tenido y aun tienen las urbes antiguas, por manera que no solo no sufrió variacion alguna notable en esa primera época de transicion de que venimos ocupándonos, mas ni aun en las épocas posteriores cuando otras circunstancias mas poderosas parecian aconsejarlo y aun exigirlo. Así es que proviniendo este trazado por regla general de las *cal-les* y surcaños ó sean senderos y arroyos que dividieron en los tiempos primitivos la propiedad particularia del suelo rural; tenemos la íntima conviccion de que si hoy resucitase uno de aquellos antiquísimos propietarios, podria muy fácilmente determinar la situacion y linderos de lo que en otro tiempo fué su campo, sin mas auxilio que el de esas mismas calles que, sin pensar en su venerable orígen, pisamos todos los dias.

Por lo que hace á la época que nos ocupa, claro es que al pasar del servicio pedestre al ecuestre, la calle no hubo de sufrir modificacion alguna en su trazado; porque, cualquiera que este fuese, cualesquiera que fuesen sus inflexiones, codos, vueltas, revueltas y zic-zacs, puesto que hasta la sazon habia prestado sus servicios al hombre pedestre que se habia acomodado á semejantes irregularidades sin quejarse, bien podia seguir prestándolos á los cuadrúpedos irracionales que por violentas que fuesen las inflexiones á que hubiese de sujetárseles, no habrian por cierto de quejarse.

Ese argumento que se presenta muy natural, por mas que no deja de ser especioso y sofístico en el fondo: lo mismo que hago yo, pueden hacer los animales que me sirven, y hasta los instrumentos de que me sirvo, este argumento debe haber sido muy comun y general, y ejercido poderosa influencia en las épocas anteriores, y solo puede haberse estrellado una que otra vez contra alguna esquina que tenia mayor inflexibilidad y dureza, que orgullo y terquedad el hombre. Bajo este punto de vista, por mas que apreciamos en todo su justo valor el sumo respeto con que el trazado de las calles ha sido mirado desde un principio; concederemos que es muy posible que algunas angulaciones escesivamente agudas y violentas, fuesen suavizadas algun tanto, siempre que constituyesen un obstáculo al libre funcionamiento de los ganados de carga.

Aparte de esta modificacion que pudo verificarse y se verificaria alguna que otra y muy rara vez, á impulsos de la mas irresistible necesidad, el trazado horizontal de las vias urbanas, continuó siendo en la época de la locomocion ecuestre, el mismo, mismísimo que habia sido durante la de la locomocion rodada.

Vamos á ver ahora qué suerte le cupo al trazado vertical.

2. B.

De las reformas y transformaciones que en esa primera transicion sufrió el trazado vertical de las vias urbanas.

Si el trazado horizontal no esperimentó variacion alguna notable en la época de transicion que venimos describiendo, tampoco hubo de sufrirla el trazado vertical. No obstante, como el hombre que por su admirable organismo, puede subir sin dificultad las cuestas mas empinadas, y aun trepar los

mas escarpados ribazos, auxiliándose con las manos donde no bastan los pies, no podia materialmente exigir que hiciesen otro tanto los cuadrúpedos que le servian, dotados de un organismo harto diferente, hubo de introducir por necesidad imprescindible alguna que otra modificacion en ciertas calles escalonadas, y rochas escesivamente empinadas, por las cuales habria sido imposible hacer transitar una caballería sobre todo cargada. No se vaya á creer por esto que hubieron de desaparecer de todo punto, ni las escalinatas ni las cuestas, sino que á las escaleras de estrechos y elevados peldaños, hubieron de sustituirse graderías de anchos y bajos peldaños, y á las cuestas escesivamente pinas, pendientes un tanto mas suavizadas, á bien que no mucho, segun las muestras que hasta nosotros han llegado, despues de haber resistido, no solo á ésta, sino á la otra transicion de que luego hablaremos.

Es decir, que en esto como en todo lo demas, se limitó constantemente el hombre á introducir las reformas y modificaciones estrictamente necesarias para el objeto que se proponia, dejando todo lo restante en el mismo ser y estado en que antes se encontraba. Y aun en la transicion de la vialidad pedestre á la ecuestre, hizo mas, muchísimo mas de lo que en las transiciones posteriores ha hecho; y esto porque se empeñó en conseguir, como realmente consiguió, conducir las caballerías hasta su casa é introducirlas hasta en lo interior del hogar, cosa que no sucedió siempre con los demás instrumentos y auxiliares de la locomocion.

3 B.

De las reformas y transformaciones que en esa primera transicion, sufrieron la anchura, distribucion y otros accidentes sobrepuestos de las vias urbanas.

Con el fin de no tocar tampoco á las vias urbanas existentes para aumentar su anchura, tuvo asimismo el hombre una razon análoga á la que le indujo á conservar los trazados horizontal y vertical. Por donde quiera que pasa un hombre con cierta holgura, en el sentido de la latitud, puede pasar una caballeria. No habia, pues, necesidad absoluta de derribar los edificios ó tapias que formaban las calles, para dar á estas mayor anchura de la que antes tenian, en obsequio de los nuevos auxiliares de la locomocion.

Sin embargo, la caballeria no va siempre suelta, para prestar sus servi-

cios debe considerársela cargada, y la carga, por poco voluminosa que sea, requiere siempre mayor espacio, y ese mayor espacio, en la anchura era indispensable proporcionárselo á menos de privarse de la parte mas útil de sus servicios. Entonces empezó una lucha entre el respeto á lo existente y la propia conveniencia, sobre todo en aquellas calles ó puntos que por su estrechez no consentian el holgado funcionamiento de una caballería cargada. En esta lucha vencieron como de costumbre los intereses existentes; y los edificios y demás construcciones fueron respetados, mientras subsistieron en pié; mas cuando de puro viejos vinieron al suelo, en tal caso las nuevas construcciones que sobre el mismo emplazamiento de las primeras habian de levantarse, se retiraban algun tanto de la línea de fachada anterior, y dejaban mayor espacio á la calle, con lo cual se formaba una especie de plazoleta, mientras las otras construcciones en circunstancias análogas seguian el mismo ejemplo.

De ahí resultaron esa série de resaltos y rehundidos que en los paramentos de los intervías se observan todavía en algunas de nuestras calles, y la desigualdad de anchuras que caracteriza la mayor parte de las calles de nuestras viejas urbes, desigualdad de que no sabemos darnos razon hoy, acostumbrados como estamos á la regularidad y paralelismo de las alineaciones, prescrita por la iniciativa de la Administracion, y que por aquel entonces era una cosa sencillísima, consecuencia natural de la libertad y espontaneidad con que obraba cada propietario. En efecto, abandonada la edificacion á merced de los intereses individuales, era consiguiente que cada propietario buscase, no la regularidad en la alineacion, que le importaba bien poco, sino aquello que su propio interés y conveniencia le sugerian. Así es que, unos retiraban las nuevas construcciones un poco mas, otros un poco menos, algunos mucho, otros nada, siendo lo estraño que quedase una sola calle regular y de anchura igual en todo su desarrollo, lo cual, atendidas las circunstancias y costumbres de aquella época, era un verdadero fenómeno, en cuya produccion pudo concurrir principalmente la circunstancia casual de pertenecer dos intervias limitantes de la calle á un solo propietario que naturalmente hubo de querer que las construcciones en sus terrenos levantadas, tuviesen alguna regularidad, y obedeciesen á una misma alineacion: en este caso por lo comun ganó tambien la calle en anchura de la misma manera que en regularidad, porque el propietario que comprendia sus verdaderos intereses, hubo de persuadirse que estos no consistian precisamente en el mezquino aprovechamiento de algunos centímetros más de terreno, sino en que sus edificios tuviesen en la calle un antepatio que le suministrase buenas lu-

ces, ventilacion y vistas, y un pequeño campo de funcionamiento, pues esto, aun reducida la cuestion á ese mismo aprovechamiento del terreno, habia de proporcionarle algun ahorro en los patios interiores.

Fuera de este caso las construcciones marchaban al compás de la voluntad del que las levantaba, sin que nadie, absolutamente nadie, se creyese con derecho, ni menos en el deber de inmiscuirse en ese asunto que se reputaba de la incumbencia esclusiva y como un corolario natural y forzoso del derecho de propiedad.

En esa época apareció el primer síntoma de distribucion de la anchura de la calle, no hecha de intento sino debida á las mismas circunstancias. Hasta entonces, aparte del funcionamiento de las casas colaterales, las calles servian única y esclusivamente á la vialidad pedestre que era la sola que existia. Despues de la domesticacion de los animales de carga, fué preciso admitirlos tambien en las vias urbanas, y se les admitió como era natural, sin prévio concierto ni prescripcion de ninguna clase. Sucedió, empero, que asi los animales como los que los conducian, por natural instinto y hasta por necesidad cuando iban aquellos con carga, prefirieron la zona central que en calles estrechas permitia el paso sin riesgo de que la carga, no siendo muy voluminosa, tropezase con los paramentos de los edificios ú objetos puestos hácia el esterior de sus vanos inferiores. Esto unido á que esa misma zona central servia para recibir y esportar las aguas pluviales y de menage, por cuya razon llevaba el nombre de arroyo, produjo el efecto natural que es tan frecuente y fácil de observar en caminos rurales, abandonados á sí mismos, es decir, que la trituracion y trillamiento producidos por el tránsito frecuente de las caballerías, unidos á la accion de las corrientes de las aguas, crearon en el centro de la calle una concavidad, un verdadero talveck, que fué desde aquella sazon la zona verdaderamente viaria de la calle.

Al propio tiempo, como los bordes de ese talveck, por razon de estar mas levantados, no se encontraban tan espuestos á las humedades, barros y encharcamientos, sucedió que los peatones los escogieron con predileccion, y siempre pasaban por ellos, aun cuando fuese necesario esponerse á los inconvenientes y tropiezos producidos por el funcionamiento de las casas que no habian de renunciar por esto á contar por suya la semicalle, como campo natural de las operaciones domésticas esteriores.

Cátate como la calle que hasta entonces habia sido una sola entidad indivisa apareció, por efecto natural de la misma vialidad, sin esfuerzo y sin necesidad de intervencion estraña, dividida en tres zonas, las dos laterales preferidas por la vialidad pedestre, y la central por la ecuestre. Las dos

vialidades se entendieron fácilmente y sin necesidad de concierto prévio, porque estaba en la conveniencia comun esta distribucion: quien resistió algun tanto, y en cierto modo, considerando las cosas bajo el punto de vista de la equidad natural, no le faltaba razon para ello, fué la habitabilidad, cuyas manifestaciones esteriores, que hasta entonces habian sido completamente libres, sufrieron en adelante restricciones y cortapisas y embarazos qne las familias toleraron con repugnancia, y contra las cuales, no pocas veces, en sus principios se rebelaron, lanzando á los peatones de los resaltados bordes del talweck, y obligándolos á pasar por el arroyo. Sucedió entonces, empero, que se esperimentaba la pública y general necesidad de dar carta urbana á la vialidad ecuestre, y ante esa necesidad tuvo al fin que ceder un tanto de su tencion la habitabilidad que á la postre fué la sacrificada.

No nos atrevemos á dar el nombre de acera á esos senderos laterales que el tránsito de los peatones estableció en los bordes del talweck callejero, inmediatos á los paramentos de las construcciones; porque en la época que vamos recorriendo, no merecian ese nombre, mieran verdad eramente tales; eran solo una primera indicacion, el embrion informe de lo que habian de ser mas adelante. Era una cosa humilde en apariencia é insignificante, pero que habia de ser fecunda y trascendental en los resultados que estaba destinada á producir con el tiempo, y de que no tenian ni podian tener idea los mismos que insensiblemente iban estableciéndola. Esta division de la calle producia en contra de la habitabilidad, un obstáculo á las relaciones de vecindad entre los habitantes de los intervias fronterizos, relaciones tan poderosas y tan esenciales en los tiempos antiguos. Por esto los vecinos, que al fin hubieron de convencerse de la inutilidad de su empeño en luchar contra la vialidad, á la cual por otra parte, debian consideraciones de gratitud, por los beneficios que á su paso les proporcionaba, trataron de acomodarse á las nuevas circunstancias, sacando de ellas el partido posible. Entonces fué, cuando por esta razon apareció tambien el primer síntoma de una cosa que habia de producir con el tiempo resultados trascendentales. Con el fin de que el arroyo no fuese obstáculo á las comunicaciones vecinales, echaron los vecinos en el fondo del talweck uno ó dos dados de piedra, segun la anchura, que constituyeron durante mucho tiempo su sistema de pasaderas, que permitian atravesar el charco á pesar de los barros y aguas que contuviese. Este era el auxiliar de la vialidad transversal en plena calle. En las encrucijadas, el paso de la vialidad transversal se facilitó por medio de esos mismos dados encima de los cuales se colocaban tablas ó cobijas, de suerte que por debajo pudiesen correr libremente las aguas, aun cuando las caballerías hubiesen

de hacer un pequeño rodeo para eludir ese obstáculo, rodeo que les permitia la holgura un tanto mayor que en la confluencia de varias vias ha habido y hay siempre.

Tal fué el primer síntoma, de lo que mas adelante y andando el tiempo, habia de convertirse en alcantarillas ó cloacas.

Además de esa distribucion de la zona vial de la calle y de esas pasaderas, el buen servicio de la vialidad ecuestre, en obsequio del mismo vecindario, exigió que de trecho en trecho de la calle y adosados á los paramentos de las construcciones, se colocasen grandes cantos, cuyo objeto era servir de apeaderos y montaderos, ora á los habitantes de los intervias que formaban la calle, y ora tambien á los transeuntes.

Siempre se ha dado mucha importancia á la vialidad, y cuando apareció la ecuestre, hubo de dársela tanto á las caballerías, como que en muchas calles, trascendentales sobre todo, se establecieron pozos y abrevaderos, debidos en su orígen y por lo general á las personas industriosas que idearon desde luego esplotar las ventajas y lucro que habia de proporcionarles el ofrecer sus casas para dar albergue á las caballerías y á sus conductores. Estos primeros posaderos fueron los que abrieron en plazoletas ó cruceros próximos á sus casas, los pozos y abrevaderos que dejamos indicados, y que mas adelante habian de convertirse en abrevaderos y fuentes públicas, cuando hubo una Administracion que, personificando los intereses de la colectividad, trató de dejar satisfechas las necesidades de la misma. Algunas plazoletas hay en urbes muy antiguas, que deben su orígen al dueño de una posada, que al construirla, dejó delante de sus puertas un espacio un tanto holgado, que facilitase á las caballerías y ginetes la entrada y salida de su casa.

Y ya que de plazoletas hablamos, recordaremos, aunque sea solo de pasada, que en las urbanizaciones que conservan un tipo de originalidad antiguo, con calles escesivamente estrechas, se observa que al estremo de cada una de estas, en cada encuentro, en cada encrucijada y aun á veces en cada cambio de direccion, un tanto brusco, hay una placeta de forma irregular. Esta circunstancia, que en las urbanizaciones árabes constituye un signo característico, tiene su razon de ser en que, no pudiendo discurrir dos caballos de vuelta encontrada en plena calle, se hacian indispensables esas plazoletas de espera ó apartaderos, con el fin de dejar salir la caballería que viniese, para entrar de pues la que fuese en direccion opuesta.

Tales fueron, en resúmen, las reformas y mejoras que con respecto á la anchura, distribucion y otros accidentes, se introdujeron y sobrepusieron en

la vía urbana, cuando esta, despues de haber servido desde su origen solo á la vialidad pedestre, tuvo necesidad de servir tambien á la ecuestre.

2 A.

De las reformas y transformaciones que sufrieron los intervias al pasar de la época de la locomocion pedestre á la de la ecuestre.

Pocas, muy pocas fueron las reformas que sufrierom los intervias en la época de transicion que nos ocupa. Los intervias con sus construcciones, representan los intereses permanentes de la propiedad, que por naturaleza y por instinto tiende á conservarse, lo cual la hace poco amiga de reformas y modificaciones. Si la construccion de las urbes hubiese obedecido desde un principio á un plan preconcebido, y en ese plan hubiesen podido preverse, y se hubiesen realmente previsto y atendido todas las necesidades presentes y venideras; entonces los intervías técnica y perfectamente determinados, habrian sufrido con resignacion cualquier merma que se les hubiese impuesto para dar á la calle la holgura necesaria, porque no queremos hacer á los propietarios el agravio de suponerles resistentes á un pequeño é insignificante sacrificio, que en último término habria de haber redundado en su provecho y ventaja. Mas como la aparicion de la locomocion ecuestre encontró ya los intervias ocupados por construcciones y por un cultivo beneficioso, se comprende la resistencia á todas las innovaciones y mejoras exigidas por la nueva vialidad.

Hemos visto ya cuán mal y de qué mala manera se llevó á cabo el ensanche de algunas calles, porque la merma que por esta razon habian de sufrir los espacios interviarios, era un verdadero sacrificio que, aun cuando habia de tener sus compensaciones y producir gananciosas ventajas, no era aquella la época á propósito para comprenderlas y apreciarlas. Y acerca de esto, no tiene por cierto mucho que echar en cara á aquellas generaciones bárbaras la época presente en que, sin embargo de preciarse de ilustrada, y á pesar de haber recibido convincentísimas lecciones de la esperiencia, vemos á la propiedad urbana, convertida en rémora casi invencible á toda idea de mejoramiento de nuestras urbes. En aquella remota época la vialidad era bien poca cosa, predominando de una manera irresistible la estancia; y siendo comple-

tísimamente desconocido el movimiento, tal cual hoy lo veremos realizado. Nada de particular tiene, pues, que los propietarios de entonces se resistiesen á rendirla homenage, y se negasen á hacer en su obsequio sacrificio alguno. Así es que las escasas reducciones que los intervias sufrian, no fueron hechas en obsequio de la vialidad, sino por el particularismo y para el particularismo, por el individuo propietario en bien de su familia y de su finca.

Por lo demás, esas reducciones no causaron perturbacion ni daño alguno á los espacios interviarios que tenian una superficie bastante regular todavia, para no resentirse de semejantes mermas. Donde el intervias pertenecia á un solo propietario, lo que perdió en magnitud lo ganó en regularidad de forma, porque naturalmente el propietario estableció por todos los lados la alineacion recta ó lo mas recta posible, segun las circunstancias. Cuando, empero, el intervias pertenecia á varios particulares; como cada uno de estos obraba en su propiedad conforme le parecia mas conveniente, la irregularidad subió de punto en vez de disminuir; y era tanto mas chocante, cuanto que, verificándose fenómenos análogos en intervias fronterizos, hasta llegaban á perder el paralelismo que por regla general y naturalmente tenian en su pristino estado. No obstante, todo bien mirado, esto que fué entonces, ha sido despues, y en algunas partes sigue siendo todavía, un gravísimo inconveniente para la calle y para la vialidad que en ella funciona, importa bien poco á la entidad interviaria considerada en su conjunto, aun cuando afecte mucho á la casa en particular, como luego veremos. De suerte que, cabe decir que el tránsito de la vialidad pedestre á la ecuestre, no produjo en el intervias modificacion alguna que le perjudicase.

3A.

De las reformas y transformaciones que sufrió la casa, al pasar de la época de la locomocion pedestre á la de la ecuestre.

Hemos dicho en otra ocasion, al hablar de la locomocion pedestre, que el hombre hubo de tener empeño, y lo tuvo en efecto muy decidido, en tener en su casa las bestias de carga tan luego como consiguió sujetarlas, dóciles á su voluntad. Por esto, sin duda, ese acto de subyugar á animales antes bravíos, se denomina casi en todas las lenguas domesticacion. Por consiguien-

te, la casa de la familia que no estaba preparada para recibir semejantes huéspedes, tuvo que sufrir desde luego las reformas y modificaciones conducentes á tal objeto. ¿Cuáles fueron, empero, esas modificaciones y reformas? La naturaleza de esos brutos nos lo manifiesta de una manera tan clara, como sencilla.

Ante todo fué necesario proporcionarles un albergue propio y adecuado, porque no parece racional que fuesen á confundirse y mezclarse con la familia; sin embargo de que hubo de ser tan grande el apego que el hombre tomó á tan útiles animales, que no titubeamos en asegurar, que en los primeros momentos y mientras se disponia un lugar á propósito, el caballo, en particular, hubo de merecer los honores de vivir junto con la familia. Aparte, empero, de este acto puramente transitorio, fué preciso edificarle una estancia ó establo con las condiciones convenientes al que habia de ocuparlo. Mas ¿dónde se puso ese establo, dónde se puso la primera caballeriza? Esto hubo de depender de las circunstancias. Donde la casa conservaba su natural y primitivo aislamiento, la caballeriza pudo establecerse adosada á cualquiera de los lados de la casa, en el patio anterior, en cualquiera de los costados, ó en el del embés, y siempre al ras de la calle. Donde la casa habia perdido ya, á causa de la juxtaposicion, esa libertad de accion autonomática, el establo hubo de situarse en la parte posterior, mermando así algun tanto el jardin, si es que por este lado habia conservado su aislamiento. Cuando, empero, la casa habia perdido completamente y por todos sus lados, salvo el fronterizo á la calle, su pristino aislamiento; en tal caso, la familia que necesitaba tener cerca de sí las caballerías, se vió precisada á cederles los bajos ó parte de ellos, construyendo para sí una habitacion adecuada en lo que se llama primer piso y que para nosotros es el segundo, pues es la segunda *superficie pisable* que tiene la casa.

A la vez que en establecer el alojamiento para las caballerías, se hizo preciso pensar en introducirlas. Los portales de reducidas dimensiones, como lo eran en aquella época, de suerte que ni siquiera podia pasar por ellos un hombre con la cabeza erguida, no eran suficientes para la entrada y salida de las caballerías, que, sobre todo las mayores, han menester mayor elevacion y alguna mayor anchura, y mas si se trata de introducirlas cargadas. Hiciéronse, pues, portales un tanto mas altos y mas anchos, si bien que las puertas con ser de sola una hoja conservaron en su parte inferior otra puertecita mas estrecha y baja, tal cual era en los tiempos primitivos de la casa, puertecita á la cual se dió el nombre de postigo ó postiguillo, y estaba destinada esclusivamente á los peatones como hemos dicho ya en otra parte hablando de esto mismo.

Como siempre presentaba alguna dificultad ó trabajo introducir las caballerías en sus establos; para evitar esa incomodidad, aunque fuese pequeña, cuando el descanso ó estancia habia de ser corto, se establecieron al lado de la puerta en la parte esterior, unos poyos que así servian de montadero y apeadero, como de pesebre, donde podian comer sin necesidad de bajarse demasiado, las caballerías. Cuando el portal de la casa se hizo mas holgado, estos poyos se establecieron en el interior del zaguan. En una y otra forma los hemos visto conservados hasta nuestros dias.

La situacion de esos poyos en el interior del zaguan, supone ya que el ginete penetraba montado en esa plazoleta interior de la casa, y que solo allí se apeaba, de la propia suerte que á la salida, tambien allí montaba, y montado salia a la calle. Significa todo esto, no solo que el portal tuvo mayor altura, sino que hubo de tenerla asimismo el techo, porque la elevacion del caballo con su ginete y con los aparejos convenientes, es mayor de la que hubieron de tener las casas, cuando servian solo al hombre pedestre.

