

DISCURSOS

LEÍDOS ANTE

S. M. EL REY D. ALFONSO XIII

PRESIDIENDO LA

Real Academia de Bellas Artes de San Fernando

EN LA RECEPCIÓN PÚBLICA

DEL SEÑOR

DON JOSÉ LÓPEZ SALLABERRY

EL DÍA 22 DE MAYO DE 1904



MADRID

IMPRESA DUCAZCAL

Plaza de Isabel II, número 6

1904



DISCURSO

DEL

SR. D. JOSE LÓPEZ SALLABERRY

SEÑOR, SEÑORES ACADÉMICOS:

Crítica es por demás la situación del que tiene en estos instantes, la honra de dirigiros la palabra, tanto más, cuanto que no he de producir la misma agradable impresión que dejaron los que me han precedido al verter, con los esmaltes más finos de la erudición, su grande caudal de ciencia.

Alzar la voz y hablar bien en la cátedra de la educación artística, donde tienen su trono la Literatura, la Pintura, la Escultura, la Poesía, la Música y la Arquitectura, y ante el escogido é inteligente público que en ella se congrega en este solemne día para honrarla, constituye el mayor esfuerzo de voluntad é inteligencia del individuo que, como yo, carece de dotes para ello, y, lo que es peor, tiene poco que decir y nada que enseñar. Y cuando considero que vengo á sustituir al, por tantos conceptos, querido compañero Alvarez Capra, encarnación patente de la actividad y de la inteligencia humana, defino la honrosa designación con que me habéis distinguido, como un acto de inmerecida y excesiva benevolencia para conmigo, que os suplico sigáis dispensándome, si he de llegar al fin de la tarea que impone el Reglamento.

Tantos y tan grandes eran los méritos del difunto Aca-

démico, Excmo. Sr. D Lorenzo Alvarez Capra, que merecen otra pluma mucho más castiza y más galana para reseñarlos: la mía, queriendo enaltecerlos, tal vez los oscurezca.

Figuráos al artista lleno de entusiasmo y fe; suponed al hombre probo, amigo leal y perfecto caballero, respetado en la historia contemporánea del arte arquitectónico, por sus obras y proyectos; encumbrado á las altas esferas de la Administración, por su honradez y laboriosidad, y este retrato, ligeramente delineado, será el de aquel querido compañero nuestro.

La afabilidad de su carácter establecía en él la condición especial de favorecer y auxiliar á los que le necesitaban, defendiendo en cualquier momento cuanto estimaba justo y razonable. Yo sería un ingrato si no recordara toda mi vida, para agradecerla, la defensa que hizo de proyectos míos, sin arredrarle la enconada oposición de que fueron objeto algunos de ellos.

Los méritos profesionales y personales del que durante ocho años compartió con vosotros las tareas académicas, tan bien los apreciáis, que es el mejor encomio que de ellos puede hacerse.

I

Mucho he reflexionado antes de decidirme á sentar la tésis de mi discurso. De una parte, la práctica establecida por vosotros me inclinaba á buscar tema en la historia de la Arquitectura, ó á intentar la monografía de alguno de los monumentos más característicos, ó á hacer la biografía de uno de los insignes artistas que inmortalizaron su nombre; pero,

por otro lado, mis aficiones me arrastraban á escoger otro tema en materia menos artística, sí, pero más práctica, rama intermedia entre la Arquitectura y la Ingeniería, que han formado nuestras leyes en fuerza de velar por el Arte y el bienestar público, los dos factores que, bien armonizados en la formación, reforma ó desarrollo de las urbes, son el mejor medio revelador del grado de civilización y prosperidad.

La historia de la urbanización, considerada ésta al detalle, con no estar hecha en el gran libro de las tradiciones, le sirve de complemento, y es tanto ó más instructiva y útil á la humanidad, que cualquiera de los hechos que esculpe y analiza con extensión; no está en la Historia, y constituye la historia de la civilización: es la lucha del hombre contra la Naturaleza: ésta, creándole siempre nuevas necesidades, y aquél vencién-dolas con su genio; lucha desigual, inconexa, según el sitio, grado de perfección del hombre y época; es la obra impuesta á todos los pueblos, de formar lo que necesitan para vivir, y demoler después lo que les entorpece para fabricar, como les es necesario: es, en fin, la guerra de la civilización contra los obstáculos que la oprimen é impiden su marcha hasta llegar á la estación donde ha de desenvolverse y crear de nuevo para seguir el camino, cuyo límite sólo conoce el Divino Creador del principio de la humanidad.