Los portales hubieron de sufrir otra modificacion desde el momento en que sirvieron á la vialidad ecuestre. La calle habia sido desde su orígen un arroyo, por el cual corrian con mas ó menos abundancia las aguas en tiempos de lluvias; y para evitar toda contingencia en este punto, los portales se levantaban algun tanto sobre el ras de la calle, facilitándose la entrada por medio de uno ó algunos peldaños. En ocasiones esta misma escalinata se reproducia en la parte interior, ya fuese porque la planta baja lo fuese mas que la de la calle, ya que á causa de ser considerables las aguas afluyentes á la calle, hubiese tenido que levantarse una especie de parapeto entre una y otra, salvándolo por dos escaleras inversas. Pues bien, semejantes construcciones no pudieron sostenerse desde el momento en que habian de entrar y salir por el mismo portal las caballerías; y por lo mismo, ó bien se rebajó el terreno hasta ponerlo de nivel, en cuyo caso al parapeto permanente y de mampostería para resguardo de las aguas, hubo que sustituir otro de madera, de quita y pon, que se encajaba á voluntad, y cuando convenia en ranuras abiertas de *intento* en las jambas y umbral del portal, ó bien se convirtieron las escaleras en rampas practicables por las caballerías.

Lo que resistió á todos los embates de aquella época oponiéndose á toda reforma, fué el umbral que habia sido desde un principio resaltado, y continuó siéndolo despues, y sigue aun siéndolo en nuestros dias.

4 A.

De las reformas y transformaciones que sufrieron las urbes en su conjunto, al pasar de la época de la locomocion pedestre á la de la ecuestre.

Por lo que acabamos de decir con respecto á la casa, se comprenderá desde luego que las urbes en esa transicion de que estamos hablando, hubieron de resultar mucho mas condensadas en cuanto á las construcciones. En efecto, donde no habia juxtaposiciones, aparecieron desde entonces; y donde ya las habia, empezaron las sobreposiciones que tan alto habian de rayar en épocas mas modernas. Podrá parecer estraño, pero no por esto deja de ser verdadero, que en todos los adelantos civilizadores que la humanidad ha conquistado, á cada progreso que ha conseguido, ha perdido un nuevo quilate la urbanizacion rurizada que es la única verdaderamente natural, cómoda y adecuada al organismo del hombre y de la familia. La urbanizacion ha corrido la misma suerte que la libertad individual, la que ha sufrido constantemente nuevas mermas á proporcion que la cultura y la civilizacion han progresado.

Por lo demás, las urbes en su conjunto hubieron de sufrir en esa transicion reformas y modificaciones análogas á las que hemos visto ya que sufrieron sus detalles de vias, intervias y casas. En el supuesto de que fuesen muradas, segun las antiguas costumbres impuestas por el deseo de mayor seguridad y de propia defensa, así los caminos de ronda como los de avenida hubieron de sufrir una reforma radical que les acomodase al nuevo servicio. Desaparecieron los senderos simplemente permeables á los peatones, reemplazados por otros análogos á la naturaleza de los nuevos motores. Así, si, por ejemplo, colocada la urbe en la cima de un monte, se hacian necesarios escalones para subir á ella; á estos escalones hubo que sustituir rampas un tanto suavizadas para facilitar el tránsito de las bestias de carga.

En cuanto á las puertas de entrada, tambien hubieron de adquirir dimensiones análogas á los portales de las casas con su postigo correspondiente á la vialidad pedestre. El vano hubo de ser cuando menos tan ancho que permitiese el paso, ó bien de dos caballerías de vuelta encontrada, ó bien de una sola cargada, pues aun cuando lo mejor habria sido que lo ancho correspon-

diese á dos de esas caballerías; las reglas de defensa y seguridad exigian que no se buscase lo mejor, sino lo mas seguro. Por lo que hizo el individuo ó la familia en su hogar, puede colegirse lo que hiciera la colectividad para su urbe.

§. II.

DE LAS REFORMAS Y TRANSFORMACIONES VERIFICADAS EN LAS URBES, AL PASAR DE LA ÉPOCA DE LA LOCOMOCION ECUESTRE Á LA DE LA RODADA.

Ante todo, y para que no se nos arguya de falta de memoria ó de método, nos apresuraremos á manifestar que la omision que se notará desde luego, acerca de la transicion entre la vialidad ecuestre y la rastrera, no es efecto de olvido, sino de deliberacion. Al tratar mas arriba de la influencia que los diversos sistemas de locomocion han debido ejercer sobre las urbes; hubimos de hacer mencion de esa locomocion rastrera, porque forma realmente parte del cuadro histórico de la vialidad; ya, empero, digimos allí que la rastra, aun cuando entrase algunas veces en el interior de las urbes, no habia llegado nunca á hincar en ellas de una manera permanente, no habiendo por consiguiente obtenido carta de urbanía. Por esta razon no ha podido dejar rastro ni vestigio alguno de su somero paso por las urbes, ni menos imprimir en ellas su sello característico, como sucede con los demás sistemas de vialidad. Por esta misma razon, y reducido nuestro intento á consignar aquí las reformas y transformaciones que esas diversas vialidades introdujeron en las urbes; era cosa enteramente supérflua el haber formado empeño en rebuscar con respecto á la rastra, tipos ó vestigios á ella referentes, que sabíamos de antemano que no habíamos de encontrar. Resolvimos, pues, suprimir el tratar, así de la transicion de la vialidad ecuestre á la rastrera, como de la rastrera á la rodada, y pasar desde luego de la ecuestre á la rodada, que fué el cambio que realmente tuvo lugar en el interior de las urbes, y el que produjo en el conjunto y detalles elementales de las mismas, una impresion profundísima, como vamos á ver.

El paso de la locomocion ecuestre á la rodada, hubo de ser de trascen-

dental importancia para las urbes, no solo por la diferencia radical en la manera y forma de la locomocion, sino tambien por el cambio no menos radical, que hubo de producir en la manera de ser de las poblaciones en las urbes albergadas. Los efectos de aquella diferencia se hicieron sentir principalmente en las calles, al paso que los de este cambio se manifestaron mas especial y directamente en los intervias, en las casas, en todo lo referente á las construcciones. Será, pues, conveniente considerar el presente asunto bajo ese doble aspecto.

Hay mas, esos efectos de tantísima trascendencia, no pudieron sentirse ni esperimentarse simultánea y súbitamente, sino que fueron realizándose sucesivamente, con tardía lentitud en sus principios, con pasmosa rapidez en los postreros tiempos. Esto quiere decir, què así como la época de la locomocion rodada tuvo dos periodos muy diversos, tambien los tuvo iguales ó análogos la época de transicion, y que tambien bajo ese doble punto de vista deben considerarse y tratarse las reformas y transformaciones que en esa época de transicion han tenido lugar.

Si fuese nuestro propósito escribir un libro, que podria escribirse y muy voluminoso, acerca de esta materia; podriamos hacer, y haríamos una série de divisiones y subdivisiones, tantas cuantas conceptuásemos conducentes á tratar con el debido órden y esclarecimiento todos y cada uno de los asuntos que esta materia comprende, bajo todos y cada uno de los aspectos en que puede considerarse. Limitado, empero, al presente, el espacio y mas aun el tiempo de que podemos disponer, nos veremos obligados á tratar, muy someramente y de pasada, cuestiones importantísimas, dignas por otra parte de un tratado especial. Tendremos, pues, que contentarnos con seguir un método análogo al que nos sirvió de pauta en el párrafo precedente, sin perjuicio de hacer alguna otra subdivision en los puntos en que la naturaleza é importancia de la materia, imperiosamente lo exija.

Así que, vamos á hablar en primer lugar (A) de las reformas y transformaciones que sufrieron las urbes en el primer período de la transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada, y en segundo lugar (2A) de las que en el segundo período tuviesen lugar. Finalmente, ya que en los tiempos esencialmente prácticos que hemos alcanzado, tanto como lo que se ha hecho, importa conocer por què medios se ha realizado, así como el método y sistema que en la realizacion se ha seguido, que es la manera de adquirir la esperiencia necesaria, ora para seguir una buena senda, si es ventajosamente practicable la trazada, ora para evitar un escollo, si en la senda por las generaciones pasadas abierta, se encontrase; por esto investigaremos

aquí (3A) los medios económicos que se han empleado hasta ahora para llevar á cabo la série de reformas urbanas realizadas en esta época de transicion. Así podrá imitarse el ejemplo que se nos presenta, si fuere bueno, ó desecharse si fuere malo.

A.

De las reformas y transformaciones que sufrieron las urbes, en el primer período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada.

La vialidad rodada penetró en la sociedad humana como en las urbes, de la manera mas humilde, sin exigencias, sin pretensiones de ningun género, contentándose buenamente con lo que buenamente se le daba. Así en lo rural, como en lo urbano, no se le ofrecieron mas por de pronto, que las vias ecuestres ya existentes; y con ellas se dió por satisfecha, acomodándose, como pudo, á las circunstancias. Por esto hemos dicho ya en otro lugar, que en vez de hacerse vias para los instrumentos rodados, se construyeron en ese primer período instrumentos rodados adecuados á las vias existentes.

Urbes hubo, y no pocas, que recibieron muy mal y á regañadientes, como suele decirse, la nueva vialidad, y algunas llegaron hasta á cerrarle sus puertas; y ella sin embargo con todo se conformaba, penetrando poco donde no se le ofrecian las condiciones precisas para su funcionamiento, y limitándose á servir á los suburbios de aquellos centros urbanos que con insigne ingratitud se negaban á recibirla. Diriase que la vialidad rodada, fuerte con la conciencia íntima de su trascendental poder, dejaba al cuidado del tiempo, cuyo natural curso no queria violentar, la consecucion del triunfo y predominio que tenia la seguridad de alcanzar.

Así es que seria en vano buscar desde el principio de su aparicion, la realizacion de las grandes mejoras y modificaciones y reformas que su naturaleza é importancia, al parecer, desde luego reclamaban. La sociedad á quien venia á prestar eminentes servicios, tardó mucho, muchísimo, siglos, en reconocer la trascendencia de los beneficios y ventajas que estaba destinada á prestarle. Sucedióle á la vialidad rodada lo que á casi todas las instituciones é inventos regalados por la Providencia al hombre para mejorar su suerte y su porvenir: no fué comprendida. Por esto no llegó á adquirir hasta siglos muy

posteriores el desarrollo y acrecentamiento á que estaba llamada. Al principio fué considerada como un instrumento de poder y de fuerza para los gobiernos, y casi solo se empleó como máquina de guerra ó auxiliar de la locomocion militar. Mas adelante, algunos particulares se atrevieron á emplear el instrumento rodado como auxiliar de sus faenas campesinas, y como si digesemos, caseras, sin salir de un pequeño radio. Despues ya la industria particular empieza á emplearlo como instrumento ventajoso para el transporte de pesos; pero la falta de un medio apropósito, de vias adecuadas, limita y contiene ese empleo beneficioso de la máquina rodada: y como el poder individual no alcanza á construir semejantes vias; la limitacion y restriccion subsisten por larguisimo tiempo. Al principio las cañadas y talwecks arenosos y de declives no muy exagerados, sirvieron de vias limitadas á cada comarca, de la propia suerte que alguno que otro camino pedestre, cuya topografía no rechazase el nuevo género de vialidad: posteriormente algunos vecindarios, reuniendo y asociando sus esfuerzos, llegaron á convertir en arrecifes poco adecuados seguramente, pero siempre mejores que el lecho natural de los torrentes, modificado y tal vez destruido á cada avenida, algunos senderos pedestres que por sus circunstancias se prestaban á esa conversion. No creemos necesario decir que en esas obras municipales no habia nunca miras ulteriores.

De esta manera subsistió por larguisimo tiempo el empleo de la locomocion rodada, que por lo mismo que era costoso y penosisimo, no llegaba á generalizarse. En tiempos muy posteriores los gobiernos comprendieron la necesidad de coadyuvar los esfuerzos individuales, ora para convertir en caminos carreteros algunos de los antiguos pedestres, y ora para enlazar aquellos unos con otros, á fin de que los transportes rodados pudiesen estenderse de unas á otras comarcas. Por esto las mejores comunicaciones generales que algunos paises consiguieron, no fueron mas que una combinacion mas ó menos afortunada de esos caminos vecinales. Gracias á esta intervencion protectora, la locomocion rodada adquirió alguna mayor vida.

Entre tanto, sin embargo, las principales urbes no la admitian en su seno, rechazándola como una monstruosidad peligrosa á las personas de los transeuntes y á los edificios, sobre incómoda al sosiego y tranquilidad de las familias estantes. La urbe que mayores consideraciones dispensaba al carromato, le abria en torno de sus muros, por su ronda esterior ó tal vez interior, un camino muy malo, pésimamente construido y peor aun conservado, por donde se veian condenados á transitar dichos instrumentos rodados á costa de mil dificultades y penalidades sin cuento. En tales urbes los car-

ros tomaban y dejaban su carga en el punto mas apropósito, para que fuese trasladada despues al interior por medio de caballerías ó bien de faquinos.

En la mayor parte de los casos esa carga y descarga se verificaba en un suburbio, y de ahí proviene seguramente el que algunos de estos se encuentren hoy todavía dotados de mejores vias, que los núcleos antiguos de poblacion.

Poco á poco, empero, fué la esperiencia enseñando á las poblaciones encerradas en esos antiguos núcleos, las inapreciables ventajas de poder introducir los carros hasta las casas particulares; y solo entonces empezaron en las urbes las reformas de que ahora vamos á ocuparnos. Por demas está decir, que las tales reformas se limitaron en aquella sazon á lo mas preciso é indispensable.

¿Qué mejoras, pues, obtuvieron las urbes en tales circunstancias? Para resolver esta cuestion con el acierto apetecible, no debe perderse de vista que predominaba todavía á la sazon el mas religioso y profundo respeto al sagrado de la propiedad particular y de los edificios é intereses existentes, puesto que no se comprendia aun que entre los intereses fijos de la parte inmueble y los no menos permanentes, aunque apareciesen volubles, del comercio y de la industria, así como los generales de la sociedad ó del municipio, si se quiere, existe siempre una solidaridad completa, un enlace íntimo é indisoluble, que hace que las ventajas ó perjuicios de unos, trasciendan inevitablemente á los demas. Celosos, pues, los intereses de lo inmueble de su hasta entonces absoluto predominio, concedieron á los carros el derecho de penetrar y funcionar en lo interior de las urbes, con la precisa y restrictiva limitacion de no perjudicar á lo existente, contentándose con el estado presente de cosas, tal cual se encontraba, condescendiendo á lo sumo en que se hiciesen aquellas reformas ó mejoras que en nada perjudicasen á las edificaciones.

Esto dá la medida, bien mezquina por cierto, de cuales pudieron ser las reformas y mejoras urbanas que en dicho periodo se realizaron. Como sin embargo, conviene tener de ellas un exacto conocimiento, examinaremos separadamente cuáles fueron, ora (B) respecto de las vias; ora (2B) respecto de los intervias, ya (3B) respecto de la casa, y ya finalmente (4B) con respecto á las urbes en su conjunto.

B.

De las reformas ó transformaciones que sufrieron las vias urbanas, en el primer periodo de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada.

Si en la transicion de la vialidad pedestre á la ecuestre, cuando los efectos hubieron de ser harto limitados, creimos conveniente considerarlos por separado, segun que se habian referido, ora al trazado horizontal, ora al vertical, ora á la anchura, distribucion y otros accidentes de las vias urbanas; con muchísima mas razon debemos conservar esta subdivision aquí, al considerar esos efectos en la transicion de la vialidad ecuestre á la rodada, atendida la importancia suma que estos efectos en tal época alcanzaron. No cabe, en efecto, comparacion, entre las modificaciones que en las vias simplemente pedestres produjo la vialidad ecuestre al ejercer su predominio en el interior de las urbes, y las reformas, transformaciones, cambios radicales exigidos, impuestos por la vialidad rodada, ya que no en los primeros momentos de su aparicion, sin embargo, de que desde luego se presentó ya muy exigente, al menos en su segundo periodo, cuando se posesionó arrogante, y se instaló prepotente en los ámbitos urbanos.

Trataremos, pues, separadamente, de la poderosa influencia que esa transicion ejerció en su primer período, ya (C) con respecto al trazado horizontal, ya (2C) con respecto al vertical, y por fin (3C) en la anchura, distribucion y otros accidentes sobrepuestos. Empecemos ya.

C.

De las reformas y transformaciones que en ese periodo de transicion, sufrió el trazado horizontal de las vias urbanas.

Hemos dicho antes, que durante ese período, las edificaciones que ejercian un absoluto predominio en el organismo urbano, fueron religiosamente

respetadas; nadie se habria atrevido á tocar á ellas. Esta circunstancia hará que este pequeño tratado, sea casi tan reducido y corto, como las reformas que en tales circunstancias y con respecto al trazado se realizaron.

En efecto, como el trazado horizontal solo tocando á esas edificaciones podia reformarse y mejorarse; es de ahí, que no se reformó ni mejoró, sino que siguió en todo su desarrollo, en todos sus encuentros y cruceros, en la misma forma en que desde las épocas anteriores se encontraba, sin que ni la violencia de algunas inflexiones se rectificase, ni se suavizasen las angulaciones de algunos encuentros y enlaces.

Es decir, en resúmen, que las reformas y transformaciones en el trazado horizontal, fueron ningunas, y los instrumentos rodados tuvieron que acomodarse á todos los accidentes que en ese sentido encontraban, absteniéndose por consiguiente de penetrar en calles en que esos accidentes formaban un obstáculo invencible al nuevo género de locomocion. Esto esplica, porque en todas las grandes urbes, existen aun hoy todavia calles intransitables para los carros.

2C.

De las reformas y transformaciones que en ese período de transicion, sufrió el trazado vertical de las vias urbanas.

Como las reformas en el sentido vertical del trazado podian hacerse, hasta cierto punto al menos, sin tocar al sagrado de las edificaciones preexistentes; y como por otra parte, los accidentes de ese trazado podian ser de tal naturaleza que de todo punto impidiesen el tránsito de los carros; practicáronse en él algunas modificaciones y reformas. No se crea, empero, que se hicieron todas las necesarias, ni mucho menos; por lo comun se limitó la tarea á allanar simplemente los obstáculos invencibles á la vialidad rodada.

Así, pues, las gradas de bajos y anchos peldaños que se habian establecido en la época de la locomocion ecuestre para reemplazar las escaleras que la locomocion pedestre habia creado, esas gradas que habrian impedido por completo el paso de los carros, desaparecieron reemplazadas á su vez por pendientes, que aun cuando algo empinadas, no ofrecian á ese paso obstáculos invencibles.

En cuanto á las cuestas y rampas hubieron de suavizarse algun tanto, bien que no mucho, si hemos de atenernos á lo que con harta elocuencia nos están manifestando algunas bien empinadas calles que en las viejas urbes encontramos todavía. Esto tiene su esplicacion lógica, atendido el principio en aquella sazon predominante. De rebajar mucho una cuesta, habria resultado naturalmente el que los cimientos de los edificios de la parte mas encumbrada hubiesen quedado descarnados y en descubierto con inminente riesgo de un derrumbamiento; y como ni el propietario habria consentido ese ataque á su propiedad, ni se habria atrevido nadie á imponerle los sacrificios consiguientes á una nueva cimentacion; provino de ahí que las cuestas urbanas quedaron con corta diferencia de la misma suerte que estaban antes.

¿Cómo, empero, pudieron los instrumentos rodados vencer las dificultades que tan pronunciados declives les oponian? La vialidad rodada no se paró nunca mas que ante lo imposible: los obstáculos y dificultades que en su marcha encontraba, los vencia siempre á fuerza de ingenio. Las cuestas ofrecen dos dificultades, ambas poderosas, una para subir y otra para bajar; y sin embargo, era preciso subir y era indispensable bajar. ¿Cómo, empero? Para subir, se ideó dar á las ruedas una especie de engranaje que, hincando en el suelo, servia de grandísima ayuda para vencer las mas fuertes pendientes: este engranaje se dió á la rueda por medio de clavos de resalto y de gran cabeza, distribuidos por toda la circunferencia. Con este auxilio no habia cuesta que no pudiese vencerse, mientras se aumentase de una manera adecuada la fuerza de traccion. Para bajar, este medio no era suficiente á contener el instrumento rodado que á impulsos de su propio peso se precipitaba sobre las caballerías: era, pues, preciso idear un freno de contencion. Los primeros medios que se idearon, consistieron en destruir momentáneamente el instrumento rodado, convirtiéndolo en una perfecta rastra, impidiendo por completo el juego de las ruedas, ora por medio de cadenas que las mantuviesen adheridas á las varas, ora por medio de un madero ó galga que sujeto á las varas y comprimiendo las ruedas contra el eje fijo, impedia el funcionamiento de las mismas. De esta manera el vehículo, en vez de bajar rodando, bajaba arrastrándose ó patinando, como se dice modernamente, y lejos de precipitarse sobre el ganado, tenia éste necesidad de emplear alguna fuerza para conducirlo. Se ve, pues, que la locomocion rodada, mientras no se le proporcionó un medio ó via adecuado á su naturaleza, buscó en sí misma, y encontró recursos para seguir adelante.

3 C.

De las reformas y transformaciones que en ese período de transicion; sufrieron la anchura, distribucion y otros accidentes sobrepuestos á la via.

Tampoco en la anchura de la via hubo en ese primer período reforma alguna. El carro habia sido admitido en la urbe, pero solo discurria por las calles cuya anchura se lo permitiese, y donde no se lo permitia, no pasaba. Hay mas, tambien rechazaban al carro todas aquellas calles cuya estrechez, aun cuando no fuése tanta que impidiese en absoluto el tránsito de un carruaje, ponia, sin embargo, las paredes de los edificios colaterales en peligro de sufrir el roce desgastador del pezon ó de las llantas, siempre algo inclinadas por su parte superior hácia fuera. La propiedad consentia, ó mejor toleraba, ó no se oponia al paso de carruajes por las calles; pero no queria, rechazaba indignada todo cuanto podia perjudicar en lo mas mínimo sus edificios. Por esto, cuando se presentaba algo dudosa la posibilidad de discurrir los carros por una calle, la propiedad se apresuraba á resguardar sus edificios por medio de guarda-cantones en las esquinas y levantados guarda-ruedas en plena calle. Tal fué la transformacion que sufrieron los antiguos apeaderos y montaderos de la época de la locomocion ecuestre. Ademas de esto, se procuró conservar y aun aumentar la forma cóncava del arroyo, á fin de que los carros nunca pudiesen inclinarse hácia las paredes laterales de los edificios.

Imposible parece que haya habido una época en que la propiedad urbana mirase con tal prevencion y hasta con encono el sistema de locomocion que mas habia de contribuir á fomentar y mejorar sus intereses y á multiplicar sus valores. No los creeríamos seguramente, si en nuestros dias, hoy por hoy, no estuviésemos observando con lástima y estrañeza los obstáculos, dificultades y entorpecimientos que esa misma propiedad opone á todo mejoramiento urbano, cuando ha de hacer el sacrificio insignificante de algunos centímetros de terreno, sacrificio que no lo es, si bien se mira, porque todo mejoramiento urbano no es mas que el mejoramiento de las fincas urbanas, que por lo mismo, compensa holgadamente y enriquece á la propiedad.

Ello es lo cierto, y nos lo están diciendo multiplicados restos que aun quedan subsistentes, de esos obstáculos materiales opuestos por la propiedad á

la vialidad rodada, ello es lo cierto, repetimos, que la propiedad urbana miró con ceño, y trató despiadadamente á esa vialidad que le traia la riqueza. Gracias á estos obstáculos, algunas calles que habrian podido ser transitables para los carros, no lo fueron, aun cuando los propietarios de ellas llevaron, como decirse suele, en su pecado la penitencia, pues fueron consideradas, andando el tiempo, como calles de tercer órden ó como simples callejones. Este merecido castigo, y el no menos merecido premio de los que habian dispensado buena acogida á vialidad rodada, prepararon el segundo período en que esa vialidad consiguió por fin el triunfo mas completo para bien de la humanidad.

Esto en cuanto á la anchura. Por lo que hace á la distribucion de esa anchura, debemos manifestar que en rigor tampoco se hizo alteracion alguna en ella. La vialidad ecuestre se habia amparado del arroyo, relegando la pedestre á los bordes, donde lentamente y sin sentirlo, fué estableciéndose el primer embrion de lo que hoy llamamos aceras. Pues bien, la vialidad rodada siguió el ejemplo y trazo de su compañera la ecuestre, y se contentó con el arroyo, tal cual lo encontraba, solo que, cuando la anchura no era bastante, las ruedas se montaban sobre los bordes, impidiendo por completo en esos casos el paso de los peatones que con gusto ó despecho, tenian que ceder el paso al instrumento rodado. Este era un verdadero sacrificio impuesto á la vialidad pedestre; pero como no afectaba en lo mas mínimo á los llamados intereses permanentes de la propiedad, nadie se ocupó de ponerle remedio.

En resúmen, tenemos que la anchura y distribucion de la calle no sufrió en ese primer período de transicion de que nos ocupamos, reforma ni mejoramiento alguno, siguiendo como la habian dejado las dos épocas anteriores; solo los apeaderos y montaderos habian sido convertidos en guarda-ruedas ó guarda-cantones.

2B.

De las reformas y transformaciones que sufrieron los intervias urbanos, en el primer período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada.

Acabamos de ver cuán escasas y cuán de poca monta fueron las modificaciones que en ese primer período de transicion alcanzaron las vias urbanas;

otro tanto vamos á ver que sucedió con respecto de los intervias. Espresion genuina y símbolo de la propiedad urbana que era el elemento preponderante y esclusivista de las urbes en la época á que nos referimos, es evidente que no pudieron, los intervias, sufrir modificacion alguna ni en su forma ni en su magnitud.

En su organismo interior, en la division y trituracion de su superficie en olares de edificacion, se hicieron sentir ya los primeros efectos que tan trascendentales proporciones habian de tomar en tiempos posteriores. La vialidad rodada empezó á dar desde el momento de su primer desarrollo, mayor movilidad á los individuos y á las familias que, obedeciendo á la fuerza atractiva de los grandes centros urbanos preexistentes, fueron paulatinamente á aumentar la poblacion en esos centros albergada. Necesitando cada familia una casa y cada casa un solar, y no bastando los existentes; fué desde entonces preciso comenzar la trituracion de estos, que veremos mas adelante reducidos á la última espresion.

Cabe, pues, decir que los intervias urbanos conservaron en este período la misma forma é igual estension, y que solo los solares en ellos comprendidos, que hasta entonces habian sido muy grandes, empezaron á sufrir alguna trituracion.

3B.

De las reformas y transformaciones que sufrió la casa, en el primer período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada.

La casa, en la época que nos ocupa, aun cuando no deja de representar los intereses de la propiedad particular, representa tambien, y por decirlo así, personifica los intereses, las necesidades, la conveniencia de la familia. En este concepto, y preponderando en la casa la conveniencia de la familia sobre las celosas exigencias de la propiedad; es cosa llana que desde el momento en que se permitió á la vialidad rodada la entrada en las urbes, la casa hubo de apresurarse á disponerse para recibir al nuevo huésped que tantas comodidades y ventajas traia á la familia. En este punto, y en el seno mismo de las familias, hubo de establecerse una lucha entre el austero rigorismo de la propiedad, que se negaba obstinadamente á hacer concesion alguna á ese

nuevo huésped, y el natural deseo de la familia para disfrutar sus ventajas.

Si la casa caia sobre una calle que pudiese dar paso á un carro; esa lucha, ó no tenia lugar, ó se desvanecia bien pronto, cuando la casa caia sobre una calle bastante ancha, no solo para dar paso al carro en el sentido longitudinal, sino tambien para el movimiento articulado, producido al revolverse el vehículo para meterse en el interior de la casa, pues en este caso todo se reducia á abrir una puerta-carretera en el paramento. Hay mas, aun cuando la calle fuese estrecha, pero no tanto que impidiese el tránsito de un carruaje, aun entonces encontraba la familia medio de introducir el carro, dando al portal toda la anchura posible con el fin de que la inflexion del carro, al penetrar en la casa, pudiese ser lo mas suave sin necesidad de una vuelta violenta. Todavia hay portalones de esta naturaleza en muchas de nuestras antiguas urbes, que demuestran la ingeniosidad con que se consiguió dar entrada al carruaje en la casa. Mas cuando la estrechez de la calle no permitia siquiera ese medio; entonces la lucha entre las aspiraciones intransigentes de la propiedad y la conveniencia doméstica, hubo de ser mas duradera, hasta que por fin la vialidad rodada obtuvo el triunfo por medio de una transaccion para todos honrosa. Medios para llegar á ese avenimiento hubo de ofrecerlos, fáciles en la mayor parte de las casas, el patio posterior, que por aquel entonces conservaban, siempre que este patio tuviese comunicacion con una via de ronda ó con otra carretera holgada; pues en este caso por la parte de la fachada principal triunfaba la conservacion rígida del *statu quo*, mientras por la parte posterior penetraba sin obstáculos la reforma exigida por el nuevo elemento de locomocion. Y esta es la razon de ser de la existencia de tantas *puertas-carreteras* que caen á la parte de atras de muchas casas.

De esta manera y por tales medios iba preparándose el definitivo triunfo de la locomocion rodada en lo interior de las urbes. Pocas, muy pocas y muy mezquinas además, fueron las concesiones que obtuvo esa locomocion en ese primer período, pero eran bastantes para abrir un campo mas dilatado á otras que las necesidades públicas y privadas, y la general conveniencia habian de demandar bien pronto con irresistible energia.

Por lo demás, la casa hubo de añadir, como es natural, á la puerta-carretera una ó mas piezas destinadas á la estancia y guarda de los vehículos. Estas piezas pudieron ser descubiertas, y lo fueron seguramente en sus principios, aunque mas adelante se las dotó de un cobertizo, con el fin de preservar de la intempérie el vehículo, y tal vez en ocasiones su carga. En las casas aisladas, las piezas de los carros se situaron al lado opuesto del en que se habian situado las cuadras ó caballerizas, ya que no fuese la parte posterior la

preferida. En los intervias donde los edificios estaban ya juxtapuestos, el patio posterior que habia suministrado sitio para las cuadras, lo suministró asimismo para la pieza de los carros. Fué tambien muy frecuente destinar el piso bajo al albergue de los carruajes y caballerías, subiéndose la familia al primer alto.

Como quiera que ese hospedaje del nuevo vehículo se arreglase, resulta siempre que vino á producir un nuevo motivo de condensacion en las construcciones urbanas, porque la familia que poseia una casa bastante regular para su uso y funcionamiento, cuando apareció el vehículo rodado, ganosa de aprovecharse de sus ventajas, quiso tenerlo consigo, y por consiguiente hubo de rellenar huecos é imponerse privaciones para proporcionarle albergue, ya que no tenia la fuerza de voluntad necesaria para abandonar esa casa y levantar otra en otro sitio mas holgado, donde su nueva manera de ser pudiese desenvolverse sin obstáculos. ¡Cuánto habria ganado la humanidad con que cada familia hubiese tenido semejante valor y resolucion!

4B.

De las reformas y transformaciones que sufrieron las urbes en su conjunto, en el primer período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada.

La escasa importancia que tuvo la locomocion rodada en ese primer período, que si no fué muy grande en el esterior, fué todavía mas insignificante en lo interior de las urbes, y por otra parte la especie de prevencion y encono con que la consideraban la propiedad urbana por un lado y por otro, preciso es confesarlo, los mismos vecinos pacíficos que, habituados á la tranquilidad y silencio que aun en los mayores centros urbanos reinaba, interrumpido apenas por la modesta algazara de alguna cuadrilla de arrieros, conductores de una numerosa reata armada de sus trincantes campanillas y cascabeles, miraban con repugnancia y hasta con susto el paso de carros con su estrepitoso acompañamiento, todas esas circunstancias y otras que en obsequio de la brevedad y por su fácil comprension, omitimos, hicieron que la vialidad rodada recibida con ceño en las urbes, evitase el penetrar en ellas, limitándose en lo posible á invadir los arrabales.

Resultó de esto, que todos los elementos urbanos permaneciesen, como

hemos visto ya, en el mismo estado casi que habian tenido en la época anterior, sin recibir las modificaciones y cambios á la nueva vialidad adecuados, y que el conjunto de las urbes presentase con cortísima diferencia el mismo aspecto que antes habia tenido. Todo era, puede decirse, lo mismo: las mismas calles, los mismos intervias, las mismas casas, sin mas reformas que alguna que otra suavizacion de rasantes, alguna que otra construccion propia para recibir el nuevo elemento de transporte, alguna mayor condensacion apenas perceptible, y algun aumento en la poblacion, atribuido entonces, mas que á la mobilidad producida por el nuevo vehículo, al natural crecimiento de la especie.

En las puertas de las urbes amuralladas no habia habido tampoco cambio alguno notable. En la época de la locomocion ecuestre, obtuvieron sus vanos la anchura suficiente para dar paso á una caballería cargada; y como que por donde pasa una caballería en tal estado, bien que mal, puede pasar tambien un carro; no hubo necesidad de darles mayor ensanche en obsequio de un elemento que con tan pocas pretensiones y en tan corto número se presentaba.

Entre tanto, los suburbios ó arrabales completamente abiertos á todo género de vialidad, sin obstáculos ni entorpecimientos de ninguna clase, y disfrutando además de un ancho y dilatado campo de operaciones, donde los caminos podian abrirse á voluntad sin grandes inconvenientes y con muy cortos sacrificios, esos grupos de edificacion de miserable aspecto casi siempre, y que entonces, como ahora, albergaban una poblacion por lo comun pobre y miserable, entre tanto esos grupos urbanos que recibian bien la nueva vialidad, y que le proporcionaban todas las comodidades posibles, iban creciendo y agrandándose y estendiéndose, alcanzando una importancia hasta entonces inusitada, y de que las poblaciones á la sazon apenas podian darse cuenta. Y lo que antes era una barriada de mezquinos casuchos, y tal vez de repugnante aspecto, iba creciendo y desarrollándose en nuevas calles todas regulares, todas adecuadas á la nueva vialidad, de la cual habian recibido el ser, y de la cual seguian recibiendo todos los elementos de existencia. Allí no eran reformas urbanas las que se realizaban: era la formacion nueva de una urbe nueva, para un elemento nuevo.

Esto esplica de una manera palmaria y gráfica un fenómeno, á primera vista, estraño é inconcebible. En una gran parte, por no decir en la totalidad, de las urbes antiguas, se observa que el núcleo primitivo que data de la época de la locomocion pedestre ó á lo mas de la ecuestre, presenta un aspecto mezquino en sus construcciones generalmente ruines, en sus calles,

por lo comun estrechísimas, y en todo su conjunto, casi siempre repugnante; mientras que en torno de ese núcleo y separados de él solo por una calle siempre mas ancha que las demás, y formando un todo, al parecer, armónico, se levantan barrios de soberbias construcciones, de anchas calles tiradas á cordel, y con todas las buenas condiciones que la vialidad rodada, al menos durante cierto tiempo, pudo apetecer. ¿Qué es esto? ¿Qué significa? ¿Cómo aquellos núcleos antiquísimos, algunos de los cuales remontan su fundacion hasta á los tiempos inmediatos al diluvio, como esos grupos urbanos que constituyeron en otra época orgullosos municipios, han podido llegar á ceder su supremacía á esas nuevas barriadas, levantadas ayer, como quien dice, y que no tienen al parecer título alguno á ese predominio que de hecho y de derecho ejercen? Pues bien, todo esto no es ni significa mas, sino que esos nuevos barrios supieron comprender y apreciar toda la importancia de la locomocion rodada, y darle desde un principio la buena acogida que merecia; en tanto que aquellos núcleos primitivos, ufanos con su poderío y como si dijésemos con sus rancios pergaminos, miraban con desdeñoso desprecio el nuevo elemento de vida, de riqueza y de prosperidad, acumulando obstáculos sobre obstáculos á su libre funcionamiento, llegando, á veces, hasta al estremo de cerrarle las puertas y rechazarlo. Este diferente proceder produjo sus naturales consecuencias. Asi es que mientras los vecindarios de intramuros sentian las privaciones inherentes á la época anterior; los de los suburbios disfrutaban de todas las comodidades y ventajas que la nueva locomocion traia consigo: mientras los primeros encerrados en estrechos y poco saludables recintos, arrastraban una vida enclenque y penosa; los segundos disfrutaban de toda la libertad y espansion que una comarca ilimitada puede proporcionar, y crecian robustos y vigorosos y emprendedores, constituyéndose en mediadores necesarios entre el comercio de la urbe y el del esterior, reportando de ello incalculables lucros: mientras los primeros habian perdido hasta la esperanza de ver su amurallada urbe estenderse y dilatarse, sujeta á un molde mezquino de muchos siglos preestablecido; los segundos veian, no sin orgullo, centuplicarse sus casas, multiplicarse sus barriadas de una manera ilimitada, sin obstáculos ni cortapisas; hasta absorber en su vida la vida entera de la urbe antigua que en su orígen les habia cobijado. De ahí resultó que cuando recientemente cayeron á impulsos de la civilizacion moderna las murallas que ambos grupos separaban; cuando se produjo una unificacion municipal; se vió con sorpresa que el humilde suburbio habia adquirido las proporciones de una grande urbe, mas importante que aquella de que habia emanado, que lo accesorio habia absorbido lo prin-

cipal, y que no á este, sino á aquel correspondia la preponderancia económica, mercantil y social.

Pocas son las urbes antiguas en que ese fenómeno no se observe, ora sea al recorrer sus calles y al examinarla con alguna detencion, ora sea simplemente al inspeccionar sobre el tapete sus planos. En todas ó en casi todas se ve un camino de ronda que separa dos núcleos de urbes de carácter diferente, y que se diria que pertenecen á dos razas distintas de pobladores; y sin embargo, los de uno y otro núbleo fueron de un mismo pueblo, de una misma raza, de una misma localidad, y toda la diferencia consiste en que unos rechazaron las innovaciones, y se aferraron á lo antiguo, al paso que los otros atinaron á desprenderse de lo antiguo, y supieron formar, para un nuevo elemento social, una urbanizacion que le serviese y fomentase. ¡Ojala que esta leccion que con tanta fuerza nos trasmite la historia de casi todas las urbes, ójala que esta leccion que tal vez tenga hoy un valor práctico de grandísima trascendencia, no sea perdida ni para los pueblos ni para los gobiernos!

2 A.

De la reformas y transformaciones que sufrieron las urbes en el segundo periodo de transicion, de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada.

Todo ha cambiado en este segundo período de transicion de una á otra vialidad. La rodada no se presenta ya humilde, tímida é impotente, sino ufana, enérgica y vigorosa: ya no es ella la que va á llamar sumisamente á las puertas de las urbes pidiendo hospitalidad y acogida, sino que son las urbes las que van á rogarle que penetre en su interior; y les dispense y comunique sus beneficios: no presenta exigencias, pero se le ofrecen condiciones, en cuanto cabe, ventajosas, y sumisamente se le pide que las acepte. Los poderosos de ayer son los humildes de hoy, y los que piden hoy son los que rechazaban ayer eso mismo que hoy piden. La sociedad urbana ha despertado, por fin, de su letargo, abre sus ojos, pasea una mirada de sorpresa en torno suyo, comprende su situacion relativa, sacude sus entumecidos miembros, abandona su perezoso quietismo, y se prepara á lanzarse á una nueva vida de actividad, á la realizacion de grandes empresas. Mas hé aqui que al

querer obrar, se encuentra privada en lo interior de las urbes, del auxilio de esas máquinas tan multiplicadas ya en la campiña, donde podian funcionar con toda libertad y desahogo. Y, sin embargo, comprende desde luego que necesita ese auxiliar, que no puede prescindir de él, pues sin él, sus limitadas, limitadísimas fuerzas se hacen impotentes, y quiere por lo mismo llamar y llama apresuradamente á la vialidad rodada, y le pide y le ruega y le insta á que inmediatamente, sin nuevas dilaciones venga á fecundizar, con su benéfica influencia, los recintos urbanos. Para facilitarle el paso, para recibirla lo mas dignamente posible, para proporcionarle toda la holgura que las urbes antiguas en su comprimido organismo son capaces de proporcionarle, se acometen aquí y acullá con desatentada precipitacion, algunas reformas y modificaciones, y se introduce sin mas preparativos y se encaja la vialidad rodada, hasta entonces casi esclusivamente rural, en el interior de las urbes, difundiéndola por todas sus calles y callejones, revueltas y encrucijadas. En el primer momento se creyó todo terminado, todo fueron satisfacciones y plácemes que bien pronto se convirtieron en quejas y lamentaciones; porque la misma buena acogida que á la vialidad rodada se dispensaba, hizo que instantáneamente se aumentase el número de sus instrumentos de locomocion, y que acreciesen sus dimensiones y volúmen, y que desarrollasen mayor velocidad, siendo, al propio tiempo, considerablemente mayores los pesos transportados. Y arreciando, entonces, nuevas y mayores necesidades, se reconoció que todas las reformas y mejoras, anteriormente realizadas, eran insuficientes, inútiles, nulas, y que era preciso y urgente, por lo mismo, emprender otras nuevas que aguijoneados por las ventajas ya obtenidas, llevaron á cabo con igual apresuramiento que antes, los vecindarios.

Y hé aquí que esos mismos mejoramientos en los medios ó vias sobre que funcionaba la locomocion rodada, produjeron de nuevo los mismos resultados creciendo otra vez el número, dimensiones y hasta la potencia y celeridad de los instrumentos rodados. Y como para ese nuevo estado de cosas ya no bastaban las reformas y mejoras anteriormente practicadas; se emprendieron y realizaron otras siempre con el mismo apresuramiento, siempre con la misma falta de tino, siempre sin concierto ni plan y sin miras de porvenir. Asi es que con estas nuevas obras sucedió lo mismo que con las primeras: antes de mucho quedaron en zaga de los adelantos que la vialidad iba sin cesar alcanzando, y que exigian á cada momento nuevas mejoras y otras nuevas reformas que iban haciéndose sucesivamente, y que no pocas veces mientras estaban en confeccion, nuevos adelantos con exigencias nuevas han demostrado que eran ya completamente inútiles.

Tal es á grandes rasgos la historia de las reformas y mejoramientos urbanos en estos últimos tiempos, pues ya no se trata de épocas atrasadas, sino de la presente, gran parte de la cual nosotros mismos hemos visto transcurrir. Nunca se ha tratado mas que de salir de los apuros del momento, pero como por momentos han ido creciendo tambien los apuros; las obras urbanas han sido como una tela de Penélope, sucesivamente tejida y sucesivamente destejida para hacerla mejor, sin alcanzar nunca un estado enteramente adecuado á las verdaderas necesidades urbanas y sociales que los vecindarios esperimentaban y esperimentan aun, puesto que no hemos llegado todavia al término de la época que estamos describiendo. Y lo mas raro y singular del caso es, que mientras estaban las sociedades urbanas afanosamente ocupadas en su obra de regeneracion, se anunció ya una nueva máquina, un nuevo motor, un nuevo medio, es decir todo un nuevo sistema de locomocion, radicalmente diverso del que ha constituido la época presente, y que inicia por consiguiente una revolucion completa en la locomocion y en todo cuanto tiene con ella alguna relacion mas ó menos inmediata, y que constituirá bien pronto una nueva época, respecto de la cual cabe decir sin temor de equivocarse, que estamos ya en el período de transicion.

Mientras, empero, nos disponemos á examinar en el capítulo inmediato qué es lo que se hace para preparar y favorecer esa transicion, veamos qué clase de reformas y transformaciones y mejoras se han llevado á cabo, durante el segundo período de transicion desde la locomocion ecuestre á la rodada, y para el mejor servicio de esta: que bien podria ser que lo que no alcanzarian tal vez reflexiones filosóficas y raciocinios descarnados, lo recabase de los gobiernos y de los pueblos la vista y contemplacion de la série de tentativas inútiles, de sacrificios cuantiosos perdidos y de amargos desengaños que á unos y otros ha costado la realizacion de mejoras urbanas sin haberlas sujetado á un plan prévia y concienzudamente estudiado, y con calma y perseverancia seguido.

Para entrar en detalles y esponerlos con el debido método, seguiremos el mismo órden que desde un principio nos hemos trazado, y que tan bien se adopta á este asunto; es decir, que trataremos en primer lugar (B) de las reformas y transformaciones que esperimentaron las vias urbanas en ese segundo período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada, despues (2 B) de esas mismas reformas y transformaciones y en el mismo período, con respecto á los intervias, luego (3 B) con respecto á la casa, y finalmente (4 B) con respecto al conjunto de las urbes.

Ese período en cuyo exámen vamos á entrar, llega ya hasta nuestros

dias, se refiere á cosas que todos hemos visto, á obras en cuya ejecucion alguno ó algunos de nuestros lectores hayan tenido su parte de intervencion. Al examinar esta época, hemos de hacerlo con la misma severa rectitud, con la misma rígida imparcialidad con que procedemos siempre, dejándonos llevar por el impulso natural de nuestro carácter, dirigido por nuestra razon y nuestra conciencia. Sobre que no sabríamos encontrar el lenguaje complaciente de la adulacion, nos conceptuaríamos hasta criminales, si al llegar el caso de decir una verdad que puede desagradar á alguien, pero que á todos puede y debe aprovechar, la ocultásemos, ó siquiera la presentásemos velada entre pliegues estudiosamente dispuestos que pudieran desvirtuar su efecto. Diremos, pues, la verdad toda entera sin rodeos ni ambages; la diremos, empero, en términos generales que no tengan una aplicacion directa á ninguna urbe ni á pais alguno, ni á esta ó á aquella Administracion, ni á este ó á aquel Gobierno; sino que á todos indistintamente pueda referirse y aplicarse; porque en realidad y sin ningun género de duda, no hay Gobierno alguno, ni Administracion, ni urbe, que en el ramo de mejoras y reformas urbanas no haya cometido crasos errores, faltas á los ojos de la ciencia urbanizadora injustificables; en la inteligencia de que los Gobiernos que de mas ilustrados y entendidos se precian, sean tal vez los que en mas insignes disparates hayan incurrido.

Hecha esta advertencia, entremos ya en materia, haciendo préviamente y para mas fácil inteligencia de lo que hemos de decir, mas que sea someramente, algunas

OBSERVACIONES PRELIMINARES

ACERCA DE LA INTRODUCCION DE LA VIALIDAD RODADA EN LAS URBES.

La vialidad rodada mirada con soberano desden por los moradores de las urbes que la consideraban como una simple auxiliar de la agricultura y de la vida campesina, mientras no se generalizó su uso y aprovechamiento, fué apreciada dignamente, y buscada con afan desde el momento en que, habiéndose aplicado con felicísimos resultados á los transportes de todo género, dejó sentir los prósperos resultados y beneficios insignes que habia de proporcionar, empleada para todos los usos de la vida referentes á la locomocion, ora de efectos, ora de personas.