¿Por qué, pues, no hablaros de esto, si constituye uno de los fines más principales de la Academia, ilustrar y hasta dirigir á los Gobiernos ó á los Municipios en estas cuestiones, que son de suma trascendencia por cuanto en ellas juegan y pueden comprometerse la higiene, la comodidad y el arte? El estudio para aunar estas tres características y llevar la resultante á su aplicación, sería interminable; pero ni éste es mi propósito, ni el lugar es propio. No he de ocupar vuestra atención con más palabras que las que caben en límites que ha señalado una práctica, constantemente observada, á la

que me subordinaría, aunque existiera, que no existe, precepto reglamentario que fijara otros más amplios á la duración de este acto.

*
* *

Después de este breve exordio, paso á hacer algunas *consideraciones acerca de la fundación, desarrollo y reforma de grandes urbes.*

Los descubrimientos arqueológicos, atenta y minuciosamente examinados con el microscopio de la Filosofía, nos han enseñado que el origen de la urbanización arranca de la vivienda, primer elemento útil que creó el hombre por el sentimiento innato de defenderse y vivir.

Guiado, impelido por su propio instinto, dejó el antro ó caverna natural que en principio le sirvió de refugio, para trasladarse al albergue que, con su soberano esfuerzo, se había fabricado. Prosperó, vió la necesidad de expansión, y hubo de inventar una vivienda de más fácil y breve formación que se acomodara á las faenas á que se dedicaba, para proporcionarse el sustento.

Estas tres clases de viviendas marcan, pues, las tres edades primitivas que los sabios denominaron del trogloditismo, del ciclopismo y del tugarismo.

Así como no se ha llegado á determinar unánimemente el pequeño sitio que sirvió de cuna al género humano, todos los sabios se muestran de acuerdo al señalar la edad cuaternaria como la de la existencia del hombre, y la de su aparición en el Asia, formando familia, indicándose también como vestigios de la raza autóctona, los guld, los bhils y otros, diseminados por el Indostán.

Formada la familia, y hallada la subsistencia en la pesca, la caza y la agricultura, primeras manifestaciones de la actividad humana; dueño y señor el hombre del suelo que pisa, de la caza de los bosques y del agua de los ríos, brota inmediatamente un sentimiento nuevo, el de la ambición, y allá se lanzan las familias, caminando errantes, á ocupar con sus hechos las primeras páginas de la Historia; á dar vida y empleo á la materia, á destruir lo que se oponga á su ideal, á romper para formar de nuevo y mejor... Pero retrocedamos para contemplar al hombre cumpliendo en la tierra los altos designios de Dios, vivificando cuanto halla, multiplicando la especie y asociándose á los demás hombres para extender su acción á tierras que no conoce, ya colonizando, ya arrebatando á otros lo que fundaron. De la sociabilidad nació, pues, la urbanización, aunque ésta fuera tan tosca que no tuviera otro objeto que establecer la comunicación entre sí, de los habitantes de la choza, de la cabaña y de la alquería. Sin embargo, era algo, lo bastante para constituir la base del desenvolvimiento hasta lograr el progreso de la presente civilización.

No puede, pues, pretenderse que la urbanización realizada por las familias primitivas tuviera el menor destello del Arte: toda obra de aquéllas, repito, era el remedio de la necesidad sentida, hallado por el ingenio, que, desarrollado en fuerza del crecimiento de las exigencias, habría de engendrar el Arte y después la Ciencia.

Pues si el progreso tiene por causa el aumento de las facultades intelectuales de que está dotado el hombre por ley divina, perfeccionadas por la acción educadora, y por efecto, la manifestación externa de la actividad, habrá que admirar más al hombre prehistórico que, con escasas facultades y fuerzas, las desenvuelve, luchando contra la misma Naturaleza que se las niega, al formar los ciclópeos monumentos que

conocemos por dólmen, peulvan, croomlechs y demás que se han manifestado por las excavaciones arqueológicas.

Desde el albergue del período neolítico, de que son visible ejemplo en nuestra península, la *Cueva Lóbrega*, de Sierra Cebollera; la gruta de *Parpalló*, en Alcira, y la de la *Mujer*, en las proximidades de Granada; y en el extranjero, la de Lombrive, departamento de Ariéje (Francia); la del Wookey y Kent (Inglaterra), y la de Hohlefels (Alemania), media tanto tiempo y tal número de cambios en las costumbres de los pobladores del mundo, y por ello, en la forma de desenvolverse en el suelo habitado, que ocuparía gruesos volúmenes su estudio.