Los beneficios de esa vialidad se esperimentaron ante todo en los suburbios que, gracias á ella, adquirieron estraordinario incremento y sorprendente desarrollo. Algunos de ellos alcanzaron marcada preponderancia sobre los núcleos urbanos de que antes eran solo humildes apéndices: muchos llegaron á igualárseles, y todos ostentaron tangibles elementos de prosperidad y porvenir. Entonces fué cuando las urbes no quisieron verse por mas tiempo privadas de tan pingües beneficios, quisieron entrar en su participacion, y con afan y apresuramiento llamaron á la vialidad rodada, y la introdujeron en sus recintos.

El resultado de este proceder fué declarar tácitamente carreteras todas las vias urbanas, sin pararse á considerar si reunian ó no las condiciones de tales. No las reunian, distaban mucho de ello, como que algunas habia que ni siquiera para el simple paso de un carro eran suficientes; empero, habia llegado la época en que el uso de la locomocion rodada era una necesidad imperiosa cuya satisfaccion no era posible diferir: cada ciudadano la apetecia, la reclamaba para su calle, para su casa, y como que tan general clamoreo no podia ser desatendido; la vialidad rodada hubo de ser intrometida instantáneamente y sin restricciones de ningun género.

Esto fué en sus principios, en que se obraba á impulsos del entusiasmo que, aun cuando certero por lo general, como que procede de un instinto que raras veces se equivoca, se manifiesta por lo comun ciego y desatentado en la eleccion de los medios. Bien pronto, sin embargo, se tocaron los inconvenientes que la innovacion producia. Calles estrechas, rápidas pendientes, inflexiones violentas, mil accidentes de diversa índole, hacian materialmente imposible el funcionamiento de los instrumentos rodados en muchos puntos de las urbes. Y sin embargo, tampoco era posible retroceder. En situacion tan complicada, surgió la idea de las reformas y mejoramientos en las vias urbanas, simplemente en las vias, no se olvide esta circunstancia. Desde entonces empezó la série de modificaciones y transformaciones que sigue todavía su curso en estos tiempos en que se desarrolla aun con mayor fuerza, empujada por otra causa mas poderosa y mas exigente.

Hemos dicho que á luego de introducida la vialidad rodada en las urbes, empezó la série de reformas que hoy todavía siguen practicándose; porque nunca, en ningunas circunstancias ni en urbe alguna, se acometieron esas reformas de una manera simultánea y en grande escala. En todas partes, en todos los paises y en todas las urbes, absolutamente en todas, se trató solo de reformar lo mas preciso para salir de los apuros del momento, dejando siempre para mañana la satisfaccion de los apuros que mañana pudieran

presentarse. Y entiéndase bien, que en semejante proceder no fundamos nosotros ningun cargo contra la generacion que nos ha precedido. Los hombres de aquella época que concedian por primera vez la carta de urbania á la locomocion rodada, obraban á impulsos de una necesidad apremiante, y al tratar de satisfacerla, no veian mas que las dificultades que en aquellos momentos se les ofrecian, y no podian llevar su empeño mas allá que á vencerlas como quiera que fuese, con tal que fuese pronto. El instrumento rodado que habia tenido que pararse atascado en mitad de una pendiente escesivamente empinada, en una revuelta por falta del preciso desarrollo, en plena calle por su estrechez, no podia esperar por mucho tiempo á salir de su situacion penosa: era indispensable allanar esa pendiente, desmochando sobre la marcha el terreno, facilitar la vuelta rozando de improviso las esquinas, y ayudar el paso arañando los muros laterales hasta abrir en ellos una ranura adecuada al saliente pezon. Tales fueron las reformas que en los primeros momentos pudieron hacerse, y se hicieron. Mas adelante vino el arte á dirigirlas y perfeccionarlas, pero nunca pudieron reducirse á un sistema general: todo era casuístico.

Por otra parte, los hombres de aquella generacion no podian tener una idea completa y cabal del desarrollo que habia de adquirir, de las proporciones que habia de tomar, y del cambio importantísimo que en la manera de ser de las urbes habia de producir aquella locomocion que á la sazon empezaban á conocer. No podian, por consiguiente, pensar en tomar precauciones y dictar medidas para un porvenir que les era imposible prever. ¿Qué se habria dicho del que en tal ocasion hubiese concebido y propuesto un plan vasto, completo, general de reformas y mejoras que, partiendo de un principio seguro, cual era la naturaleza, condiciones y exigencias de la vialidad rodada, se hubiese propuesto como fin la satisfaccion de todas esas necesidades en todos los casos, en todas las circunstancias, y en toda la diversa multiplicacion que la vialidad rodada pudiese tener con el tiempo? Aun cuando el autor de semejante plan se hubiese reducido y concretado á los datos mas probables, muy inferiores á los que en la actualidad está ofreciendo la locomocion en todos los grandes centros urbanos; se le habria calificado, á no dudarlo, de visionario, de utopista y tal vez de loco, porque pronosticaba lo que á la sazon nadie podia prever ni concebir. ¡Y sin embargo, sus cálculos se habrian fundado sobre hechos que la historia habia de certificar antes de mucho tiempo!

Las faltas cometidas entonces encuentran en la razon y en la conciencia una escusa plausible, no solo en lo que acabamos de decir, sino tambien en

el religioso respeto que en aquella época se profesaba á la propiedad particular, y en el predominio que por tal motivo ejercia esta sobre las sociedades humanas. Solo mas adelante, cuando todos los intereses y todos los elementos constitutivos alcanzaron grandísimo desarrollo, y cuando se creyó, y no sin razon que hasta la existencia social estaba amenazada, si no se imponian á la propiedad particular algunos sacrificios que armonizasen su existencia con la existencia de todos los demas elementos é intereses; se llegó, no sin grandes dificultades, á imponerle algunos de estos sacrificios en nombre de la utilidad pública y de la general conveniencia. Este recurso, empero, no lo tenian las generaciones pasadas, y por lo mismo no podian ellas pensar en acometer y llevar á cabo reformas cuyo primer efecto habia de ser tocar, no como quiera, sino para derribarlas y transformarlas algunas docenas ó centenares de casas, tantas cuantas fuese necesario destruir para establecer en los antiguos recintos urbanos una red de carreteras adecuadas á las necesidades de la locomocion rodada.

Si nosotros que poseemos ese y otros recursos, si nosotros que hemos podido apreciar toda la trascendencia de la vialidad rodada, no nos atrevemos todavia á emprender una obra de tan colosales dimensiones; ¿cómo habian de hacerlo nuestros padres?

Las reformas por ellos emprendidas hubieron de ser, y fueron realmente reducidas y limitadas á las necesidades de actualidad. Así es, que todas las por ellos realizadas y lo que es mas, todas las por nosotros continuadas, han sido lentas, sucesivas, parciales, siempre concretas á lo presente, sin vastas miras de generalidad ni de porvenir. Es necesario tener muy presentes estas circunstancias para comprender la razon de ser de las mil modificaciones, cambios y llamadas mejoras, que vamos á encontrar en el desenvolvimiento de esta materia, obras generalmente mezquinas, raquíticas, insuficientes é inadecuadas, de que ni la ciencia ni el tecnicismo en sus principios y causa lógica, pueden darse cuenta.

Prévias estas esplicaciones que nos ha parecido conveniente dar, aunque fuese á grandes rasgos, pasemos ya á examinar dichas reformas en cada uno de los elementos urbanos.

B.

De las reformas y transformaciones que han esperimentado las vias urbanas, en el segundo periodo de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada.

Las vias urbanas, como que constituyen el medio sobre que la locomocion ha de verificarse, han sido el objeto predilecto y único de todas las reformas urbanas que desde el comienzo de este periodo se emprendieron, y hasta nuestros dias se han ido y se van continuando. Diríase que no hay en las urbes otra cosa mas que vias, segun el cuidado con que son ellas atendidas, y el descuido y abandono con que son mirados por lo comun los demás elementos de urbanizacion. Si algunos de estos elementos han sufrido cambios y modificaciones; no ha sido por efecto de consideraciones que se les hayan guardado, sino por consecuencia indeclinable de los cambios y mejoras llevados á las vias, á causa del enlace íntimo é indisoluble que tan estrechamente une todos los elementos constitutivos de una urbe.

Esta indicacion, que prueba la importancia que á las vias se ha dado, prueba asimismo la que nosotros debemos dar al tratado, destinado á poner de manifiesto las reformas llevadas á cabo en dicho elemento.

Séanos, pues, permitido, al historiar esas reformas viarias, considerarlas separadamente y por su órden, ora (C) en el trazado horizontal, ora (2C) en el vertical, ora (3C) y finalmente en cuanto á la anchura, distribucion y otros accidentes á la via sobrepuestos.

C.

De las reformas y transformaciones que en ese segundo período se verificaron, en lo relativo al trazado horizontal.

El trazado horizontal comprende en rigor la formacion de lo que se llama red viaria urbana, pues se refiere especial é inmediatamente, ya á los tramos

que en su sentido longitudinal presentan las vias, ya á los encuentros y encrucijadas que en diversos puntos y de diversa manera, unas á otras las enlazan, formando del conjunto de todas ellas un sistema mas ó menos completo y adecuado al servicio de la vialidad.

Si las reformas viarias hubiesen sido generales y simultáneas, y hubiese presidido en ellas el tecnicismo; es seguro que habrian abarcado todo el sistema, sujetándolo en todas sus partes á un principio de unidad y regularidad. Mas como no ha sucedido así, y como se ha tratado solo de remediar las dificultades que en cada punto y en cada caso particular se ofrecian; el sistema en general ha seguido siendo el mismo que fué desde su origen, salvas las modificaciones casi siempre muy limitadas que algunos de los detalles han sufrido.

En la primera etapa, si nos es permitido espresarnos así, de esas reformas, no se hizo mas que suavizar algunas inflexiones, prolongando algunos tramos y desviándolos algun tanto de su direccion primitiva, procurando muy cuidadosamente que la nueva traza no se saliera en lo mas mínimo de la zona determinada por la planta de la calle.

En la segunda etapa, para conseguir el mismo resultado y aun mejorarlo, ya no se cuidó de una manera tan escrupulosa y rígida, de que la traza no se saliese de la planta de la calle; y cuando en un punto dado era necesario que para obtener tramos mas largos y mas rectos, dicha traza rozase, ó penetrase alguno ó algunos ángulos de los intervias; estos ya no se consideraban como un obstáculo invencible, y la rectificacion se llevaba á cabo.

En la tercera etapa, los escrúpulos fueron todavía menores; y si la rectitud de una enfilacion exigia que la traza atravesase de parte á parte un intervias; lo atravesaba, y la rectificacion se llevaba á cabo.

En estos últimos tiempos, en que las necesidades de la locomocion se han hecho sentir con mas fuerza, se ha ido todavia mas allá. En vias de gran concurrencia, era preciso y urgente que desapareciesen todas las inflexiones, subordinándose de uno á otro estremo, á una sola alineacion; y esa alineacion se ha realizado atravesando sin contemplacion todos cuantos intervias se oponian al paso. De esta manera y de una sola vez se ha hecho mas de lo que en uno ó dos siglos se habia realizado, destruyendo y sacrificando algunas de las reformas mezquinas que lenta y sucesivamente y no sin dispendios, se habian llevado á cabo.

Lo sensible es, que las pocas reformas del trazado de una via urbana que en tal escala se han realizado, á pesar de tener al parecer aspiraciones al título de reformas generales; no se hayan subordinado á un plan completo y

verdaderamente general de toda la red viaria de una urbe. No habiéndose obrado de esta manera; las tales reformas por mas que grandiosas, no tendrán nunca otro carácter que el de parciales; y posible es que andando el tiempo, ya que el respetuoso deseo de conservarlas, no llegue á ser alguna vez obstáculo á otras reformas que se emprendan con miras mas vastas de porvenir, una parte de esas obras que á tanta costa se han verificado, haya de ser sacrificada á las exigencias de un trazado mas perfecto.

De intento y pensadamente no hemos querido hablar hasta ahora de los encuentros de diversa índole y de las encrucijadas, que forman el vínculo que une las calles entre sí, constituyendo un sistema, porque esto se refiere mas directamente el conjunto, y como accidente viario es en estremo importante, razon por la cual habíamos pensado hasta concederle un pequeño tratado aparte. Sin embargo, como es tan poco lo que se ha hecho en este punto, como hasta ahora no se le ha concedido toda la preferente atencion que de suyo reclama; para lo que hemos de decir, no siendo mucho, bien puede ir á continuacion de lo demás.

En los principios y aun mucho despues, el trazado en los encuentros y encrucijadas, no sufrió mas modificacion que la resultante de las rectificaciones que las calles principales ó incidentales hayan sufrido. Así es que algunas veces han resultado angulaciones mas agudas y, por consiguiente, mas violentas, que las existentes antes de la reforma; y si á veces se han suavizado, ha sido, no porque de intento se haya procurado, sino simplemente como consecuencia natural y geométrica de las nuevas alineaciones. Y esto que parece un absurdo, no lo es, si se considera que las reformas viarias han sido ideadas y emprendidas hasta aquí con la sola mira de mejorar el trazado de una calle, sin tener para nada en cuenta las incidentes.

Así es que en este particular las cosas están como estaban, sin otras modificaciones que alguna que otra, y por pura necesidad en el sentido de la anchura de la cual hablaremos luego. A pesar de todó cuanto se ha hecho, la economía viaria conserva la misma fisonomía que en los primitivos tiempos; por manera que aun hoy cabe asegurar que la red viaria de una antigua urbe es todavía el geroglífico de la historia de su formacion.

2 C.

De las reformas y transformaciones que en ese segundo período se verificaron, en lo relativo al trazado vertical.

Desarrolladas una gran parte de las vias urbanas durante la época de la vialidad pedestre, en el sentido de la máxima pendiente, hubo de ser, y fué, en efecto, árdua tarea la que se emprendió desde el momento en que se franquearon á la vialidad rodada las puertas y las calles todas de las grandes urbes, para reducir á términos hábiles y adecuados á esa clase de traccion, las cuestas y rochas que en gran número abundaban, donde quiera que el terreno del asentamiento era muy accidentado. La voluntad del vecindario era decidida y enérgica, y las Administraciones todas trabajaron á porfia para secundarla; tropezábase, empero, con las grandes dificultades que la topografía artificial habia creado; pues aun cuando á veces hubiese sido practicable sin gran coste el desmonte de una loma, por ejemplo; no era posible acometerlo, ya que no era posible condenar á una ruina segura los edificios sobre aquel terreno levantados, y cuyos cimientos habrian debido quedar descubiertos.

Así es que, durante lo que hemos llamado primera etapa, todos los esfuerzos hubieron de limitarse á dar á las rampas la mayor suavidad posible hasta donde lo consentian los cimientos de las construcciones colaterales. El horizontalizar las rasantes se dejó al cuidado del tiempo, á medida que fuesen destruyéndose los viejos edificios; pues á los que sobre estas ruinas de nuevo se levantasen, se les prescribió ya de antemano la nueva rasante. Como, empero, los edificios no han desaparecido todos simultánea, sino sucesivamente, y como era imposible en ocasiones armonizar con la antigua la nueva rasante; ha provenido de ahí que esta importantísima reforma se haya ido realizando, no solo paulatinamente, sino tan mal y de tan mala manera, que por muchos años se han visto, ó bien calles casi completamente intransitables á la vialidad rodada, ó bien casas condenadas por mucho tiempo á tener un apéndice de escaleras esteriores, ora para subir, ora para bajar la familia á su hogar.

En la segunda etapa, pues así seguiremos calificando las diversas y suce-

sivas fases que las reformas urbanas fueron presentando durante este período, en la segunda etapa, repetimos, se obró ya con mejor concierto, y se hizo sentir la benéfica intervencion del tecnicismo. La suavizacion de las rasantes no se llevó seguramente al último perfeccionamiento; pero sacrificando éste á la regularidad, el trazado vertical se sujetó á un plan préviamente combinado de unas calles con otras, y de esta manera compensando desmontes con terraplenes, se crearon, por medio de este artificio, rasantes mucho mas suaves y regulares sin perjudicar gran cosa los edificios existentes. Para completar ó coadyuvar este artificio, por el cual el tecnicismo merece una honrosa mencion, aparecieron por entonces algunos puentes ó alcantarillas en los parajes en que el terraplen habria ofrecido graves inconvenientes.

A esta segunda etapa en que el tecnicismo prestó importantísimos servicios á fuerza de ingenio, pues estaba condenado á sujetarse á los mil puntos forzosos que las construcciones existentes le oponian, á esta segunda etapa corresponden la suavizacion de los puntos de quiebra, ora cóncavos, ora convexos, que la vialidad pedestre habia legado, de forma violentamente angulosa casi siempre. Gracias á los esfuerzos del arte, estos ángulos del trazado vertical desaparecieron análogamente á lo que se habia hecho en los del trazado horizontal, unas veces achaflanándolos, si así nos es permitido esplicarnos, y sustituyéndolos otras veces por curvas las mas suaves posibles. En los talwecks las alcantarillas produjeron el achaflanamiento, así como los desmontes en las divisorias.

En la tercera etapa la Administracion que habia adquirido mayor fuerza y robustez, que disponia de mas poderosos medios, y obraba con mas libertad, y que por otra parte se sentia fuertemente empujada por las necesidades cada dia crecientes de la vialidad rodada que se habia instalado ya por completo y generalizado, y hasta vulgarizado, merced al empleo de las cuatro ruedas, y á su aplicacion al transporte de personas, así en lo esterior como en lo interior de las urbes; en esta tercera etapa, la Administracion no quiso, y aun cuando hubiese querido, no habria podido sujetarse á un exajerado respeto hácia la propiedad urbana; y auxiliada por el tecnicismo, emprendió en mayor escala la regularizacion combinada de las rasantes, sacrificando, cuando era necesario, las construcciones á la realizacion de un trazado vertical de toda la red viaria, si no tan bueno como habria sido de desear, aceptable por lo menos.

Sin embargo, era tal y tan reacia la naturaleza topográfica del asentamiento de algunas urbes, que se ha resistido tenazmente á los mancomunados esfuerzos de la Administracion y del tecnicismo; y hoy por hoy se encuentran

calles, muchas de ellas tan inclinadas, que si no son intransitables para los carruajes, exigen por lo menos pérdidas enormes de tiempo y de fuerza de traccion, y alguna que otra completamente intransitable á los instrumentos rodados. Las pocas que quedan de estas últimas condiciones, parecen conservadas como un recuerdo monumental de lo que fué la urbe en su primitivo origen.

3C.

De las reformas y transformaciones que en ese segundo período tuvieron lugar, respecto de la anchura, distribucion y otros accidentes sobrepuestos á la via.

Llegamos á uno de los puntos mas importantes relativos á esa série de reformas que venimos examinando, y no porque la anchura por sí sola merezca mayor consideracion, ni obtenga una importancia mayor que los trazados horizontal y vertical de cuyas reformas acabamos de ocuparnos, sino porque siendo la calle una via encerrada ó encajonada, para usar de una espresion mas gráfica, entre los paramentos verticales de los edificios que la limitan, todo lo relativo á la anchura afecta á esos paramentos que la definen, y que por consiguiente han debido oponer dificultades de gran tamaño á todo intento de reforma en el sentido de la anchura, y aun en el de la distribucion que es de ella un apéndice. Por esto hemos visto que en el primer período de la época de transicion que vamos recorriendo, la anchura de las calles ha subsistido intacta, á pesar de los gravísimos inconvenientes que ofrecía á la vialidad rodada; y por esto vamos á ver ahora cuanto tiempo y cuanto trabajo ha costado llevar la reforma á ese accidente, y por qué medios ha tenido que pasarse para llegar al punto á que últimamente se ha llegado, y que por cierto deja todavía mucho que desear.

Para dar mayor claridad y método al presente tratado, será necesario subdividirlo. Lo subdividiremos, pues, tratando en primer lugar (D) de la anchura, en seguida (2D) de la distribucion, forma y firme, y finalmente (3D) de todos los demás accidentes de sobreposicion.

D.

De las reformas relativas á la anchura de la via.

Para obtener alguna reforma y mejora en la anchura de las calles, era necesario que los edificios limitantes cediesen algo de suyo, pues sin esto, toda ampliacion era imposible. Ya hemos visto que en el primer periodo de transicion los edificios resisten obstinadamente á toda concesion en este punto: pues bien, en la primera etapa del segundo periodo, esas concesiones fueron tan parcas y tan insignificantes, que apenas se perciben. Todo lo mas que se hace es regularizar lo que la vialidad rodada por necesidad y á viva fuerza, digámoslo así, habia arrebatado.

Los carros, al pasar por las calles estrechas, propias solo hasta entonces de la vialidad pedestre, á consecuencia del roce continuado de sus pezones con las paredes de uno y otro lado, habian ido arañando una ranura á lo largo de estas paredes: pues bien, esa ranura fué mas adelante consentida y autorizada, y hasta perfeccionada por el mismo propietario del edificio, á quien importaba evitar los sacudimientos y embestidas que ese continuado roce producia necesariamente en la construccion. Para conseguir este objeto, regularizó y completó aquella ranura, dándole la profundidad conveniente para que el carro pudiese pasar con alguna holgura y sin tener que rozar la pared, y de esta manera quedó convertida la ranura en regata pezonera.

De una manera análoga, al doblar los carros alguna puntiaguda esquina, sin ámbito bastante para verificar ese movimiento de articulacion, se veian precisados á tropezar con ese ángulo saliente, en el cual esos tropezones y esos roces hubieron de producir un desgaste mas ó menos considerable, segun que fuese mayor ó menor la estrechez del espacio sobre que debia revolverse el instrumento de locomocion. La propiedad que habia apetecido y buscado con afán la introduccion del carruaje en la urbe, y que tocaba ya y reconocia las ventajas del nuevo sistema, y que por lo mismo toleraba esos roces y embestidas, trató de aminorar sus efectos ó evitarlos del todo en lo posible. En la absoluta imposibilidad de establecer guarda-cantones en una gran parte de esos sitios, viéronse los propietarios de los edificios de esquina

obligados á achaflanar la arista viva de la misma, con lo cual, al paso que se daba algun mayor ensanche á la calle, se suavizada la inflexion. Con este sencillo medio todos iban ganando: la vialidad rodada, porque se le facilitaban los movimientos; la propiedad, porque evitaba el choque de las ruedas y pezones de los carruajes, y la calle misma, porque aumentaba el ámbito vial.

Cuando la ruina del algun edificio, ora de plena calle, ora de esquina, exigia la construccion de otro nuevo sobre el mismo terreno, fué muy frecuente, y hasta en algunas urbes convertido en sistema, el retirar la parte baja de los paramentos hasta la altura del primer piso, todo lo necesario para que la calle pudiese dar paso á un carro, avanzando desde dicho primer alto por medio de una volada ó saledizo, y ganando por este medio, no precisamente el espacio que en los bajos se perdia, sino todavía algo mas. Este sistema se exageró hasta tal punto en algunas urbes, que los tejados de las casas fronterizas llegaban á cruzarse, dejando la calle privada de luz y de ventilacion. Mas en la época histórica de que hablamos, no se pensaba mas sino en proporcionar, como quiera que fuese, paso franco, aunque no holgado, á los carruajes; y así nadie se oponia á que la habitabilidad conquistase el espacio, mientras se permitiese al carro que usase del suelo.

Tales fueron las concesiones que la vialidad rodada obtuvo en esa primera etapa del segundo período de transicion, de parte de la propiedad urbana, y con las cuales se contentó durante un larguísimo espacio de tiempo.

Por una razon análoga en esa primera etapa, á nadie se le ocurrió regularizar y armonizar el funcionamiento de la vialidad pedestre con el de la ecuestre y rodada. Diriase que el hombre, entusiasmado por las ventajas que la vialidad rodada le proporcionaba, habia renunciado, ó por lo menos tenia completamente olvidados sus fueros y su dignidad, y sufria con resignacion todas las incomodidades y humillaciones, y se sujetaba á todos los inconvenientes que la nueva locomocion le acarreaba en su libre tránsito por las vias urbanas.

En la segunda etapa alcanzó algun mejoramiento. El arte vino á coadyuvar los esfuerzos de la Administracion, que empezó por entonces á dar alguna prueba de su existencia. La vialidad pedestre recordó entonces su dignidad materialmente puesta antes á los piés de los caballos, y reclamó su parte en la via urbana. Era, pues, preciso dar á las calles alguna mayor anchura, siquiera fuese la precisamente indispensable para el paso de un hombre por uno y por otro lado de la via, al mismo tiempo que la de un carruaje. Acordóse que asi fuese para lo sucesivo; y á esa anchura tuvieron que sujetarse las nuevas construcciones, que por consecuencia del derribo de otras

viejas tuviesen que levantarse en una y otra de las aceras. Y para que la propiedad urbana nada perdiese con la cesion del terreno que habia de dejar á via pública, se la permitió que los edificios pudiesen tener mayor altura de la que hasta entonces habian tenido. Esto, que en las mas de las urbes se hizo por convenio tácito, llegó á ser pacto formal y escrito en algunas. Pasma el ver de que manera tan natural é ingeniosa fueron conciliándose todos los intereses en esa época en que la Administracion no habia llegado todavía á erigirse en tutora de la colectividad, y á tomar una iniciativa enérgica y decidida en materia de reformas urbanas.

Por este mismo medio se vino á conseguir, en parte al menos, la regularizacion de los paramentos que limitan y definen la anchura de la calle, puesto que todas las nuevas construcciones debian sujetarse á la alineacion preestablecida. Mas como lo tácita ó espresamente convenido era por regla general, que cada propietario habia de retirar en cantidad igual la fachada de cualquier nuevo edificio que se levantase, resultó de ahí, que si algun edificio antiguo avanzaba ó retiraba ya mas que los otros laterales, cuando este edificio, despues de derruido se levantaba de nuevo, si el dueño se empeñaba en atenerse estricta y materialmente á la regla establecida, continuaba la misma deformidad de antes; la calle ganaba en anchura, pero no en la alineacion de los paramentos limitantes. Raras veces, sin embargo, se interrumpia una alineacion por una obstinacion semejante. Lo que sí se conservó en este periodo de transformacion, y subsiste todavia en algunas calles, á pesar de las sucesivas reformas que sobre ellas han pasado, la falta de paralelismo entre las alineaciones de una y otra acera. Cuando el paralelismo no existia de antes, era difícil establecerlo en una época en que el particularismo predominaba todavía, ó por lo menos no estaba completamente subordinado á la conveniencia de la colectividad. Por otra parte, esta no tenia grande interés en el paralelismo, que en nada favorecia ni perjudicaba al funcionamiento de la vialidad, con tal que aun en lo mas estrecho de la convergencia hubiese la anchura convenida.

Tambien mejoró, durante esta segunda etapa, el funcionamiento de la vialidad rodada en algunos encuentros ó enlaces de calles. Como se habia observado que el diminuto chaflan dado á las esquinas no era suficiente á proporcionar al carruaje el desarrollo conveniente para realizar sin tropiezo un cambio de direccion, tal vez muy violento; donde quiera que fué posible recabar de los propietarios esta concesion, se establecieron plazoletas de encuentro que, aun cuando diminutas, prestaban dos servicios y respondian á la vez á dos objetos, tales eran, primero, el de facilitar mayor espacio para

los movimientos de conversion, y segundo, el de apartadero para un carro, cuando venia otro en direccion opuesta, ya que, atendida la estrechez existente en plena calle, no habria sido posible que los dos pasasen á un mismo tiempo. Estas placetas forman un carácter distintivo en las urbes árabes, cuyas calles fueron siempre tan estremadamente angostas, que exigen de trecho en trecho aquellos auxiliares del movimiento.

En la tercera etapa todo cambia de aspecto. Vamos á tratar ya de una época que de todos es conocida, pues aun cuando no hayamos asistido á su comienzo, hemos presenciado todo su desenvolvimiento, que aun dura y continuará probablemente por algun tiempo. El instrumento rodado dotado de cuatro ruedas, adquirió súbitamente una importancia inmensa, ora por el número estraordinario que alcanzó, ora por la velocidad inusitada con que funcionaba, ora porque no estaba simplemente consagrado al transporte de mercancías, sino tambien al de personas, y ora, por fin, porque exornado con formas ligeras y elegantes se habia introducido en las urbes donde antes apenas era conocido. Sorprendidos y estupefactos hubieron de quedar nuestros padres al observar el súbito acrecentamiento que adquiria la circulacion, ya en la campiña, ya en las urbes, donde un movimiento, hasta aquella sazon desconocido, venia á reemplazar la plácida tranquilidad anterior. Y hay que notar que el aumento de la circulacion no se limitaba á los carruajes rústicos y urbanos, sino que alcanzaba tambien á las personas que, escitadas por las comodidades y celeridad de los nuevos vehículos destinados al transporte de viageros, emprendian fácilmente contínuas y largas escursiones, en que antes ni siquiera habrian soñado. Es decir, que se desarrollaron de improviso y en grande escala la vialidad rodada y la pedestre en todos los grandes centros de urbanizacion.

Y las urbes al propio tiempo se encontraban desprevenidas: sus calles estrechas por lo general, curvas y angulosas y ásperas, sin un buen firme, y sin ninguna de las buenas condiciones de un buen arrecife, se veian, sin embargo, destinadas á servir de tales, á pesar de los gravísimos inconvenientes que este nuevo servicio habia de encontrar y á cada paso encontraba. No cogia materialmente en ellas tan grande movimiento, tan considerable, numerosa y complicada circulacion en todos sentidos y direcciones, y por todos los medios propios y auxiliares que para la locomocion puede emplear el hombre. Para la vialidad todo eran tropiezos, inconvenientes y dificultades; y encontrábalos tambien en sus gestiones y empresas la Administracion que, blanco de las increpaciones y quejas de todo el mundo y por todos lados empujada, se veia precisada á acometer grandes obras de refor-

ma que pudiesen restablecer el órden, concierto y armonía, en medio de aquel caos cuya confusion iba todos los dias en aumento. Los arraigados hábitos de la sociedad antigua, los fueros de la propiedad hasta entonces religiosamente atendidos y respetados, el aturdimiento mismo que el inesperado cambio de cosas hubo de producir en los ánimos, fueron indudablemente la causa de que las Administraciones de todos los paises emprendiesen, en materia de reformas urbanas, una marcha tan dispendiosa como desatentada. Hiciéronse sacrificios inmensos que no dieron el resultado apetecido; porque la vialidad urbana nunca llegaba á estar suficientemente atendida, ni á obtener un servicio satisfactoriamente adecuado. No es tan de estrañar, sin embargo, lo que en aquellos primeros momentos de perturbacion se emprendió y llevó á cabo, como lo que despues de conocido perfectamente el nuevo instrumento de locomocion y sus alcances y amaestrados, como debiéramos estar por la esperiencia de tantos años, se ha realizado ó dejado de realizarse en nuestros dias.

Lo que primero y principalmente se procuró en aquellos momentos de apuro, fué dar á las calles mayor amplitud á fin de que pudiese funcionar en ellas con alguna mayor comodidad ó con menos inconvenientes la vialidad rodada, así como la ecuestre y pedestre. En la segunda etapa, como que el tránsito de carruajes por el interior de las urbes no era muy frecuente, se habia conceptuado suficiente anchura la de la calle que pudiese contener un carruaje marchando en una sola direccion, con tal que por cada uno de los lados quedase una zona ó cinta por la cual pudiese funcionar la locomocion pedestre, sin perjuicio de invadirla en caso necesario la ecuestre y aun la misma rodada, si se ofrecia el caso, raro entonces, de cruzarse dos carruajes en opuestos sentidos. Esto, empero, no bastaba ya en la situacion á que las cosas habian llegado en esta tercera etapa. Lo menos que podia concederse, era que la anchura fuese tal que permitiese el cruce de dos carruajes en direcciones opuestas, coincidencia que habia llegado ya á ser muy frecuente, y esto sin perjuicio de la vialidad pedestre que tambien se habia acrecentado de una manera considerable, y demandaba con justicia é insistencia que fuesen respetados sus fueros. Tal fué, en efecto, la anchura que por regla general se acordó dar, y en parte se dió á las calles.

Para llevar á cabo esta reforma se cruzaron grandísimos obstáculos en la práctica. La propiedad que hasta entonces se habia manifestado complaciente cediendo á la via pública unos cuantos centímetros de terreno, atraida por el cebo de la ganancia que le ofrecia la compensacion con la ventaja de poder levantar mas y mas los edificios; como que esa compensacion no era

ya posible en la mayor parte de los casos, porque casi en todas partes los edificios habian alcanzado mayor altura de la correspondiente, unos en virtud de ese derecho de compensacion de que estamos hablando, y otros por seguir el ejemplo que ya se habia generalizado, la propiedad, decimos, antes tan condescendiente, se manifestó á la sazon reacia é intransigente, resistiendo con tenaz empeño las conciliadoras gestiones de la Administracion, en tales términos que muchísimas veces ni aun por el justo precio quiso ceder un solo palmo de terreno. Entonces ocurrió la feliz idea de establecer una legislacion de espropiacion forzosa por causa de utilidad pública, lo cual, si bien es verdad que aumentó muy considerablemente el presupuesto de gastos de las reformas urbanas, por lo menos hizo posible la realizacion de algunas de ellas.

Tantos y tan grandes eran esos sacrificios y gastos, que las Administraciones se vieron obligadas á limitar á las calles de mayor circulacion su accion reformadora. Con tal motivo la necesidad, no la justicia, que no la tiene semejante idea, antes encierra una iniquidad insigne, la necesidad y las circunstancias apremiantes sugirieron la idea de dividir las calles de una urbe en gerarquías, denominándolas de primero, de segundo y de tercer órden, y las anchuras eran correspondientes á esas diversas gerarquías, por manera que las de primer órden eran las únicas que obtenian la anchura correspondiente al comienzo de esta tercera etapa que vamos grafiando, las de segundo órden conservaban simplemente la anchura que habian obtenido en la etapa anterior, quedando las de tercer órden en la misma estrechez que les habia dado la época de la locomocion pedestre ó ecuestre. El privilegio de pertenecer á la primera gerarquía, se reservó esclusivamente á las calles que en el decurso de esta obra hemos venido calificando de trascendentales, es decir, á las que son como una continuidad de las grandes vias esteriores: las que sirven de enlace á las vias trascendentales entre sí ó con los grandes centros de vida de la urbe, obtuvieron el privilegio de ser consideradas como de segundo órden, habiendo sido las demás relegadas al olvido ó al menosprecio. Es de notar que estas distinciones inícuas se sancionaban al propio tiempo que en la esfera política, se proclamaba cada dia mas alto el principio de igualdad ante la ley, ante la Administracion y ante la sociedad, ¡Tan poderosa y tan irresistible es la fuerza de la necesidad!

Lo peor y mas sensible es que, esas distinciones, obra puramente de la necesidad del momento, hayan subsistido y subsistan todavia con todas sus inícuas diferencias en anchuras, en preeminencias y consideraciones, viéndose algunas calles respirando comodidad y holgura y aseo y riqueza de or-

namentacion; mientras otras continúan aun estrechas, incómodas, hediondas y anti-higiénicas, condenadas al mas completo abandono. Lo que hicieron nuestros padres, tiene su justificacion en las circunstancias; para lo que hacemos nosotros, no es fácil encontrar escusa.

Volviendo á nuestro propósito y narracion histórica, importa notar que en la mayor parte de las urbes, nuevas necesidades y exigencias nuevas vinieron á sorprender á las Administraciones afanadas en dar alguna mayor amplitud á las calles de primer órden. No parece sino que el movimiento urbano, apenas habia empezado á desarrollarse, ya se multiplicaba en todos conceptos y sentidos, estendiéndose y propagándose por todas partes con maravillosa fecundidad; y la anchura otorgada á las calles de primer órden, vióse que no era suficiente ya, ni aun para las de segundo; y entonces se empezó esa que podemos llamar tela de Penélope, que hemos contemplado tegerse y destegerse repetidas y consecutivas veces. La anchura acordada para un año, no se encuentra ya bastante para las necesidades del siguiente, y la acordada para este, no satisface tampoco las del que viene despues, y así hemos pasado y vamos pasando una porcion de años, deshaciendo y condenando hoy, lo que habiamos construido y aprobado ayer. No hay urbe alguna que no tenga algunas calles de las privilegiadas, en que no se observen dos, tres y mas alineaciones diferentes y como escalonadas, que representan gráficamente dos, tres ó mas acuerdos sucesivos, para dar á esas calles diversas anchuras, al compás de las circunstancias y de las nuevas exigencias y necesidades, cada dia crecientes. Nuestros padres obraron así, porque no supieron ni atinaron á hacer mas, y porque tal vez tampoco pudieron: de nosotros hay que decir, que no hacemos mas, porque no queremos.

Ha sido una gran desgracia, que por regla general no haya presidido ningun plan debidamente concertado, á la realizacion de las reformas urbanas, aun de aquellas que con mas énfasis se anuncian, y de grandiosas se califican; es, empero, mas lamentable aun, ver la miseria y mezquindad con que no pocas veces se ha procedido en esta materia. Se comprende y esplica, por mas que no pueda justificarse, que las reformas de algunas calles se hayan limitado á proporcionarles la amplitud precisa para el tránsito de dos carruajes marchando en direcciones opuestas; mas no puede esplicarse ni comprenderse, que para reformar una calle que solo podia dar paso á un carro, se haya conceptuado suficiente darle algunos centímetros mas de latitud: es decir, lo que no es bastante para el tránsito de dos carruajes en opuestos sentidos. Y se comprende menos todavía, que algunas Administraciones en reformas de esta naturaleza tan incompletas, tan ilógicas y absurdas, hayan invertido sumas exorbitantes.

Pasemos ya á otro punto, en que se hace sentir mas la falta de un plan vasto, relativo á las anchuras de las vias urbanas.

En estos sitios, donde la vialidad de todas clases afluye y refluye y se cruza en diversos sentidos y direcciones, ninguna reforma se ha practicado capaz de satisfacer las necesidades del complicado movimiento que en ellos se verifica, ni de evitar los peligros que amagan constantemente á los transeuntes. Todos los proyectos de reforma se han limitado á las calles con abstraccion de sus encrucijadas, como si, estas no fuesen mas que la continuacion de las mismas, ó mejor como si siendo continuacion de tres ó cuatro calles, no hubiesen de responder mas que á una sola calle. Solo en alguno que otro gran centro urbano y en alguna que otra encrucijada, se ha procurado en estos últimos tiempos conceder alguna mayor amplitud á la vialidad, y esto casi siempre de una manera irregular y siempre insuficiente.

Nada tenemos que decir respecto de los simples encuentros en plena calle, pues nada en ellos se ha hecho para mejorar las condiciones de la vialidad. Si en alguno de ellos se ven mezquina y raquíticamente achaflanadas las esquinas; esta mejora casi siempre procede del primer período de transicion, en que la absoluta imposibilidad de las conversiones y revueltas, obligó á regularizar los destrozos que en los ángulos salientes habian hecho los carros. Y no es estraño que en esta última época se haya procedido con tal abandono, puesto que semejantes accidentes se encuentran mas generalmente en calles de segundo y tercer órden, á cuyo funcionamiento las Administraciones se han creido dispensadas de atender, y para los que coinciden en calles de primer órden, se ha creido que bastaban las reformas practicadas en estas, para dejar plenamente satisfechas sus necesidades. En otra parte dejamos ya consignadas las dolorosas consecuencias de semejante abandono.

2 D.

De las reformas relativas á la distribucion, forma y firmes de las vias urbanas.

Para el buen servicio de la vialidad, además de una anchura adecuada, se hace indispensable distribuirla por zonas correspondientes á cada clase, y dar á cada zona la forma y firme mas conveniente á la naturaleza de cada espe-

cie de movimiento. Hemos visto ya, que desde que las calles fueron convertidas en carreteras, aun cuando no tenian las condiciones de tales, se pensó en remedar en ellas la disposicion de las carreteras rurales. En el primer período de transicion de la vialidad ecuestre á la rodada, nada se hizo de provecho acerca de este particular. Se atendia solo á que las nuevas necesidades pudiesen ser mas ó menos penosamente satisfechas, y con corregir esto, se daban las urbes por contentas.

En el segundo período que nos ocupa, todos los géneros de vialidad comenzaron á ser mas exigentes y á reclamar cada uno su parte propia en la via. La estrechez de las calles permitia raras veces acceder á estas justísimas pretensiones, y era casi siempre necesario apelar á ciertas transacciones y acomodamientos en que, preciso es confesarlo, la vialidad pedestre, con ser la mas noble, ha sido constantemente la sacrificada.

En calles donde apenas puede pasar un carro, se han suprimido las aceras, es decir, el medio especial sobre que ha de funcionar el pobre peaton. Si algo ha sobrado; entonces éste ha obtenido ese sobrante, y se le ha dado, ora una sola y estrecha acera por uno de los lados, ora dos, una por cada lado, igualmente estrechas y diminutas, á riesgo de verse aplastado al mas ligero bamboleo del instrumento rodado. Como que el hombre pedestre ha tenido siempre que contentarse con las sobras; cuando la latitud de la calle ha sido bastante para el paso de dos carruajes, se han suprimido tambien las aceras; y si se han dejado, esto ha sido una mistificacion; pues los carruajes han invadido, siempre que ha sido necesario para cruzarse, las aceras que, al efecto, estaban al nivel ó casi al nivel del arrecife.

Siempre se ha preferido dejar cumplidamente atendido el funcionamiento de la vialidad rodada; y por esto aun en calles anchas no guarda proporcion la amplitud del arrecife con la de las aceras. Casi nunca hemos visto en esta distribucion equitativamente respetados los fueros de la vialidad pedestre. No repetiremos aqui las observaciones que en otro lugar acerca de este punto hemos hecho. Al presente, solo debemos consignar la razon de ser de la iniquidad que envuelven; y esta razon está en que la vialidad rodada ha llegado á ser una necesidad imprescindible para todas las urbes, para todas las calles y para todas las casas. Y con tal de tenerla al pié de su puerta, los buenos vecinos consienten en sacrificarse, en correr mil riesgos y hasta en sujetarse á continuadas humillaciones.

Esto, en cuanto á la distribucion de la anchura, aunque mejor dicho estaria de la estrechez, pues es la calidad mas general de nuestras calles. Por lo que hace á la forma, hay que distinguir la acera, donde la hay, del arre-

cite En el comienzo de este segundo período que vamos historiando, la acera no se distinguia del arrecife mas que por algunas que otras baldosas no siempre regulares ni iguales en sus formas, puestas en imperfecta hilera al mismo nivel del suelo del arrecife, hácia el cual se inclinaban. Mas adelante, aun cuando esas hileras fueron regularizándose mas y mas, no perdieron ni su inclinacion ni su posicion respecto del arrecife. Modernamente, cuando se creyó inevitable y urgente oponer algun obstáculo á la invasion de los carruajes en la zona destinada á la vialidad pedestre; se ha acordado dar á la acera algun resalto que impide, aunque no siempre, dicha invasion.

El arrecife que fué cóncavo en su orígen, por ser simplemente arroyo, siguió todavía por algun tiempo en esta forma que, por fin perdió en las etapas de este segundo período; porque era ya necesario que la calificacion de arrecife dada con énfasis á la zona central de la calle, se justificase, siquiera en apariencia, por la forma convexa, cuyos arranques, coincidiendo con la inclinacion inversa de la acera, remedan perfectamente la cuneta de las carreteras rurales.

Por lo que hace al firme, fué en las aceras de baldosa, y sigue siéndolo hasta nuestros dias, aun cuando en algunas urbes se ha probado con buenos resultados el asfalto y tambien ciertas clases de hormigones. El del arrecife, despues de haber probado diversas clases de empedrados, parece preferido el mac-adams, que es el que mas se acerca al firme de las calzadas. Lástima es que la estrechez de la inmensa mayoria de las calles no consienta ese remedo de las carreteras rurales, que indudablemente habia de ser ventajoso.

Se ve, pues, por lo dicho, que la distribucion, forma y firme del piso de nuestras calles, no tiene mas razon de ser que el remedo que las mas veces con notorio provecho en ellas, ha querido hacerse de las carreteras rurales.

3 D.

De todos los demás accidentes sobrepuestos á la via.

Vamos á hacer una rápida reseña de las reformas que han tenido lugar con respecto de algunos de los objetos sobrepuestos á las vias urbanas.

Los poyos adosados á las casas en la época de la locomocion ecuestre, en este segundo período de transicion de aquella vialidad á la rodada, ó bien

desaparecen como obstáculos al libre funcionamiento de la vialidad, ó se colocan, donde la anchura de la calle lo permite, entre la acera y el arrecife para proporcionar un medio de descanso á los peatones.

Los faroles colgados antes de los paramentos, obtienen una colocacion análoga á la de los poyos, cuando la estrechez de la calle no lo impide, con el fin de que alumbren en lo posible por igual la acera y el arrecife.

Los árboles son propiamente una innovacion de este segundo período reformador, pues antes no los habia en ninguna calle. Diríase que espulsado hasta el último rastro de vejetacion del interior de los intervias, donde y en cuanto le ha sido posible, ha venido esta á refugiarse á la calle. En igual caso se hallan los jardinillos. La razon verdadera y genuina de estas innovaciones, es que las Administraciones ilustradas han comprendido los perjuicios que la salud pública podria reportar de que una poblacion numerosa, en el dilatado ámbito de su funcionamiento, se viese privada de una atmósfera no purificada por las salutíferas emanaciones que producen los vejetales, ni por la absorcion que estos ejercen sobre ciertos miasmas atmosféricos; y se han creído obligadas á reemplazar los jardines que desaparecian de los intervias ocupados completamente por elevadas construcciones, con esas plantaciones callejeras. Al fin algo es algo; y vale mas algo que nada, como dice el adagio vulgar.

Los guarda-ruedas que distinguieron el primer período de la transicion, han desaparecido en este último, porque el resalto de las aceras los hace innecesarios. Ahora ya solo existen algunos postes destinados á designar las calles por donde el tránsito de carruajes está prohibido. Tambien en algunas encrucijadas un redondel de guarda-ruedas indica los burladeros en que puede refugiarse con alguna facilidad la vialidad pedestre.

Los abrevaderos han desaparecido del interior de las urbes, cuyas estrechas vias, aun sin semejantes aditamentos y estorbos, no son suficientes para tanto movimiento como en ellos debe operarse. En cambio, se han puesto fuentes de vecindad, cuya colocacion entre la acera y el arrecife, por mas que corresponda á una necesidad comun á todas las vialidades y aun al vecindario estante, no siempre está exenta de inconvenientes que tambien alcanzan á todos.