La urbanización primitiva se conservó muchos años tal y como se estableció en las regiones asiáticas; pero á medida que la humanidad fué poblando otras tierras, aquélla adoptó otro carácter, á veces completamente opuesto al de su nacimiento, para acomodarse á las exigencias ó necesidades que creaba la civilización que surgía en el nuevo país conocido, adoptando hábitos é instituciones en armonía con las circunstancias topográficas del nuevo suelo, clima y adelantos hechos en punto á sociabilidad; y como el principio elemental, ó mejor, la base de la asociación, es la comunicatividad, de ahí que se abandonara ó renunciara, en parte, á la antigua independencia, á cambio de otras expresiones del bienestar que el progreso ofrecía. Por esta razón, cada núcleo de familias tuvo una urbanización especial y típica, por lo que no puede ser estudiada en conjunto la que se refiere á la Edad antigua, sino seguir á cada pueblo en su marcha progresiva para definir, con exactitud, el carácter general de su urbe, y ver después que desde la Edad media se confunden todos los sistemas, brotando uno nuevo que, por haberse hecho universal, se estudia en muy poco espacio.

Mucho de lo que se diga y escriba sobre la urbanización

simple de las urbes prehistóricas, no puede pasar de teorías filosóficas, más ó menos acertadas, pues sobre este punto existe gran controversia, y poco, muy poco, responde á los vestigios hallados y analizados por la arqueología con la autoridad que le es propia, y que, aun aproximándose á la verdad, no pueden elevarse sus dictámenes á la categoría de certeza, que es el sello de la Historia. A ésta me atendré, de consiguiente, para reseñar las principales urbes de la antigüedad, aunque, pródiga en determinados relatos, no ofrezca noticias extensas acerca de la organización urbana de los primitivos pueblos, como convendría para perpetuar tan importantes enseñanzas.

El sabio historiador Manethon, atribuye la fundación de la monarquía de Egipto, á Menes, hacia el año 5004, que terminó con la dominación sacerdotal, siendo, por tanto, Menfis la urbe histórica más antigua.

Al gran egiptólogo francés, Mariétte, fundador del Museo de Boulay, en el Cairo, que llevó su heroísmo á hacerse árabe para poder describir y estudiar las ruinas del antiguo imperio egipcio, y murió en el desierto, débese la gran riqueza de restos y de datos escritos que atesoran aquel Museo.

Con posterioridad á Menfis, se levantó Tebas, que fué capital del Imperio desde el año 1064 al 1703, y después Sais, que tuvo la capitalidad hasta el año 527, en que los persas se hicieron dueños de todo el valle del Nilo. Pero que no puede ser considerada la raza egipcia como la autóctona, nos lo dicen el Génesis, Gustavo le Bon y Champollion, para los que el origen de este pueblo es esencialmente asiático, resultado de la mezcla de los chamito-semitas, que inmigraron en las cercanías del Nilo con las familias etioopes del período neolítico que habitaban por aquellos parajes, y confirma la antigüedad de esta raza, la inscripción leída por Mariétte, hecha en tiempo del rey Khëoss, en la que se dice que la

construcción del templo hallado contiguo á la Esfinge, es de origen antiquísimo.

Gracias á los estudios de Beroso, Burnouf, Oppert y Layard, y tantos otros que enriquecieron con sus descubrimientos el Museo Británico, puede fijarse con alguna certeza la antigüedad de los dos pueblos asirio y caldeo que, instalándose en el país de la Mesopotamia, allá por el año 4000, llegaron á poblar la mayor parte del Asia.

Tomando, pues, como base para el raciocinio, el origen de la raza egipcia, hay que sentar que la cuna del género humano fué la Asiria, el pueblo eminentemente guerrero de la prehistoria.

Los caldeos, huyendo del ataque de los medos, marcharon hacia el Sur, haciendo su asentamiento (año 2640) en las llanuras del Sennaar y fundando á Babilonia, que murallaron; fué tomada por los asirios mandados por Nemrod en 1240, dotándola de infinitas fortalezas, siendo después ensanchada y embellecida por Nabucodonosor y por la reina Nitocris, de quien habla Herodoto. La superficie era de 50 000 hectáreas; su recinto medía 90 kilómetros, y las edificaciones ocupaban 4.000 hectáreas, y las 46.000 restantes, los jardines, campos de labranza y calles.

Las familias que formaban la legión de Nemrod, al hacer su asentamiento, no renunciaron, como se ve, á la vida rural que hacían cuando, formando tribu, vivían libres; y esto, que no tenía otra causa aparente que la costumbre, denota la previsión sabia del jefe Nemrod, por pocos imitado después, de poder desarrollar el recinto edificado, sin salir de murallas, facilitando el libre paso de los aires á través de la urbe.

Por el mismo orden que Babilonia eran las principales urbes de Asiria: Nínive, Selencia, Stesifón, Apamea, Charax, Borsipe, Calanne y Edesa, de las cuales, la primera,

tenía una extensión casi igual á la gran ciudad del imperio.

El excesivo desarrollo de la población, las luchas intestinas, el hambre y el afán natural de independencia, hicieron formarse y desprenderse de Babilonia y Nínive grandes núcleos de familias que, conducidas por un jefe ávido de gloria, emigraron en distintas direcciones. Una de estas legiones dirigidas por Melquisedech, hizo alto por el año 1981, en los montes Moriah y Akra, y fundó á Salem, de la que se apoderó después el cananeo Jebus, levantando una fortaleza á cuyo alrededor se formó la población, que denominó Jerusalén, de la que, como dice la Biblia, se hizo dueño David el año 1047.

Según los relatos bíblicos y lo que escribieron algunos sabios, resulta que la legión de Melquisedech se adelantó á Abraham en la inmigración en la tierra de Canaan, y que Jerusalén, considerada como tal urbe, es anterior á la posesión por la tribu de Judá de aquella parte de la Palestina.

Rama desprendida de ese pueblo cananeo es la familia fenicia, cuyo primer asiento troglodita, tuvo lugar en las costas del mar Rojo. Tan industriales como avaros y buenos marinos, hicieron el primer trato de comercio entre los pueblos egipcio y caldeo-asirio; pero no llevaron á sus ciudades ni los adelantos de la urbanización babilónica, ni levantaron monumentos de las proporciones de los de Egipto, denotando por el carácter ciclópeo puro de sus edificaciones, un atraso en punto á arte, tan grande como era su espíritu comercial y atrevido. Pueblo que miraba la ciudad como estación y depósito, fundó muchas por las costas de los mares de que eran señores, en su mayoría mezquinas. De ellas, la más grande, Cartago, tenía 32 kilómetros de circunferencia y una superficie de 7.200 hectáreas, que con relación á sus habitantes, unos 700.000, resultaba excesivamente condensada, defecto de que adolecían también Tiro y Sidón.

Otra rama desprendida del árbol babilónico, marchó el año 700 al mando de Dejoces, á conquistar el país de la Media, fundando á Ecbatana, cuya superficie era de 20.000 hectáreas, y su perímetro medía 47 kilómetros, estando dividida la urbe en siete zonas concéntricas, cortadas por recintos fortificados. Otra masa babilónica marchó á la Lidia, fundando á Sardis; otras, al mando de Ciro, fundaron primero á Persépolis, que fué capital de Persia, y á la que los historiadores atribuyen la grandiosidad de la madre Babilonia, y después á Susa, que, según Estrabón, tenía 120 estadios, ó 22 y medio kilómetros de circunferencia y una superficie de 8.000 hectáreas.

Exige el método del relato histórico, dejar á los pueblos de Oriente destruyéndose por feroces guerras, y á los primitivos encerrados en sólidas murallas, para seguir paso á paso el progreso urbanizador de Occidente, que es donde puede encontrarse; y, al efecto, fijémonos en Argos, Esparta y Atenas, que fundan los descendientes de los pelagos, para ver á Grecia convertida ya en el centro de la cultura universal, en que las ciencias y las artes han llegado á su mayor apogeo; en que las instituciones políticas y la condición del individuo, sufren reformas profundas, y en que la urbanización, compañera inseparable del adelanto, se transforma súbitamente.

Por la configuración del país, se levantaron libres y autónomos pequeños estados, que llegaron á contarse por miles, algunos de los cuales tenían un reducido número de habitantes; y dada la poca extensión del territorio helénico, desde una urbe se divisaba perfectamente la otra.

Extendieron después sus conquistas por la costa del Asia Menor, Chipre, Mar negro hasta la Crimea y costas del Africa y litoral de Italia, fundando ciudades, cuyos límites se señalaban con exactitud, algunas de las cuales llegaron á

ser más importantes que los mismos Estados de la Hélada.