Donde la reforma se ha hecho sentir con mas fuerza, porque era allí mas necesaria, ha sido en los arcos que atravesaban de uno á otro lado de la calle, sobreposiciones que venian de la época primitiva, que la vialidad ecuestre no rechazó, y que la rodada respetó durante el primer período de transicion; pero que en este segundo período, tan luego como adquirió alguna fuerza,

hizo desaparecer. Eran un obstáculo al paso de carruajes y cargas voluminosas, y las Administraciones, á quienes razones higiénicas no habian conmovido, cedieron complacientes á las exigencias de la vialidad rodada: y los arcos sobrepuestos al arrecife fueron condenados á la destruccion, aun cuando fuesen necesarias indemnizaciones de alguna cuantía. Ahora ya no se vé mas que alguno que otro arco, vivo recuerdo en urbes antiguas de su primitiva época.

2 B.

De las reformas y transformaciones que han sufrido los intervias, en el segundo período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada.

Por lo que hemos dicho de las reformas realizadas en las vias urbanas, durante este segundo período de transicion, puede fácilmente venirse en conocimiento de la suerte que en igual período cabria á los intervias, En efecto, esas reformas viarias han consistido en rectificaciones y ampliaciones, así como en aberturas de algunas aunque pocas calles; ahora bien, para la realizacion de todas esas reformas el intervias ha sido, porque no podia dejar de ser, la única víctima. Para todas se necesitaba terreno que solo el intervias podia suministrar.

Al principio, en lo que hemos llamado primera etapa, dió ese terreno espontáneamente y de buen grado, aunque siempre en pequeñas cantidades, porque la propiedad, sobre comprender la necesidad de las pequeñas rectificaciones y ampliaciones que durante dicha etapa se acometieron, estaba bien convencida de que esas reformas en último resultado habian de redundar en provecho suyo. Pero de todas maneras importa tomar nota de que cada una de esas reformas iba mermando la superficie interviaria.

Vino la segunda etapa, y con ella vinieron nuevas exigencias de la vialidad, y compromisos nuevos por parte de la Administracion. Las rectificaciones y alineaciones habian de ser mas radicalmente uniformes y en mayor escala las ampliaciones. A uno y otro intento opuso el intervias el sólido obstáculo de sus paramentos: pero esta vez no le protegió bastante ese escudo: la Administracion tenia voluntad y medios legales y recursos económicos para realizar las reformas; y los intervias cedieron, y las reformas se ve-

rificaron en los sitios en que se juzgó conveniente, y hasta donde por el momento se creyó necesario; y la propiedad tuvo que limitarse á recibir una indemnizacion pecuniaria por los daños y perjuicios que se le causaban. Y hé aquí que los intervias sufrieron nuevas mermas.

Llegó por fin la tercera etapa, la verdadera época de las grandes reformas urbanas que, aunque no hayan sido muy grandes en sí mismas, y habida razon de lo grande de las necesidades del movimiento siempre crecientes, no han dejado de serlo, comparadas con lo que en las épocas anteriores se habia hecho. Abriéronse algunas nuevas vias, al principio simplemente para continuar ó prolongar otra antigua ó para poner en comunicacion dos que antes no lo estaban, y posteriormente para proporcionar al movimiento vias cómodas y holgadas al través de los grandes centros urbanos, y de uno á otro de sus estremos. Por fortuna de los intervias, aunque no de las urbes, estas reformas han sido pocas en número y limitadas á una zona no muy dilatada; pero ello es que de todos modos por donde quiera que pasaron, dejaron muy mal parados á los intervias, llevándose algunos de ellos por completo, que no fué lo peor, y arrebatando á otros grandes trechos. En esto que para los intervias fué una gran catástrofe, desaparecieron no solo la magnitud, sino las formas primitivas. Como que la reforma no tenia mas objeto que mejorar las condiciones viarias; las Administraciones, ni poco ni mucho se ocupaban de la suerte que en aquella transformacion pudiese caberles á los intervias. De esta manora, á las primitivas causas de irregularidad perimetral, se han agregado otras recientes, que además han amenguado la superficie.

Y como si todas estas causas de perturbacion no bastasen; han venido otras interiores, propias del mismo intervias, que transformándolo tambien interiormente, han producido su desnaturalizacion. Aquí será necesario entrar en otro órden de consideraciones: entremos pues, ya que no hemos de dejar incompleto este pequeño tratado.

Ya hemos dicho en otra parte que, por efecto del gran desarrollo que la locomocion rodada ha alcanzado, se produjo en el fondo de las sociedades humanas una gran movilidad, á consecuencia de la cual la atraccion de los grandes centros urbanos pudo ejercerse con mayor fuerza, mas libertad y mayores resultados, aumentando por ende muy considerablemente la poblacion albergada en las grandes urbes. Este aumento de poblacion envolvia la necesidad de nuevos albergues, y por consiguiente de nuevas construcciones, es decir, de mayor condensacion. Esta necesidad fué, como todas las necesidades, satisfecha; y el intervias fué el que pagó el escote. La trituracion

de su superficie se llevó hasta el último estremo, con el fin de aprovechar de ella hasta el último centímetro. Desaparecieren los jardines, desaparecieron los grandes patios de desahogo, desapareció todo cuanto podia estorbar la esplotacion llevada hasta la mimiedad. Y como todo esto no fuese aun suficiente; se ideó abrir al través de los espacios interviarios, pasadizos ó callejones que creasen artificialmente nuevas fachadas, y proporcionasen algo mejores luces que los patios que reemplazaban,

De esta manera los intervias mermados en las dos primeras etapas de este período y destrozados en la tercera, fueron posteriormente hechos materialmente añicos por sus mismos propietarios, ganosos de aprovechar hasta el último centímetro de su superficie, hasta el último átomo de su espacio.

3B.

De las reformas y transformaciones que sufrió la casa en ese segundo período de transicion de la época de la vialidad ecuestre á la de la rodada.

Despues de lo que acabamos de decir del intervias, de sus mermas primero, y de su trituracion despues, poco ó nada podremos añadir que ofrezca novedad acerca de la reforma ó mejor transformacion que en la misma época que nos ocupa esperimentó la casa, que no es mas que una parte integrante del intervias, y en la cual, como parte, se han de reproducir los mismos efectos provenientes de idénticas causas, que en el intervias, como todo.

El intervias fué triturado á causa del aumento que tomó la poblacion en los grandes centros urbanos; pues bien, la casa sufrió por idéntica causa esa misma trituracion, solo que esa trituracion fué mas general, mas minuciosa, y se verificó en todos conceptos, en todas direcciones y sentidos. La trituracion de la casa alcanzó desde el suelo, no, decimos mal, desde el subsuelo, desde la mayor profundidad á que cómodamente pudieron llegar las construcciones, hasta las mayores elevaciones que consentian las respectivas ordenanzas de policía urbana, ó hasta donde era posible burlarlas. Esa trituracion fué en el sentido vertical y en el sentido horizontal. No ha habido medio imaginable que no se haya empleado, para dar á la casa mayor número de pisos, mayor número de habitaciones, mayor número de piezas. La situacion á que la casa ha llegado despues de tantas trituraciones, está á la vista

de todos; y nosotros la hemos descrito lo mas minuciosamente posible al tomar nota é inventario de la urbanizacion actual; por consiguiente, aquí solo debemos consignar que esa transformacion radical que ha sufrido, tiene su razon de ser en la estraordinaria y casi súbita concentracion que se ha verificado en las sociedades humanas, durante este último período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la rodada, y mas especialmente desde que un nuevo sistema de locomocion perfeccionada, ha venido á acrecer los efectos de la rodada, y á inaugurar en la historia de la vialidad humana, una nueva época que promete ser incomparablemente mas fecunda que todas las anteriores.

4 B.

De las reformas y transformaciones que las urbes en su conjunto sufrieron en el segundo período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada.

Recordando los resultados producidos por ese período de transicion en las vias, en los intervias y en las casas; se presenta desde luego á la imaginacion la idea de lo que han debido ser estos resultados considerados en el conunto de la urbe.

El conjunto de las urbes ha esperimentado una verdadera transformacion, mejorando tan notablemente sus formas y aspecto esterior, como ha disminuido en el fondo la comodidad y bienestar de la familia y del individuo. Todo lo que se vé á primera vista, todo ha mejorado: lo que no se vé, lo que se esconde y encierra en el interior del hogar doméstico, esto es lo que ha perdido mucho, muchisimo en ese trueque. Vias espléndidas y al parecer holgadas, pero que al recorrerlas á pié, á caballo y en coche, oponen á cada paso dificultades y tropiezos, y amenazan á cada momento con nuevos peligros: construcciones grandiosas, risueñas, elegantemente decoradas, pero que encierran habitaciones raquíticas, incómodas é insalubles; hé aquí lo que presentan, y lo que son las urbes actuales despues de la transformacion que en ellas ha causado la transicion de que estamos hablando. Se parecen á esos desgraciados seres que por medio de afeites y de ricos trajes se empeñan en encubrir las enfermedades y achaques que interiormente les consumen y acaban.

La vialidad rodada, con la exuberancia de movimiento que ha producido, y el estraordinario acrecentamiento de poblacion que ha ocasionado, puso en un gravísimo apuro á las Administraciones, que en medio de su aturdimiento, sin medir la estension del mal que se les venía encima, sin calcular su trascendencia, y sin miras ulteriores de ningun género, trataron solo de salir del conflicto. El movimiento habia duplicado, triplicado, decuplicado en pocos años; era pues indispensable proporcionarle mejores y mas holgadas vias para su funcionamiento. La poblacion habia alcanzado en el mismo período un incremento análogo; era, pues, preciso suministrarle mayor número de habitaciones. Y todo esto era indispensable conseguirlo y realizarlo en la misma área y sobre el mismo terreno que tenian las antiguas urbes, limitadas y constreñidas todas, ora por seculares murallas, que eran las mas, ora por barreras fiscales, que eran las menos; pues aun cuando parezca natural que al aumento estraordinario del contenido, hubiese seguido la idea y la resolucion de aumentar proporcionalmente el continente, dando á las urbes mayor ámbito; la historia contemporánea nos demuestra que para elaborarse y encontrar favorable acogida la idea de ensanches, ha sido preciso el transcurso de muchos años. ¡Tan arraigada estaba la preocupacion de que toda urbe principal, de alguna representacion y categoría, habia de tener como complemento indispensable las murallas, y cuando no las barreras fiscales!

De todos modos, lo cierto es que en los primeros momentos se trató solo de que en la misma superficie cupiesen mayores y mas ámplias vias, mayores y mas ámplias casas. Y por mas que envuelva un verdadero contrasentido el aumento simultáneo de la superficie vial y de la habitable, pues la una no puede subsistir sino á espensas de la otra; resolvióse, sin embargo, el difícil problema, y se llevó á cabo la transformacion. Pero ¿de qué manera?

La Administracion clasificó á su manera, como hemos visto ántes al tratar de las vias, las calles de la urbe en tres gerarquías, y concentrando sus cuidados en las de primer órden, hizo muy poco en favor de las de segundo y nada para las de tercero. De todos modos, estas reformas viarias, por incompletas y mezquinas que fuesen, que lo fueron, iban amengando el área habitable; y por consiguiente disminuian la entidad destinada á dar cabida y albergue á la poblacion estante que iba siendo mayor por momentos. La Administracion, sin embargo, so pretesto de que solo tenia que atender á las necesidades públicas, y considerando meramente privadas y de interés particular las relativas á la habitabilidad; hizo caso omiso de estas, dejando su solucion á ese mismo interés privado, que favorecido por tal medio, se despachó, como vulgarmente se dice, á su gusto. La cuestion no era ya del

suelo, sino del cielo, por decirlo así, ó del espacio, puesto que con el auxilio de la sobreposicion de pisos, la estension superficial podia indefinidamente multiplicarse; al paso que por medio de la trituracion ó subdivision en el sentido vertical, podian multiplicarse tambien las habitaciones y las piezas. Llevóse, pues, á cabo la sobreposicion y la trituracion; y cada intervias fué tomando las proporciones de una urbe, y cada casa las de un barrio. Momentos hubo en que la Administracion contemplaba con fruicion candorosa ese amontonamiento y conglomeracion de pisos, habitaciones y piezas, porque, paso que le quitaban los cuidados de procurar alojamiento al escedente del vecindario, aumentaban ostensiblemente lo que se llama riqueza pública y materia imponible. Así puede decirse que esta transformacion se realizaba con general aplauso, si se esceptúan los inquilinos que veian y tocaban cómo sus comodidades y bienestar doméstico disminuian al mismo compás que subia el precio de los alquileres.

Por otra parte, el ornato público, el aspecto del conjunto iba ganando de una manera admirable. Cada intervias parecia un palacio, y las calles un tanto mas anchas y mejor alineadas, sobre todo las de primer órden, las privilegiadas, las que habian de visitar los viajeros, mas que calles parecian paseos. Y la Administracion por su parte por vanidad á veces, es preciso decir la verdad por completo, y tambien á veces obedeciendo á un sentimiento de humanidad dispertado por los higienistas, plantaba árboles y construia jardinillos donde quiera que encontraba para ello espacio. Y además procuraba con afan y á costa de los mayores sacrificios, que todos los ramos del servicio público estuviesen esmeradamente atendidos, para lo cual le ofrecian abundantes recursos los rendimientos de los derechos de puertas, que crecian de una manera fabulosa.

Tales han sido las causas y la razon de ser, y tales los efectos y los resultados de esa transformacion que en pocos años, que para la vida de la humanidad son momentos, han esperimentado los grandes centros de la vida urbana. Por tales medios han llegado nuestras urbes á ese estado de deplorable magnificencia que ni satisface ni corresponde á las necesidades presentes, y que inspira á los hombres pensadores sérios cuidados, fundados recelos y desconfianza para el porvenir.

Tocaria ahora entrar en el exámen de lo que han hecho, hacen ó piensan hacer las Administraciones para sobreponerse al presente conflicto, para mejorar la situacion actual y para prepararse y adquirir algunas garantías y seguridades para lo futuro; pero antes importa conocer el método seguido y los recursos empleados en la ejecucion de obras tan considerables en que

tantos millones se han invertido; porque el positivismo de nuestra época nos obliga á inquirir hasta la razon de ser de los gastos hechos y de la manera de hacerlos, á fin de saber si lo hecho es un ejemplo que pueda y deba seguirse, ó que deba evitarse en lo porvenir.

3 A.

De los medios económicos empleados para llevar á cabo las reformas urbanas.

Las reformas urbanas, aun las con mas pompa anunciadas, examinadas con la piedra de toque de la esperiencia, resultan siempre mezquinas, inadecuadas, incompletas é insuficientes; pero en cambio han costado muy caras. Aturden y espantan las sumas invertidas para mejorar el servicio de la vialidad que al fin ha quedado pésimamente servido, y para dejar la habitabilidad abandonada á su suerte, que por cierto es bien poco lisongera. Los libros de la Administracion arrojan sumas enormísimas, y no bastando á pagarlas el numerario contante, ha tenido que apelarse al crédito: no bastando los recursos actuales, ha habido que empeñar los futuros. Este es un hecho positivo, indubitable, que todo el mundo reconoce, porque sus efectos á todos alcanzan, porque de una manera mas ó menos directa, mas ó menos sensible, todos los pagamos. Ahora bien, ¿cuál es la razon de ser de esa enormidad de gastos? ¿Provienen estos del valor natural y genuino de la cosa, ó son efecto del método, forma y manera de verificarla? Para juzgar con acierto, conviene inquirir los medios económicos á que se ha apelado para llevar á cabo las reformas. Examinémoslos, pues.

No se crea que vamos á averiguar el mecanismo material ó el técnico que se haya observado en la ejecucion; esto seria mezquino é indigno y supérfluo por demás, ya que áningun resultado positivo habria de conducirnos.

Lo que nos incumbe examinar es, cómo la Administracion ha adquirido la facultad de obrar en los terrenos antes ajenos, para convertirlos en públicos, y de qué clase de recursos ha echado mano para conseguirlo.

Dejamos apuntado ya con cuánta tenacidad y obstinacion resistió la propiedad en el primer período de transicion, á que se tocase en lo mas mínimo á la edificacion existente, y como esa resistencia fué vencida en el segundo período. Recordaremos, sin embargo aquí, por qué medios se consiguió este

triunfo, porque esos mismos medios vinieron á constituir la base del metódo seguido en estos últimos tiempos, aun despues que la ley sancionó la espropiacion por causa de utilidad pública.

Dijimos entonces que en la primera etapa del segundo período habia mediado un convenio, tácito á veces, y á veces espreso y escrito, en virtud del cual la propiedad cedia la parte del terreno, siempre pequeña, que se le exigia para rectificar las alineaciones ó dar un poco mas de holgura á la calle, concediéndole la Administracion en cambio la facultad de levantar los edificios á mayor altura, y para establecer nuevos pisos. Pues bien, en las etapas sucesivas, cuando ya no era posible ese recurso de las compensaciones, por haber llegado á su máximum las alturas; y cuando era cada dia mas urgente procurar á las calles mayor amplitud; hubo de buscarse otro recurso ú otro medio para conseguir que los propietarios hiciesen nuevas concesiones de terreno. El medio que naturalmente se ocurrió, fué el de comprar y pagar en numerario ese terreno; y como no siempre se manifestaban los propietarios dispuestos á vender y siendo además siempre muy exigentes en la fijacion de precios, se escogitó el medio de obligarles á vender prévia justipreciacion, todo el terreno que fuese necesario, por causa de utilidad pública. Es decir, que vino á sustituir á las antiguas compensaciones la venta, primero voluntaria, y despues forzosa.

Puestas las cosas en tal situacion, no se necesita ser muy lince para comprender desde luego, que tanto en las ventas voluntarias, mientras subsistieron, como en las forzosas, que vinieron despues, en la fijacion de los precios habia de influir mas poderosamente el propietario que atendia inmediata y personalmente á sus intereses, que la Administracion que carecia de los medios de descender á los mas minuciosos detalles, que el individualismo busca siempre, y sabe encontrar y aprovechar.

Por de pronto y por regla general, los terrenos así comprados, como que eran los lindantes con la via pública, se apreciaron como de fachada, sin tener en cuenta, que de fachada serian tambien los que despues de las rectificaciones y ampliaciones, habian de quedar asimismo adosados á la calle. Si ha sido necesario derribar algun edificio; se ha pagado como buena una fachada ya antigua, de poca vida, tal vez ruinosa.

Los perjuicios, porque en la justipreciacion se han tenido siempre en cuenta, se han estimado por lo regular de una manera muy exagerada, sin tener en consideracion los beneficios y ventajas que por consecuencia de la misma mejora callejera, habian de obtener y realmente han obtenido las construcciones de nuevo levantadas.

Así la Administracion ha debido pagar, además de los terrenos, todos los desperfectos y menoscabos que los mejoramientos urbanos han podido causar ú ocasionar; y la propiedad ha reportado todos los beneficios provenientes de esos mismos mejoramientos. De esta manera se comprende, cuán ruinosas para unos y cuán ventajosas para otros, han debido ser las obras urbanas, en tan gran número, aun que sucesivamente, en estos últimos tiempos emprendidas y llevadas á cabo.

A veces, sin embargo, ha dejado de seguirse este método. El interés particular, y esto es muy significativo, comprendiendo el enorme lucro que de la realizacion de una obra de esta naturaleza habria de reportar, impaciente porque la Administracion, regularmente por falta de recursos, no pudiese ejecutarla, ha solicitado y obtenido en ocasiones la facultad de realizarla, ora auxiliado en parte por la Administracion, y ora, que es lo mas notable, de su esclusiva cuenta.

No queremos entrar en los pormenores de lo que en todas partes se ha hecho con respecto á enagenaciones forzosas, rectificaciones y ampliaciones de las vias urbanas. ¿Quién ignora los mil ingeniosos medios puestos en juego por el individualismo, á fin de obtener las mayores ventajas posibles de los sacrificios hechos por la municipalidad ó por el Estado? Solo diremos que, de ese proceder activo por un lado, y casi meramente pasivo por el otro, aparte de los enormes perjuicios económicos que hay que lamentar, ha resultado que en el fondo de la mayor parte de las mejoras viarias llevadas á cabo, se hagan notar mas los beneficios obtenidos por la propiedad, que la verdadera satisfaccion de las necesidades del movimiento.

La propiedad, sin embargo, con su avariciosa y exigente conducta, se ha perjudicado de una manera muy lamentable, tanto mas, cuanto que sus perjuicios han trascendido á los intereses generales en virtud de esa misteriosa ley de solidaridad que á todos los elementos constitutivos de la sociedad une y estrechamente enlaza. Esa conducta de la propiedad ha sido causa inmediata y positiva de que las obras de mejoramiento urbano hayan tenido que limitarse y reducirse, proviniendo de ahí, que al paso que unos propietarios hacian, como vulgarmente se dice, su agosto, otros muchos, el mayor número seguramente, veian las mejoras alejarse del distrito ó calle en que tenian sus fincas, y á cuya reforma no alcanzaban los recursos públicos, mas que agotados en las calles privilegiadas.

Por lo que toca á los fondos consagrados al mejoramiento urbano, hemos de decir, que unas veces, aunque raras y muy contadas, los suministró el Estado en parte y coadyuvando los esfuerzos de la municipalidad, por consi-

derarse la mejora urbana como de utilidad pública y general; pero por lo comun han sido las municipalidades las que han sufragado por completo los gastos.

El método seguido para allegar recursos, ha sido casi siempre y en todas partes el de impuestos indirectos ó arbitrios; porque aun cuando se haya apelado con frecuencia al crédito, levantando sucesivos empréstitos, al pago del capital é intereses de estos, se han consagrado dichos arbitrios, y por lo mismo esto no quiere decir mas, sino que al caudal directamente invertido en las obras urbanas, hay que añadir, con respecto al verdadero gravámen impuesto al municipio, los intereses de ese caudal devengados hasta su total amortizacion.

De todo esto resulta; que todos han contribuido á pagar las reformas y mejoras urbanas de que todos habian de disfrutar, si bien que algunos, de una manera mas especial, directa é inmediata, además de lo que como parte integrante del público les correspondiera, y que esta desigualdad, no tanto debe lamentarse por la iniquidad que encierra, como por haber sido un obstáculo á la realizacion de la general y completa transformacion de las urbes, tal cual la reclamaban, no solo la transicion de la época de la vialidad ecuestre á la rodada en todas sus fases y períodos, sino tambien la necesidad de prepararlas y disponerlas para otra nueva transicion á que estamos abocados, que sin sentirlo se está operando, á la que es preciso hacer frente desde luego, y dirigirla por la senda que la ciencia y el tecnicismo indican, si no se quiere que las sociedades humanas sufran en adelante, á pesar de la costosa esperiencia de nuestra generacion, los mismos perjuicios, rémoras y obstáculos con que hasta aquí se ha tropezado.

Ahora bien; para preparar las urbes, á esa nueva época de la vialidad perfeccionada, á esa época del vapor y de la electricidad, ¿se ha hecho, se hace algo? Esto es lo que vamos á examinar en el capítulo tercero siguiente, con que terminará este libro, como que dicho capítulo es el que sirve como de transicion á la Parte Segunda, donde empezaremos á esponer los medios científicos y técnicos, teóricos y prácticos que para remediar los males presentes de las urbes y prevenir otros análogos, pueden y, en nuestro concepto, deben emplearse.