Efecto de la constitución política de dichos pueblos, eran frecuentes las guerras intestinas, y de aquí la necesidad de levantar murallas y del agrupamiento, dentro de aquéllas, de la población de los suburbios. Y como ya la urbe era de suyo condensada, resultó un apiñamiento que, si fué la base del engrandecimiento intelectual, originó más tarde la ruina total y absoluta de Grecia.

Tal exceso de densidad de habitantes, vino á establecer un contacto casi incesante entre las familias, naciendo la igualdad de sentimientos y de aspiraciones, que, después, más difundidos, formaron el espíritu público y el aprecio de la colectividad como fuerza superior é irresistible.

Puesto en acción este vigor de la colectividad, marchando á un mismo fin, dió lugar á acontecimientos políticos de gran resonancia, al paso que el ingenio y la inteligencia crecieron y se remontaron al grado más sublime, ejercitándose en el campo de las Bellas Artes, de la Industria, de la Filosofía y de la Oratoria, que se extendieron á través de los mares y de los continentes, ilustrando al mundo.

Si á la condensación en la urbe fueron debidos tan hermosos resultados, es igualmente cierto que originó, como dije antes, la ruina de Grecia. No es difícil hallar la explicación á este contrario efecto, producido por la misma causa.

La evolución progresiva, así moral é intelectual del individuo, como social y política de la colectividad, ha de ir acompañada por la mayor pureza, pues, por el contrario, la relajación de las costumbres, la abstracción del estudio y el apartamiento del concierto social, rompen los vínculos que sostienen el espíritu público, y, como consecuencia, surge la regresión, precursora de la ruina.

Tal fenómeno tuvo lugar en Grecia, y, por esta causa, de pueblo libre é independiente, bajó á ser colonia romana.

Pocos datos suministra la Historia que permitan hacer el examen fisiológico de las principales urbes griegas.

Argos, la más antigua de ellas, tenía ocho kilómetros de circunferencia: Corinto, la más rica y mercantil, 16 kilómetros; Esparta, situada sobre una meseta de alturas desiguales, con 300.000 habitantes, no pasaba su circuito de 10 kilómetros, careciendo de murallas por ley impuesta por Licurgo; Atenas, la más importante urbe griega, tuvo dos recintos, de los que, el primero, que era la verdadera urbe, medía 11 kilómetros de circunferencia, comprendiendo una superficie de 1.200 hectáreas, distribuídas en calles y manzanas cuajadas de edificios, y el segundo, ocupado por los templos y monumentos, estaba circunscripto por la muralla de la urbe y otra exterior de siete y medio kilómetros, con una superficie de 6.800 hectáreas, y siendo la población de 500.000 habitantes, en tiempos normales, puede deducirse el mezquino espacio en que tenía que desenvolverse el individuo.

Antes de estudiar la urbanización de los antiguos pueblos de Italia, y especialmente la de los romanos, hay que dar á conocer el *medium* de aquella, y, de consiguiente, recordar la aparición, allá por el año 1200, de legiones desprendidas de Oriente y Occidente, asentadas en la Etruria, por cuanto tuvieron, ó mejor dicho, constituyeron un tipo urbanizador. Este pueblo, resultado de la mezcla asiria, helena y arya, contribuyó grandemente á los progresos de Italia; y tanto en sus costumbres, como en sus obras, se advierte una mezcla grecoasiática. Su organización social era esencialmente asiática, constituída por tribus dirigidas por un jefe: cada tribu formaba un núcleo urbano, que, generalmente, se levantaba en torno de algún montículo, cuyo centro era ocupado por la ciudadela, que servía de defensa á las familias, casi en total agricultoras, que habitaban en chozas desparra-

rnadas por la ladera y llanura, formando cierto número de éstas una sola y verdadera urbe.

La organización política estaba confederada en tres ligas de doce ciudades cada una (dodecápolis) que venían á formar la unidad nacional, pero sin que ninguna ciudad ejerciese la hegemonía en ningún acto, por la constitución de estos estados.

Su situación geográfica llevó á los etruscos á ser excelentes marinos y á practicar el comercio en grande escala, por lo que la Historia señala este pueblo como uno de los que más tesoros llegaron á acumular. Esto, y su no poca inteligencia, les permitió llamar á su seno á los artistas eminentes de otros países que, además de llenar las urbes de grandes obras, les sirvieron de educadores ó maestros.

Todas las urbes etruscas estaban fundadas para su más amplia expansión, y dentro de ellas gozaba la familia de la mayor libertad y aislamiento, como lo demostraban Velles, Tarquinia, Faleria, Pisa, Vetulonia, Perucia y demás urbes.