CAPITULO III.

DE LAS REFORMAS Y TRANSFORMACIONES VERIFICADAS EN LAS URBES, PARA PREPARARLAS Á LA TRANSICION DE LA ÉPOCA DE LA LOCOMOCION RODADA ORDINARIA, Á LA DE LA PERFECCIONADA.

Que la vialidad perfeccionada, esa vialidad que marcha con asombrosa rapidéz y pasmosa regularidad, y arrastrando de una vez pesos enormísimos á impulsos de una fuerza mecánica que el hombre mide y combina, disminuye ó aumenta, graduándola á su gusto; que esa vialidad que cuenta como auxiliar poderoso y eficaz un elemento tan sorprendente como la electricidad que trasmite instantáneamente á grandísimas distancias la voluntad imperativa del hombre; que esa vialidad que nosotros mismos que la empleamos y usamos, no encontramos términos hábiles para alabarla lo bastante ni para espresar la sorpresa que aun despues de tenerla tan conocida, nos causa; que esa vialidad que permite y facilita la locomocion á largas distancias, de familias é individuos los mas desgraciados que antes se habrian visto condenados á vejetar en el estrecho y reducido círculo de la comarca en que nacieron; que esa vialidad veloz, económica, fácil, cómoda, democratizada, constituye una verdadera época diferente de todas las anteriores en la marcha progresiva de la humanidad; es una verdad tan sencilla, tan resplandeciente y evidente de tal manera, que puede compararse con las grandes verdades fundamentales que los antiguos filósofos denominaron *per se notas*, como que basta enunciarlas para comprenderlas; y por lo mismo creeriamos perdido miserablemente el tiempo que quisiésemos consagrar á demostrarlo.

Tampoco creemos necesario evidenciar que la nueva vialidad produjo desde su aparicion, que sigue produciendo, y producirá con creces mas adelante, grandes cambios y modificaciones en la manera de ser de las sociedades humanas, porque parece imposible que haya quién ponga en duda esos efectos tan palmarios, que ya por su generalidad á todo el mundo alcanzan. Nosotros, por otra parte, no podemos ocuparnos de esos cambios y modifica-

ciones en el sentido ámplio de la influencia que han ejercido, ejercen y mas adelante habrán de ejercer en la humanidad. Tarea es ésta muy digna de los beneméritos cultivadores de la filosofía trascendental. Esta cuestion y otras parecidas, nosotros no podemos tratarlas mas que bajo el punto de vista de la urbanizacion, considerándolas con relacion á la urbe.

Limitada, pues, nuestra tarea á tratar de la nueva vialidad, que se llama perfeccionada, en sus relaciones con la urbe, se nos objetará tal vez que, no habiendo penetrado la locomotora en lo interior de las urbes, no han podido sentirse en el interior de éstas los efectos del nuevo sistema de locomocion, y que, por consiguiente, nada podemos decir acerca de este particular que sea de utilidad práctica. Diremos en primer lugar que esta objecion hubo de ser la misma que se opusiera cuando empezó la época de la locomocion rodada. Tampoco entonces habian entrado los carruajes en las urbes; y porque allí no los veian, dejaron aquellas cándidas generaciones de prevenirse para cuando entrasen, persuadidas por otra parte de que la entonces nueva locomocion no podia ejercer, sobre su vida y manera de ser, influencia alguna. Y, sin embargo, en uno y en otro concepto insignemente se equivocaron. Los instrumentos rodados, no solo entraron dentro de las urbes, sino que otras generaciones posteriores fueron á buscarlos con afan, ganosos de participar de sus lucrativos efectos; y los introdujeron con empeño hasta en el recinto de los hogares. Y fué que la idea de las ventajas resultantes de la aplicacion de aquellos, instrumentos, iba ganando desde el primer momento nuevo terreno, penetraba en todos los ánimos, favorecida por la esperiencia, y bien pronto llegó á generalizarse y á predominar, siendo en consecuencia la conviccion general é íntima de que los carruajes habian llegado á ser una necesidad social.

Nosotros creemos firmemente que, con respecto á la locomocion perfeccionada ha de verificarse, y aun juzgamos que se está ya verificando un fenómeno idéntico. La esperiencia de los inmensos beneficios que la nueva locomocion trae consigo, no puede ser, ni mas favorable, ni mas evidente, ni mas inconcusa. De manera que, aun hoy, cuando cabe decir que el nuevo sistema está en sus principios, tal vez no se encontraria un solo hombre urbano que no quisiese ver la locomotora funcionando por el interior de las urbes, por todas las calles, por enfrente de su casa, para tenerla constantemente á su disposicion. Se nos dirá que falta la base á la comparacion entre una y otra época, entre una y otra vialidad; puesto que el carro puede funcionar sobre cualquier terreno un tanto igual y firme, al paso que la locomotora requiere un medio especial y condiciones peculiares, adecuadas á su natura-

leza, que no siempre ni en todas partes es posible proporcionarlo. Y nosotros contestaremos que no hemos comparado la vialidad con la vialidad, sino el sentimiento público de una y otra época, único dato á nuestro modo de ver necesario; pues la observacion y esperiencia de todas las épocas y períodos de la vida de la humanidad, han creado en nuestro ánimo la conviccion íntima y profunda de que cuando un sentimiento, cuando un deseo práctico llega á adquirir grandes proporciones, á difundirse y generalizarse en la humanidad, ese deseo se vé bien pronto atendido, no tarda mucho en verse satisfecho. Así que, contemplando que de dia en dia va generalizándose mas y robusteciéndose el deseo de que la locomotora sea un instrumento de locomocion urbana al servicio del individuo, abrigamos la conviccion íntima y profunda de que ese beneficioso instrumento, al cual hoy cerramos las puertas de nuestras urbes, ni mas ni menos que las antiguas urbes cerraron las suyas á los carruajes, penetrará por ellas y vendrá á acrecentar la suma de bienestar de los hombres urbanos.

Si se nos pregunta cómo y cuándo se verificará esto; responderemos que lo ignoramos, tanto como seguros estamos de que el hecho se realizará. Hay mas: la ciencia y el tecnicismo trabajan ya hace algunos años con decidido empeño para conseguirlo, como lo atestiguan el sin número de pruebas que de contínuo se están haciendo, y nos anuncian con frecuencia los periódicos, para reducir las exigencias que hasta ahora presenta la locomotora, para hacerla mas subordinada y mas dócil á la voluntad del hombre. Su auxiliar, el telégrafo eléctrico, se ha popularizado ya mucho, tanto que solo le falta, como si dijésemos, un paso para domesticarse é individualizarse, segun creemos que lo hará en una época no muy distante. Creemos tambien, por lo mismo, que tras una série de esperimentos, tentativas y evoluciones, la locomotora acabará por urbanizarse, y no queremos decir domesticarse é individualizarse, á fin de evitar que los hombres poco reflexivos y superficiales nos tachen de escribir una nueva novela *del Mundo tal cual será.*

Por lo demás, ello es lo cierto é innegable que el silbido de la locomotora en su rápido paso al pié de nuestras urbes, donde deja sin cesar depositados numerosos trenes de viajeros y mercancías, que reparto y desparrama despues por el interior la locomocion rodada con sus multiplicados instrumentos de todas formas, tamaños y categorías, ello es que el incalculable movimiento que de resultas de esto en la urbe y en la campiña se desarrolla, nos advierte con estrepitosa y contundente elocuencia que la antigua manera de ser va desapareciendo, al paso que va creándose una nueva situacion, cuyos alcances y trascendencia es difícil medir y prever. Estamos en una

verdadera época de transicion, y si no queremos merecer las censuras, quejas recriminaciones que dirigimos á las generaciones que nos han precedido, y que las venideras podrán dirigirnos con mas justicia y mayor fundamento; preciso se hace emprender algo, hacer mucho para ayudar, favorecer y dirigir esa transicion. ¿Qué es pues, lo que se ha hecho en este sentido y con tan necesario objeto?

Algo se ha hecho realmente, que aunque poco, revela cuando menos el propósito de emprender algo, para responder á una gran necesidad. ¿Y cómo era posible que las Administraciones y los pueblos contemplasen indiferentes el sorprendente desarrollo del movimiento verificado en las campiñas y en las urbes á impulsos de la locomotora y del telégrafo? En los principios, embargados los ánimos por la admiracion y sorpresa, nadie pensó en obrar, y las diversas clases de vialidad preexistentes solo se ocuparon de evitar el encuentro de un enemigo terrible, cuyo ímpetu era funesto, razon por la cual, aparte de lás mil precauciones tomadas en despoblado, las urbes le cerraron, como digimos antes, sus puertas. Calmados empero, los ánimos, empezó un período de reflexion, se comprendió que el mónstruo no era tan temible, pues encerrado en una estrecha zona, por mas que su estraordinaria velocidad pudiese causar desastrosos efectos, no era difícil evitarlos desde que se comprendió que el hombre podia enfrenar algun tanto su impetuosa carrera. El miedo y la preocupacion cedieron su puesto á la razon y á la calma; y desde entonces se está trabajando con mas ó menos acierto para que las urbes, ya que no puedan disfrutar en su interior de los beneficios de la locomocion perfeccionada, cosa que se ha creido punto menos que imposible hasta estos últimos tiempos, no se viesen cuando menos privadas de toda participacion en el triunfo del regenerador movimiento.

En la creida imposibilidad de dar acceso á la locomotora por el interior de los recintos urbanos, juzgóse lo mas oportuno y hacedero rodear esos recintos por medio de ferro-carriles perimetrales que se han llamado de cintura, los cuales, atravesando por todas las estaciones inmediatas, y estando en contacto y comunicacion, así con las vias trascendentales afluyentes del esterior, como con algunas del interior, hiciesen el oficio y prestasen los servicios de una via colectora á la par que distribuidora del movimiento, así ordinario como perfeccionado, de suerte que fuese como el vínculo y enlace entre uno y otro. Si bien se examina, esto que se ha hecho ó se está haciendo en casi todas las grandes urbes que están en contacto con mas de un ferro-carril, no es mas que un remedo de las antiguas carreteras de ronda, ideadas por nuestros antepasados en la época de la vialidad rodada y en el período en que esta

adquirió mayor importancia por haber desarrollado mayor celeridad, la que llegó á creerse peligrosa para el interior de las urbes. Esto prueba que el hombre, puesto en circunstancias iguales ó análogas, obra siempre de idéntica manera, y hace presentir al mismo tiempo que, así como vemos hoy discurrir por nuestras calles y á gran velocidad las diligencias y los coches, precaviéndonos contra sus ímpetus, sin, empero, asustarnos; se verán asimismo andando el tiempo de la misma manera las locomotoras.

Esos ferro-carriles de ronda en algunas urbes son menos apartados del centro que en otras, habiéndose ideado ingeniosos medios para inspirar confianza á las demás vialidades, y no chocar con las preocupaciones vulgares, al propio tiempo que se evitaban costosísimas y casi inabordables espropiaciones. Unas veces se han levantado los ferro-carriles por encima del nivel de los tejados, y otras se los ha hecho subterráneos por debajo de los cimientos de las construcciones. Estos ingeniosos proyectos, con mas que regular éxito realizados, al paso que van familiarizando al público transeunte con la locomotora, á la cual ya nadie en tales urbes mira con prevencion ni con sobrecogimiento y espanto, vienen á evidenciar que ya solo la idea económica se opone á la abertura de ferro-carriles urbanos, porque allí donde se han abierto y están funcionando esos de que estamos hablando, se abririan, ¿quién lo duda? otros mas al nivel del suelo. si no arredrase á los constructores la cifra representativa de las espropiaciones.

Tanto es así, como que en alguna que otra urbe en que hay calles, cuya anchura permite el simultáneo funcionamiento de la locomotora y de las vialidades ordinarias, se han establecido ya ferro-carriles verdaderamente urbanos. En otras partes, la tentativa se ha hecho sustituyendo al motor mecánico el animal, que, como nos es mas familiar, y marcha con menos velocidad, no asusta ni espanta á los transeuntes.

Laudables son, fuera de toda duda, todos estos y otros esfuerzos que se hacen, encaminados á preparar y disponer la urbanizacion en la transicion de la época rodada ordinaria á la de la perfeccionada. Todas esas tentativas revelan la existencia de un sentimiento íntimo de la necesidad que hay de coadyuvar esa transicion, y la idea que germina en la mente de todos, principalmente de las personas inteligentes é idóneas, de que es preciso y urgente escogitar los medios conducentes á transformar y convertir la urbanizacion actual, que mas ó menos adecuadamente responde á las necesidades de la vialidad rodada ordinaria, en otra urbanizacion que responda igualmente, mas por completo, mas acertadamente á las de la vialidad perfeccionada con todas sus circunstancias y consecuencias.

Nosotros, que hace algunos años hemos sentido esa necesidad, y hemos acariciado esa idea, despues de haber profundizado todo cuanto ha estado á nuestros alcances en esa cuestion que viene á ser el foco á donde convergen todos nuestros estudios, todas nuestras miras, todas nuestras aspiraciones, no hemos encontrado mas que dos medios que puedan conducir á una solucion satisfactoria. Es el primero, entregarse enteramente en brazos de la ciencia, obedecer ciegamente sus luminosas inspiraciones, y prescindiendo de todo lo existente, y sobreponiéndose á todo linage de preocupaciones, llevar al terreno de la realizacion sus inconcusos principios. Es el segundo, el de buscar en el ingenio y en el arte, sin olvidar, empero, los principios de la ciencia, medios y recursos que, conciliando lo existente con las exigencias de lo que es, y dentro de un plazo no muy largo se presiente ya que ha de venir, coadyuven y secunden y apresuren la transicion de una á otra época de una á otra manera de ser. El primero se presenta desde luego como conveniente y hasta necesario para las nuevas fundaciones y ensanches no limitados de las urbes: el segundo parece á primera vista el mas adecuado á las reformas. Uno y otro, sin embargo, se encuentran tan íntimamente enlazados, que el segundo no puede existir sin el primero; y el primero sin el segundo seria incompleto, y solo podria producir resultados prácticos de reducida importancia.

Al formular el proyecto de reforma y ensanche de Barcelona, hemos reconocido la necesidad de apelar á ambos medios, ora porque se trata á la par que de la obra de mejoramiento de una urbe antiquísima, de fundar á su lado y en armonía con ella otra nueva, y ora tambien porque, al proponer el primer ejemplo práctico de aplicacion de nuestros principios, creimos conveniente y oportuno no asustar con un rigorismo estremado, y ofrecer por lo mismo una especie de transaccion conciliadora entre las exigencias de la teoría por un lado, y las habituales reglas de la práctica por otro. Por esto hemos tenido necesidad de establecer primero una teoría, y esponer luego los preceptos y reglas conducentes á reducir á la práctica los principios científicos. Tal es el objeto de la PARTE SEGUNDA, consagrada á la esposicion de la teoría, y de la TERCERA, destinada al tecnicismo, reservando para la CUARTA el desarrollo del ejemplo práctico aplicado á Barcelona.

Pasaríamos desde luego á tratar de la teoría; si la suma importancia que damos á la urbanizacion, considerada como hecho, no nos obligase á demostrar préviamente, por medio de un ejemplo concreto, contundente é irreprochable, y con el auxilio indiscutible de los guarismos, que todo cuanto hemos dicho en términos abstractos y generales acerca de los elementos cons-

titutivos de nuestras urbes, de su organismo, de su funcionamiento y de sus resultados; no es una declamacion ampulosa y vana, sino un hecho inconcuso, tangible, y por desgracia evidente, y en demasia comun. Para obtener este ejemplo hemos debido demandar á la estadística sus datos, y sus noticias y sus observaciones, relativos á la misma urbe en que nuestros estudios principalmente se concentraban. Y aun cuando no siempre hemos encontrado lo que apeteciamos y habiamos menester; supliendo en parte por medio de trabajos concienzudos lo que nos faltaba, hemos llegado á reunir un cuadro estadístico urbano que no es completo, que dista mucho de ser lo que habríamos deseado que fuese, pero que así y todo, servirá grandemente para poner en relieve lo que es en nuestros dias un gran centro urbano, y de que manera funciona en él la poblacion que alberga, así como las consecuencias que semejante funcionamiento produce.

Si la urbanizacion fuese una cosa mas estudiada y mejor conocida; podríamos haber relegado la estadística al final de este trabajo, á la manera de un apéndice ó nota de esclarecimiento y consulta, que es como por lo regular acostumbra hacerse. No es, empero, así: la estadística tiene para nosotros estremada importancia; pues la consideramos como último resúmen del análisis que en este tomo hemos hecho de todo cuanto constituye la urbanizacion, y como tal es el punto de partida, mas interesante para llegar con todo el acierto posible á la fundacion de una teoría urbana. Por esto, antes de tratar de esta en el TOMO TERCERO, destinamos el SEGUNDO á la esposicion estadística que constituye como el complemento del tratado de urbanizacion considerada como un hecho.

Pedimos otra y otra vez benévola indulgencia para nuestros humildes trabajos.

FIN DEL TOMO PRIMERO.

ERRATAS NOTABLES.

PÁG.	LÍN.	DICE.	LÉASE.
28	10	§. VII.	§. VI.
29	15	Sabe.	Sabia
55	36	valles. Despues, ... entre sí.	valles; y epilogando luego esta misma descripcion en el (§. II.)
77	29	comprenderlo.	emprenderlo
84	25	*tugario*.	*tugurio*
106	28	*Cacirum*.	*Castrum*
108	18	compresion.	comprension
116	12	con.	como
121	3	§. II.	§. III.
131	11	institutos.	instintos
182	9	godo-bericas.	godo-ibéricas
187	12	fragante.	flagrante
	18	nuestra.	nuestro
		(*Lámina III, figura* 1.ª	*(Lámina III, figura* 4.ª)
	28	*Hovhelaga*.	*Hochelga*,
189	20	(*Lámina III, figura* 2.ª)	*Lámina II, figura* 4.ª)
191	18	enranecimiento.	enrarecimiento
194	10	crece.	merece
199	19	*in fraganti*.	en flagrante
209	14	obedener.	obedecer
228	24	minas.	ruinas
242	26	calificadas.	edificadas
246	8	(*Lámina III, figura* 1.ª)	*(Lámina III, figura* 4.ª)
258	25	es.	el
265	27	esr.	ser
277	23	aded.	edad
282	11	(*figura* 13.ª)	*(figura* 11.ª)
284	31	esterior.	interior
286	28	vializacion.	vialidad
288	2	*talwck*.	*talwek*
299	34	lo.	la
309	31	*Lámina IV, figuras* 11, 12, 13 *y* 14, y en la *Lámina V, figuras* 8, 16, 17 *y* 18.	*Lámina V figuras* 8, 9 y 10 y en la *Lámina IV figuras* 16, 17 y 18.
310	15	su á objeto.	á su objeto.

PÁG.	LÍN.	DICE.	LÉASE.
312	38	sobresuelo	suelo
328	36	*figuras* 2, 3 y 4 *de la Lámina VI*	*figura* 1.ª *de la Lámina VI*
336	21	espresa	espresar
339	12	obra	obrar
340	8	*in fraganti*	en flagrante
358	23	*figura* II	*Lámina VII, figura* II.
373	21	homolo-gisnio	homolo-gismo
392	20	cuadrilatadismo	cuadritalerismo
393	8	vivienda impuesta	vivienda, impuesta
402	25	esposicion	esposicion
403	8	varias	viarias
404	9	huy	hay
416	14	antiguas	contiguas
451	26	ruscos	bruscos
453	21	viviendo	vivienda
457	9	el mismo sistema, el método	del mismo sistema, del método
459	35	antes	antes,
463	38	nadie	nada
468	28	intelectuales	intelectuales.
492	6	en	con
494	6	apenas si en	apenas en
499	28	habian	habrian
	37	*Payis*	*Pays*
505	1	mas manos	manos
510	17	gdnio	genio
511	7	*urvun*..... *arvun*	*urvum*..... *arvum*
514	31	minas	ruinas
521	5	*salmos*	*saucos*
528	24	*arbitrien*	*arbitrium*
531	35	menos interés	manos, interés
553	10	astrológicos	astronómicos
	20	cuales	calles
561	38	Surd	Sur
568	32	de	á
569	21	*latus*	*platus*
572	14	de la tercera	en la tercera
585	33	*cuudo*	*cundo*
588	1	las..... omitidas	los..... omitidos
590	19	*can*	*cau*
	21	2D	3D
613	2	area	área
616	24	calificaciones	calificaciones
620	24	tolerante	tolerable
621	12	esfuerbo	esfuerzo
629	8	obstruye	obstruyen
631	30	caractores	caractéres
641	11	totla	total
649	15	periferla	periferia
650	31	comunicatidad	comunicatividad
684	36	todo hasta	todo, hasta
691	20	validad	vialidad

PÁG.	LÍN.	DICE.	LÉASE.
692	30	sonderos	senderos
694	19	multipilcase	multiplicase
712	17	menor..... mayor	mayor..... menor
	26	calles pozos	calles , pozos
718	23	preesistente	preexistente
734	17	tarjeas,	atarjeas
735	24	lo de la via	la de la via
739	16	hecho	hecho
769	7	olares	solares
770	2	lucha,	lucha
	3	ó no tenia lugar..... bien pronto	no tenia lugar;..... bien pronto
789	2	terceno	terreno
796	21	mac-adams	macadam
802	31	amengando	amenguando

TEORIA GENERAL

DE LA URBANIZACION,

Y APLICACION DE SUS PRINCIPIOS Y DOCTRINAS

A LA

REFORMA Y ENSÁNCHE DE BARCELONA.

TOMO I.

LA URBANIZACION CONSIDERADA COMO UN HECHO.

TABLA DE LAS MATERIAS CONTENIDAS EN ESTE TOMO.

Páginas.

Al Lector 5
Proemio 11
Advertencia 23

PARTE PRIMERA.

De la urbanizacion en general.—Introduccion 27

LIBRO I.

Orígenes de la urbanizacion.—Preliminares 35
CAPITULO I —La necesidad del albergue es el origen de la urbanizacion 37
CAPITULO II —La sociabilidad del hombre es la causa del desarrollo de la urbanizacion 48

LIBRO II.

Desarrollo de la urbanizacion.—Preliminares 49
CAPITULO I —Urbanizacion elemental y primitiva.—Observaciones prévias 53
§. I —Bosquejo histórico de la marcha que en su progresivo desarrollo hubo de seguir la urbanizacion elemental y primitiva 56
§. II —Resúmen analítico y epilogético del párrafo anterior 78
A —Troglodítismo 79
B —Troglodítismo natural 79
2B —Troglodítismo artificial 80
2A —Ciclopismo 81
B —Construcciones demi-subterráneas 81
2B —Construcciones supra-terráneas 82
3A —Tugurismo 84
B —Choza del cazador 85
2B —Cabaña del pastor 86
3B —Alquería del cultivador 87

Páginas.