La Historia nada nos habla de Alba, la metrópoli del antiguo Lacio, considerada como urbe; en cambio, nos presenta con toda riqueza de detalles á su sucesora Roma, destinada á ser la cuna de la unidad nacional, del cristianismo y de las leyes que dirigieran y regularan todos los derechos y deberes del hombre: el primer pueblo, en fin, que había de llevar á largas distancias el amor grande y verdadero al Estado, base precisa para formar la unidad nacional y para el engrandecimiento: pueblo que inmoló la libertad individual y ahogó los gérmenes más ricos del genio humano, para conseguir la libertad política á fin de ganar la *patria*, desconocida de todos los países civilizados; obra ésta mucho más meritoria por cuanto hubo de levantarse contra las instituciones de Grecia, la más adelantada por entonces y con la que los italianos tenían, por su origen, muchos puntos de comunidad.

Grecia dirigió sus pasos afanosamente dentro de la lucidez de su espíritu y de su inteligencia, á conquistar el mundo de lo bello: Roma marchó con la prudencia y la fuerza á dominar el mundo para gozar de este triunfo. He ahí dos pueblos que, caminando en distintas direcciones, llegaron al mismo fin de alcanzar la gloria de la inmortalidad de sus hechos.

Esa comunidad que, como he dicho, existía entre italianos y griegos, y el gran desarrollo que dieron los etruscos á sus obras, presenta á la urbanización itálica con un carácter particular.

La Roma fundada por los rammes, luceres y ticios el año 754, con su centro urbano en la cima del monte Palatino y su campo agrícola, en nada se distinguía de la urbe etrusca. Desarrollóse Roma uniéndose más estrechamente los arrabales con el corazón de la ciudad, quedando formados siete recintos murallados entre sí—disposición que sirvió de base á la división urbana de Servio Tulio—quedando también unidas y circundadas por gigantesca muralla las dos pequeñas urbes, cuyos centros eran los montes Palatino y Quirinal, después de hacer una obra tan importantísima como lo fué el saneamiento del Tíber por la famosa cloaca máxima.

Dotados los romanos de un gran sentido de asimilación, llevaron á sus urbes cuanto de notable habían inventado los griegos y los etruscos. Conservaron la inicial ó base del trazado viario de los rasenas, pero perfeccionaron el contenido con la inmixción de la magnificencia de los edificios helenos. Condensaron dentro de murallas lo suntuoso y llevaron á campo contiguo la población de las clases media y agrícola, cuyos suburbios constituían el futuro ensanche.

Aun en los tiempos actuales, el territorio suburbano de Roma tiene mucha analogía con el antiguo, y ningún parecido con los de las demás: es la alfombra de flores que tiende

á sus pies la capital de Italia, bordada y realzada por artísticas quintas.

La preponderancia que al amparo de los derechos concedidos llegaron á tener los plebeyos, suscitó el odio de la clase privilegiada que impidió la anexión de los pueblos itálicos á la urbe romana. Vencieron en su propósito, ocasionando con ello gran daño, no sólo á la urbanización, si que también á la misma república, pues todos aquellos hombres que, al amparo de derechos semejantes á los de la urbe romana, vivían en las colonias, marchaban á Roma para gozar de los derechos de que les venía á privar el lugar de su residencia, y de los cuales no querían desposeerse. Fué tan grande la condensación de los habitantes, que en los últimos tiempos de César tenía Roma dentro de su recinto 450.000 ciudadanos aptos para empuñar las armas y, según refiere Marcio Filipo, gran parte de las familias vivían hacinadas en los mezquinos tugurios levantados á orillas del Tiber, sufriendo los efectos de las frecuentes inundaciones del río, constituyendo este cuartel de la urbe la hez de la sociedad romana.

La urbanización itálica, sin embargo, no cayó con el pueblo que la inventó, puesto que se hallaba copiada en las colonias que se habían fundado por toda Europa, tanto durante la República como el Imperio.

Al estudiar Meitzen la urbanización elemental galoromana, y aceptando las teorías de Seebohm, pretende dividirla en cuatro clases ó tipos: la aglomerada ó alemana; la de caseríos aislados ó francesa, y la rusa, que subdivide en circular ó paralelográmica, según que las construcciones adoptaban la forma primera, con una plaza central y una sola calle que comunicara la plaza con el campo, ó que los edificios se levantaran á orillas de un camino, unos á continuación de los otros, teniendo cada casa en su testero una faja de terreno para patio ó jardín. Esta división, más artificial

que real, por lo que hace á los pueblos á quienes se atribuye, sólo evidencia lo que se difundió la urbanización etrusca, adaptada á los pueblos germano, celta y eslavo.

Que la agrupación de las viviendas no tuvo lugar en los países del Oeste de Europa hasta la conquista romana, y que, por tanto, no se puede admitir la división hecha por Meitzen, lo demuestra M. d'Arbois de Jubainville, pues según este notable historiador, hasta los romanos, la morada en aquellos países no fué fija, y las tierras pertenecían al procomún; debiéndose á aquéllos el establecimiento de los fundus, de donde nacieron los municipios rurales y el derecho quirritario para la propiedad. Opinión es ésta que hay que considerar algo exagerada, por cuanto atribuye á las familias ó pueblos de Europa preexistentes á la invasión romana, una civilización casi semejante á la del período neolítico.

La disposición de las urbes levantadas en Europa por los romanos venía á tener bastante parecido á la empleada por los etruscos: el castillo ó fortaleza donde residían los hombres de armas, constituyendo el centro urbano; y á lo lejos, á diferente radio, las viviendas de los colonos, con campo de más ó menos extensión, según las inclinaciones que á la agricultura ó á la ganadería mostraban los habitantes, no faltando tampoco una plaza, recuerdo del foro de Roma.

Donde se manifestó el genio de los antiguos itálicos, estableciendo soberbios monumentos, edificios públicos, acueductos, puentes y vías militares, fué en las urbes preexistentes y principalmente en aquellas que, como Murviedro, Tarragona y otras, les sirvieron de depósitos ó bases militares para extender su conquista.

Con la invasión de los bárbaros desaparece para siempre la urbanización rurizada. La anarquía que sembraron los pueblos venidos del Norte y la amenaza constante que sufrían los pueblos, aun en pleno mando de aquellos duques y condes

que se fueron posesionando del suelo, hicieron concentrarse en las urbes las familias que habitaban en los suburbios; verificándose dentro del recinto un agrupamiento, que de día en día fué haciéndose mayor, si bien trajo la multiplicación de las urbes que tuvo lugar en todos los países.

Algunos de los nuevos señores levantaron en sitio adecuado de la comarca conquistada, un castillo ó fortaleza alrededor del cual se trazaba la apiñada urbe, morada de los soldados y cultivadores del dueño; y mientras unas quedaron reducidas á simples aldeas, otras se extendieron, dentro siempre de murallas, viniendo de este modo á derrocar el antiguo sistema urbanizador.

Las urbes de este período de la Historia que la ciencia urbanizadora no quiere calificar de regresivo—por cuanto las afecciones y vínculos de las familias crecen ó se fomentan, cuanto mayor es la comunicatividad,—pero sí de arbitrario, puesto que las más de las veces obedeció el trazado al capricho de los dueños y señores de hombres y tierras, estaban formadas por calles que comunicaban el centro urbano, donde se levantaba la iglesia y el mercado, con las puertas ó puentes que cerraban ó aislaban la urbe del campo.

Otras urbes, particularmente en Alemania, se erigieron alrededor de monasterios que habían fundado los predicadores del catolicismo ó algún monje, y en varias comarcas alemanas y austriacas, como la Pomerania, Turingia, Sajonia y Moravia, se formaron las poblaciones llamadas eslavas, urbes que estaban dispuestas en calles concéntricas respecto á una plaza central, á la que acometían por pequeñas vías radiales.

Debido á la invasión de los árabes, España sintió menos que otras naciones los efectos del feudalismo; pero, en cambio, el choque de la urbanización que trajo el nuevo pueblo con la ibérica ó romana, produjo una transformación tan grande, como lo era la diferencia de origen y tendencias de

aquéllas. Nuestra urbanización, esencialmente expansiva y comunicativa, no podía, en modo alguno, fusionarse con la de los árabes, para los que la calle no tenía más objeto que el paso forzoso á la vivienda, sistema que implantaron en las grandes urbes, principalmente. Así como los romanos aprendieron de sus maestros los etruscos y éstos de los asiriobabilónicos, que el intervías no debía ser más que lo necesario para que las viviendas estuvieran bien alimentadas de luz y aire, los árabes opinaban que debía robarse á la vía la mayor cantidad de terreno para disponer, dentro de la casa, de los hermosos jardines y amplios patios de que muestran ejemplo Granada, Sevilla y Córdoba. Y como la vivienda árabe se dispuso para ser habitada por una sola familia, al posesionarse los cristianos de los pueblos evacuados por la morisma, tuvieron que albergarse varias familias dentro de una misma casa, produciéndose un hacinamiento altamente perjudicial y funesto para la salubridad y la higiene.