CAPITULO II —Urbanizacion combinada simple.—Observaciones prévias..... 89
§. I —De las combinaciones urbanas simples y homogéneas..... 90
A —De las combinaciones urbanas simples y homogéneas, adecuadas á las costumbres y necesidades de una tribu de pastores..... 91
2A —De las combinaciones urbanas simples y homogéneas, adecuadas á las costumbres y necesidades de una tribu agricultora..... 93
3A —De las combinaciones urbanas simples y homogéneas, adecuadas á las costumbres y necesidades de una tribu mercantil é industrial..... 98
4A —De las combinaciones urbanas simples y homogéneas, adecuadas á las costumbres y necesidades de una tribu cazadora ó guerrera..... 102
Resúmen epilogético de este párrafo..... 106
§. II —Bosquejo histórico de las combinaciones urbanas sencillas, pero heterogéneas..... 108
A —Instalacion de la colonia é idea de su asentamiento..... 109
2A —Enlace natural y espontáneo de viviendas..... 112
3A —Mancomunacion de esfuerzos para la comun defensa..... 116
4A —Desarrollo de las construcciones..... 117
5A —Emigracion y vida trascendental de la colonia..... 119
§. III —Carácter distintivo de la urbanizacion compuesta y sus ventajas..... 121
A —Armonía de la independencia de la familia con la sociabilidad en la urbanizacion rurizada..... 123
2A —Neutralizacion de los efectos del amurallamiento, por efecto de la urbanizacion rurizada..... 125
3A —Libertad absoluta en las construcciones sin perjuicio de tercero, en esta urbanizacion rurizada..... 120
4A —Prosperidad urbana de nuestra colonia, debida á la urbanizacion rurizada..... 128
CAPITULO III —Delas diversas combinaciones urbanas, practicadas segun el génio, costumbres y necesidades de algunos pueblos..... 181
§. I —Mirada retrospectiva hácia la urbanizacion combinada simple, considerada en su transicion á la complexa..... 133
§. II —Urbanizacion griega..... 145
§. III —Urbanizacion fenicia..... 156
§. IV —Urbanizacion romana..... 159
A —Urbanizacion romana, considerada en su orígen etrusco..... 160
2A —Carácter rurizador de la urbanizacion romana primitiva..... 166
3A —Causas y efectos de la condensacion posterior..... 169
4A —Urbanizacion romana en las provincias romanas..... 173
§. V —Urbanizacion feudal..... 177
A —Epoca de transicion..... 178
2A —Urbanizacion feudal en pleno funcionamiento..... 180
§. VI —Urbanizacion arábigo-española..... 181
§. VII —Urbanizacion hispano-americana..... 186
Resúmen epilogético de este capítulo..... 189

LIBRO III.

Exámen analítico del estado actual de la urbanizacion.—Preliminares.. 199
CAPITULO I —Diversas clases de urbes y de cuál de ellas trataremos aquí.—Observaciones prévias..... 201

Páginas.

§. I —Urbes acuáticas..... 202
A —Urbes acuáticas que lo son en cuanto á sus habitaciones y á sus vías. 203
2A —Urbes que tienen en el agua solo las habitaciones, y las vías en tierra firme..... 205
3A —Urbes acuáticas en sus vías, pero cuyas habitaciones están en tierra firme..... 205
§. II —Urbes terrestres..... 206
A —Urbes subterráneas ó troglodítas..... 207
2A —Urbes con habitaciones relevadas sobre el nivel del suelo..... 209
3A —Urbes verdaderamente terrestres por sus vías y por sus viviendas... 210
CAPITULO II —Partes principales y accesorias en que se ha de considerar dividido el terreno del asentamiento de una urbe..... 211
§. I —De la comarca..... 212
A —De la comarca con relacion al asentamiento de la urbe..... 213
B —De las comarcas situadas en una divisoria..... 214
C —De las comarcas situadas en divisorias bien pronunciadas y y definidas..... 215
2 C —De las comarcas situadas en divisorias mesetas..... 217
2B —De las comarcas situadas en una ladera..... 218
3B —De las comarcas situadas en el fondo de una cañada..... 219
C —De las comarcas situadas en el fondo de una cañada surcada por un riachuelo..... 220
2 C —De las comarcas situadas en el fondo de una cañada correspondiente á un rio navegable..... 221
2 C —De las comarcas urbanas adyacentes al mar..... 223
2A —De la comarca considerada como campo de accion de la urbe..... 227
§. II —De los suburbios..... 231
A —Historia de la formacion de los suburbios..... 232
B —Suburbios formados por atraccion viaria..... 232
2B —De los suburbios formados por causas industriales..... 234
3B —De los suburbios formados por causas administrativas..... 235
4B —De los suburbios formados como medios de espansion urbana.. 236
2A —De los suburbios considerados en sí mismos y en sus relaciones entre sí y con la urbe en cuyos alrededores se levantan..... 237
B —De los suburbios considerados en sí mismos..... 238
2B —De los suburbios en sus relaciones entre sí y con la urbe, en cuyos alrededores se levantan..... 240
§. III —Del núcleo urbano..... 242
A —De la forma y magnitud de los núcleos urbanos..... 243
B —De la forma de los núcleos urbanos..... 244
2B —De la magnitud de los núcleos urbanos..... 249
2A —De los límites de los núcleos urbanos..... 249
B —De los núcleos urbanos ilimitados..... 250
2B —De los núcleos urbanos limitados..... 251
C —De los límites naturales..... 251
2C —De los límites artificiales..... 253
D —De los límites artificiales materiales..... 254
2D —De los límites artificiales, morales ó imaginarios.. 261
CAPITULO III— Exámen analítico de las urbes.—Observaciones prévias..... 267
§. I —De las vías urbanas ó calles..... 269
A —Grafía de las calles..... 270

Páginas.

B —Del trazado de las vías urbanas ó calles..... 270
C —Del trazado horizontal de las vias urbanas..... 270
D —Del trazado horizontal de las vias urbanas, considerado en su conjunto, como orígen y término de la gran vialidad universal..... 271
2D —Trazado horizontal de las vias urbanas, consideradas en si mismas..... 276
3D —Trazado horizontal de las vias urbanas, con respecto á sus encuentros y encrucijadas..... 280
2C —Del trazado vertical de las vias urbanas..... 285
D —Desarrollo del trazado vertical de las vias urbanas, en si mismo considerado..... 286
2D —Accidentes del desarrollo del trazado vertical comparado con el del horizontal..... 289
2B —Perfil trasversal de las vias urbanas..... 293
C —De la latitud de las vias urbanas..... 294
2C —Desnivel trasversal de las vias urbanas..... 297
3C —Forma y distribucion del perfil trasversal..... 298
3B —Pavimentacion de las vias urbanas ó calles..... 300
4B —Sub-suelo..... 306
C —Vias de esportacion de las aguas pluviales y de uso doméstico ó industrial..... 307
2C —Vias de importacion de las aguas útiles..... 311
3C —Conductos del gas del alumbrado público y privado, é hilos eléctricos en el sentido puramente de urbanizacion..... 314
5B —Supra-suelo..... 315
6B —Límites laterales y superiores de las vias urbanas ó calles..... 320
C —De los paramentos laterales que limitan las vias urbanas, considerados en su proyeccion horizontal en el sentido del desarrollo de la misma via..... 322
2C —De los paramentos laterales considerados en su seccion vertical transversalmente á la calle..... 326
3C —De los límites superiores de la calle..... 331
2A —De las vias urbanas ó calles consideradas bajo el punto de vista de su orígen y objeto..... 335
B —De las vias urbanas ó calles trascendentales..... 338
2B —De las vias urbanas propiamente dichas..... 342
3B —De las vias urbanas particularias..... 344
4B —De los enlaces respectivos de esas diversas vias, segun sus clases y de todas entre sí..... 345
C —Del enlace de las vias trascendentales entre sí..... 347
2C —Del enlace entre sí de las vias urbanas propiamente dichas..... 353
3C —Del enlace de las vias particularias entre sí..... 354
4C —Exámen de la fisionomía peculiar que, como economía viaria de la urbe, presenta la combinacion de estos tres sistemas de vias..... 355
§. II —De los intervias ó espacios aislados por las vias urbanas..... 362
A —Del intervias considerado en su conjunto y como el asentamiento de una pequeña urbe..... 366

Páginas.

B —Del aislamiento del intervías y de los medios que lo constituyen 366
C —Zonas viarias trascendentales 367
2C —Zona local ó camino de ronda del intervías 368
3C —Cerca perimetral 370
2B —Efectos y resultados de este aislamiento 372
C —Forma de los intervías 372
2C —Magnitud de los intervías 373
3C —Posicion de los intervías 375
4C —Exposicion de los intervías 377
2A —Trituracion del intervías 378
B —De la trituracion de los intervías verificada por medio de vías interiores 380
C —De las vías interiores de los intervías, que pasan de un punto á otro diferente de la *periferia* 381
2C —De las vías interiores de los intervías, que penetran en ellos y no llegan á traspasar otro punto de la periferia 383
3C —Enlace de esas vías interiores con las esteriores 385
2B— De la trituracion de los intervías por medio de solares 386
§. III —Del solar considerado como campo de asentamiento de la casa 388
A —De los medios de aislamiento del solar y de sus efectos 391
B —Forma del solar 392
2B —Magnitud del solar 393
3B —Posicion del solar 394
4B —Exposicion del solar 395
2A —De la trituracion del solar 395
§. IV —De la planta de la casa propiamente dicha 400
A —De la planta de la casa, considerada en su conjunto y como asentamiento de la pequeña urbe-casa 401
2A —De la trituracion que sufre la planta de la casa 402
§. V —De la casa considerada como habitacion de la familia, ó sea como urbe elemental 404
A —De la casa-habitacion simple ó aislada 409
B —De los *medios*, condiciones y circunstancias del aislamiento 411
C —De la zona aisladora 412
2C —Condiciones del muro aislador y envolvente 413
2B —De la distribucion del área aislada 115
C —Espacios destinados á la vialidad de la casa aislada 415
D —Vías trascendentales de la casa aislada 416
2D —Vías vecinales de la casa aislada 417
E —Del trazado y luces naturales de las vías domésticas, considerado en sí mismo 419
2E —Del trazado de las vías domésticas de la casa aislada, bajo el punto de vista de sus encuentros y recíprocos enlaces 420
2C —Espacios destinados á la estancia 421
D —Estancias destinadas al servicio de la colectividad 423
E —Departamentos destinados á la manutencion 424
2E —Departamentos destinados á la limpieza 425
3E —Departamentos de reunion 427

Páginas.

4E —Departamentos auxiliares de la economía doméstica..... 428
2D —Departamentos destinados á la estancia individual.. 429
3B —Sub-suelo, suelo, cielo y cubo atmosférico de la casa..... 430
C —Del subsuelo de la casa..... 432
2C —Del suelo de la casa..... 433
3C —Cubierta y cielo de la casa..... 435
D —De la cubierta de la casa, considerada en su estructura esterior..... 436
2D —Del cielo de la casa..... 439
4C —Cubo atmosférico de la casa..... 440
4B —Vanos practicados ó dejados en el aizado, así del interior, como del esterior..... 442
2A —De la casa simplemente combinada..... 447
3A —De la casa considerada en combinacion complexa..... 453
4A —Del trituramiento de la habitacion, ó sea de la combinacion confusa de la casa..... 456
§. VI —Indicador urbano, ó sea repertorio de las divisiones, nombres, medios y signos convencionales empleados para espresar, distinguir y designar, así los grupos urbanos en su conjunto, como en todas y cada una de sus partes..... 465
A —Del nombre del asentamiento urbano, de las divisiones del mismo y de los nombres empleados para designar las partes resultantes de esas divisiones..... 469
B —De los nombres correspondientes al conjunto del asentamiento urbano..... 469
2B —De los nombres correspondientes á los suburbios..... 471
3B —De los nombres correspondientes á las urbes, consideradas en su conjunto..... 474
C —De los nombres apelativos ó genéricos de las urbes..... 474
D —Acepcion usual de los nombres apelativos ó genéricos de las urbes..... 476
2D —Orígen y etimología de los nombres apelativos ó genéricos de las urbes..... 481
2C —De los nombres propios de las urbes..... 512
D —De los nombres propios de las urbes, provenientes de la fundacion..... 514
2D —De los nombres propios de las urbes, provenientes de la topografía..... 520
3D —De los nombres propios de las urbes, relativos á la consideracion ó importancia histórica, política, agrícola ó industrial..... 521
2A —De las divisiones adoptadas en los recintos urbanos y nombres y signos empleados para distinguir y denotar cada una de las partes..... 524
B —De las divisiones, nombres y signos referentes á un recinto urbano..... 526
2B —De las divisiones, nombres y signos referentes á las vías urbanas..... 533
C —De las divisiones trasversales de las vías urbanas y de los nombres que reciben..... 595

Páginas.

2C —De las divisiones que sufre la red viaria urbana en el sentido de su longitud, y de los signos y nombres con que se distinguen las partes resultantes..... 538
D —De las divisiones que sufre la via en su sentido longitudinal..... 539
3D —De los nombres correspondientes á las calles..... 542
E —De los nombres apelativos de las calles..... 542
2E —De los nombres propios ó individuales de las calles..... 548
F —De los nombres propios de las calles, considerados segun su significacion ú objeto..... 549
G —De los nombres propios de las calles de significacion absoluta..... 550
2G —De los nombres propios de las calles de significacion relativa..... 551
2F —De los nombres propios ó individuales de las calles, segun su procedencia. 556
G —De los nombres propios de las calles, provenientes del uso popular..... 557
2G —De los nombres propios de las calles, provenientes de la Administracion..... 560
3F —De las tentativas recientemente hechas por algunas Administraciones, para sistematizar la nomenclatura de las calles..... 562
3D —De los nombres de las entidades complementarias de la vialidad y de los accidentes de la via... 568
3B —De las divisiones, nombres y signos de los intervias..... 571
4B —De los nombres y signos de la casa y de sus divisiones..... 572
C —De los nombres genéricos de la casa..... 572
2C —De los signos empleados para discernir las casas unas de otras é individualizarlas..... 575
D —Historia de la signatura de las casas..... 576
E —Primera época de la signatura.—El individualismo y los signos simbólicos..... 576
2E —Segunda época de la signatura.—La Administracion y la numeracion..... 579
2D —Ultimos sistemas de numeracion y signatura: sus ventajas ó inconvenientes..... 582
3C —De los nombres y signos de las varias divisiones que tiene la casa en su conjunto y detalles..... 585
D —De los nombres de las diversas sobreposiciones de la casa..... 586
2D —De los nombres y signos de las piezas que constituyen el hogar..... 588
3D —De los nombres y signos de las vias y de todas las de-

Páginas.

más partes que sirven como auxiliares de la casa en lo relativo á la vialidad, luces y ventilacion..... 590
§. VII —Funcionomía urbana..... 592
A —Del funcionamiento urbano, con relacion á los intervias..... 596
B —Del funcionamiento urbano, considerado en el departamento del individuo..... 597
2B —Del funcionamiento urbano, considerado en el hogar de la familia..... 599
3B —Del funcionamiento urbano, considerado en la casa con respecto á las diferentes familias que la ocupan..... 603
4B —Del funcionamiento urbano, con relacion á la convecindad de todas las casas que constituyen el intervias..... 606
2A —Del funcionamiento urbano, considerado en las vias..... 609
B —Del funcionamiento urbano en la via y en el sentido longitudinal de la misma..... 610
C —Del funcionamiento verificado en el sentido longitudinal de la via por peatones..... 611
2C —Del funcionamiento verificado en el sentido longitudinal de la via por caballerias..... 616
2B —Del funcionamiento urbano en la via y en el sentido trasversal de la misma..... 620
C —Del funcionamiento urbano en el sentido trasversal de la calle, limitado á la acera..... 622
2C —Del funcionamiento urbano en el sentido trasversal á la calle, en cuanto alcanza al arrecife..... 631
3C —Del funcionamiento urbano en el sentido trasversal á la calle, en cuanto la atraviesa de parte á parte..... 634
3B —Del funcionamiento urbano en la via y en los sitios donde simultáneamente concurren los movimientos longitudinal y trasversal..... 636
3A —Del funcionamiento urbano esterior..... 645
B —Del funcionamiento urbano esterior relativo á las necesidades materiales de la colectividad..... 645
2B —Del funcionamiento urbano esterior correspondiente á la espansion y comunicatividad..... 647
C —Del funcionamiento urbano esterior, cuyo objeto es el esparcimiento y recreo..... 648
2C —Del funcionamiento urbano esterior que se ejerce con miras de comunicatividad..... 649
4A —Del funcionamiento de la Administracion en la urbe..... 651
B —Del funcionamiento de la Administracion en las calles..... 653
C—Del funcionamiento de la Administracion en el suelo de la calle..... 654
2C —Del funcionamiento de la Administracion en el subsuelo de la calle..... 655
3C —Del funcionamiento de la Administracion en el suprasuelo..... 656
2B —Del funcionamiento de la Administracion en los intervias..... 663
3B —Del funcionamiento de la Administracion en los sitios y en objetos concernientes al buen servicio de la poblacion ó ve-

Páginas.

cindario contenido en la urbe..... 665
C —Del funcionamiento administrativo relativo á la higiene pública..... 667
2C —Del funcionamiento administrativo en sitios y objetos concernientes á la economía doméstica..... 670
3C —Del funcionamiento administrativo encaminado á regularizar, proteger y armonizar todos los demás funcionamientos..... 671

LIBRO IV.

Razon histórico-filosófica de la manera de ser de la urbanizacion actual.—Preliminares..... 677
CAPITULO I —De la formacion de las urbes, considerada bajo el punto de vista de las necesidades de cada época, de conformidad con los medios de locomocion de que en cada una de estas ha podido disponer el hombre.—Observaciones prévias..... 681
§. I —De la formacion de las urbes en la época de la locomocion pedestre..... 688
A —De la formacion de las vias urbanas en la época de la locomocion pedestre..... 689
2A —De la formacion de los intervias urbanos en la época de la locomocion pedestre..... 699
3A —De la formacion de la casa en la época de la locomocion pedestre..... 700
4A —De la formacion del conjunto de la urbe en la época de la locomocion pedestre..... 702
§. II —De la formacion de las urbes en la época de la locomocion ecuestre..... 707
A —De la formacion de las vias en la época de la locomocion ecuestre..... 708
2A —De la formacion de los intervias en la época de la locomocion ecuestre. 714
B —De la formacion de los intervias de origen agrícola en la época de la locomocion ecuestre..... 715
2B —De la formacion de los intervias de origen industrial en la época de la locomocion ecuestre..... 716
3B —De la formacion de los intervias de origen mercantil en la época de la locomocion ecuestre..... 717
4B —De la formacion de los intervias de origen militar en la época de la locomocion ecuestre..... 718
3A —De la formacion de la casa en la época de la locomocion ecuestre..... 719
4A —De la formacion del conjunto de la urbe en la época de la locomocion ecuestre..... 721
§. III —De la formacion de las urbes en la época de la locomocion rastrera..... 724
A —De la formacion de las vías urbanas en la época de la locomocion rastrera..... 726
2A —De la formacion del intervias en la época de la locomocion rastrera.. 728
3A —De la formacion de las casas en la época de la locomocion rastrera... 729
4A —De la formacion del conjunto de la urbe en la época de la locomocion rastrera..... 730
§. IV —De la formacion de las urbes en la época de la locomocion rodada..... 730
A —De la formacion de las vias urbanas en la época de la locomocion rodada..... 732
B —De la formacion de las vias urbanas en la época de la locomocion rodada, con respecto á su trazado horizontal..... 733

Páginas.

2B —De la formacion de las vias urbanas en la época de la locomocion rodada, con respecto á su trazado vertical..... 734
3B —De la formacion de las vias urbanas en la época de la locomocion rodada, con respecto á su anchura y distribucion de la misma..... 735
2A —De la formacion de los intervias en la época de la locomocion rodada. 737
3A —De la formacion de la casa en la época de la locomocion rodada..... 738
4A —De la formacion del conjunto de la urbe en la época de la locomocion rodada..... 740
CAPITULO II —De las reformas y transformaciones verificadas en las urbes al pasar de una á otra época.—Observaciones prévias..... 743
§. I —De las reformas y transformaciones verificadas en las urbes al pasar de la época de la locomocion pedestre á la de la ecuestre..... 746
A —De las reformas y transformaciones que sufrieron las vias urbanas al pasar de la época de la locomocion pedestre á la de la ecuestre. 746
B —De las reformas y transformaciones que en esa primera transicion, sufrió el trazado horizontal de las vias urbanas. 747
2B —De las reformas y transformaciones que en esa primera transicion sufrió el trazado vertical de las vias urbanas.... 748
3B —De las reformas y transformaciones que en esa primera transicion, sufrieron la anchura, distribucion y otros accidentes sobrepuestos de las vias urbanas..... 749
2A —De las reformas y transformaciones que sufrieron los intervias al pasar de la época de la locomocion pedestre á la de la ecuestre. 754
3A —De las reformas y transformaciones que sufrió la casa al pasar de la época de la locomocion pedestre á la de la ecuestre..... 755
4A —De las reformas y transformaciones que sufrieron las urbes en su conjunto al pasar de la época de la locomocion pedestre á la de la ecuestre..... 758
§. II —De las reformas y transformaciones verificadas en las urbes al pasar de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada..... 759
A —De las reformas y transformaciones que sufrieron las urbes en el primer periodo de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada..... 761
B —De las reformas y transformaciones que sufrieron las vias urbanas en el primer periodo de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada..... 761
C —De las reformas y transformaciones que en ese periodo de transicion, sufrió el trazado horizontal de las vias urbanas..... 764
2C —De las reformas y transformaciones que en ese periodo de transicion, sufrió el trazado vertical de las vias urbanas..... 765
3C —De las reformas y transformaciones que en ese periodo de transicion, sufrieron la anchura, distribucion y otros accidentes sobrepuestos á la via..... 767
2B —De las reformas y transformaciones que sufrieron los intervias urbanos en el primer periodo de transicion de la época de la locomocion ecuestres á la de la rodada..... 768
3B —De las reformas y transformaciones que sufrió la casa en el primer periodo de transicion de la época de la locomocion

Páginas.

ecuestre á la de la rodada..... 769
4B —De las reformas y transformaciones que sufrieron las urbes en su conjunto en el primer período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada..... 771
2A —De las reformas y transformaciones que sufrieron las urbes en el segundo período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada..... 774
Observaciones preliminares acerca de la introduccion de la vialidad urbana en las urbes..... 777
B —De las reformas y transformaciones que han esperimentado las vias urbanas en el segundo período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada..... 781
C —De las reformas y transformaciones que en ese segundo período se verificaron en lo relativo al trazado horizontal..... 784
2C —De las reformas y transformaciones que en ese segundo período se verificaron en lo relativo la trazado vertical..... 784
3C —De las reformas y transformaciones que en ese segundo período tuvieron lugar, respecto de la anchura, distribucion y otros accidentes sobrepuestos á la via..... 788
D —De las reformas relativas á la anchura de la via.... 787
2D —De las reformas relativas á la distribucion, forma y firme de las vias urbanas..... 791
3D —De todos los demás accidentes sobrepuestos á la via. 796
2B —De las reformas y transformaciones que han sufrido los intervias en el segundo período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada..... 798
3B —De las reformas y transformaciones que sufrió la casa en ese segundo período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada..... 800
4B —De las reformas y transformaciones que las urbes en su conjunto sufrieron en el segundo período de transicion de la época de la locomocion ecuestre á la de la rodada..... 801
3A —De los medios económicos empleados para llevar á cabo las reformas urbanas..... 804
CAPITULO III —De las reformas y transformaciones verificadas en las urbes, para prepararlas á la transicion de la época de la locomocion rodada ordinaria á la de la perfeccionada..... 809

FIN DEL TOMO I.