Si los sectarios de Mahoma dejaron en nuestra península monumentos que son el libro donde se debe estudiar la pasada grandeza de aquel pueblo que ha muerto para la civilización, también hicieron imposible el acomodamiento de las urbes que fundaron, á las necesidades que ha traído consigo el progreso; hecho que puede hallar una razón en la inseguridad de los sarracenos de permanecer en el dominio de la ciudad largo tiempo, hostilizados, como lo estaban continuamente, por los dos sacrosantos sentimientos de los españoles, la reconquista del suelo patrio y el triunfo de la religión de Cristo. Viviendo los moros, pues, en constante guerra, esperando el ataque á su ciudad, tuvieron que asentarse en las alturas de los montes ó en las laderas, que hacen imposible hoy la reforma de los trazados horizontal y vertical de tales urbes.

No se crea que las consideraciones que acabo de hacer

son vanas teorías. Por el cargo que ocupó en el Ayuntamiento de Madrid, he tenido ocasión de apreciar las grandes dificultades que opondría, sin dedicar cuantiosa suma, la transformación, pues la reforma no cabe, de la parte de Madrid, asentada en las dos laderas, cuyo valle está formado por la calle de Segovia, que es la urbanización sarracena.

Los árabes, pues, si bien nos condenaron á vivir hacinados, nos dejaron soberbios monumentos, un estilo arquitectónico, extensos y fértiles campos que alimentan grandes canales de riego, que presenta á aquéllos como los reyes de la hidráulica, pudiendo decirse, en verdad, que á los moros debe España gran parte de su riqueza.

Así como no pueden hallarse palabras bastantes para censurar la falta de atención á la reforma de los antiguos centros urbanos, como lo han hecho la mayoría de las naciones durante la mitad del siglo que acaba de terminar, hay razones de gran fuerza que disculpan el desinterés á tal obra, de las generaciones que se sucedieron en un período que puede comprenderse desde el principio de la reconquista hasta el siglo xvii. La obra de restituírnos nuestro suelo es tan sublime y exigió tan denodados esfuerzos, que hay que calificar de secundaria la de reformar las urbes recuperadas, mucho más si, como sucedió, la guerra de la reconquista fué enlazada á la tarea también santa de llevar la civilización y la religión á los desconocidos países del continente americano. Si se descuidó la reforma urbana en la Metrópoli, fundaban en cambio los españoles en América vastas ciudades, adoptando un sistema que puede tenerse por muy acertado, por cuanto sirvió durante largos siglos de tipo á otros pueblos que se preciaban de más cultos é ilustrados.

La raza americana—dice nuestro compatriota el sabio ingeniero Cerdá— tenía su urbanización propia que, si primero fué rurizada, se condensó después por efecto de las

guerras interiores. Para mostrar este autor, corifeo de la ciencia urbanizadora, el carácter típico de la urbe americana que hallaron los españoles al poner su planta en aquellas tierras, recurre á lo que consignó en su tratado de *Arquitectura civil* el monje cisterciense Juan Caramvel al describir la ciudad llamada Hovhelaga, urbe de figura redonda, con muralla de madera de una altura de dos pisos, teniendo para su seguridad una sola puerta y en medio una espaciosa plaza donde se levantaba el palacio del cacique.

Descubrimientos arqueológicos posteriores al año 1673, en que dicho monje escribió su obra, han evidenciado que algunos pueblos americanos llegaron á adquirir mayor cultura y una organización urbana más perfecta que la descrita por Caramvel.

El sistema urbanizador que emplearon los españoles fué grandioso por la amplitud y regularidad de las vías, del intervías y por la no escasa belleza de los detalles, cosas todas que pudieron establecer, donde la propiedad ni nada de lo preexistente presentaba obstáculos que hicieran conciliar la economía y la ciencia. Las vías fueron lo suficientemente espaciosas para que el movimiento urbano se verificase con toda holgura, tanto por la población presente, como por la sucesiva, y los espacios intervíarios fueron bastante extensos para impedir la condensación excesiva, y de forma generalmente octogonal, trazado muy hábil, adoptado recientemente en Barcelona, por cuanto queda previsto el caso de que dentro de un reducido espacio de la urbe y calles secundarias se verifique gran movimiento, que puede desenvolverse bien, si por la figura geométrica del intervías vienen á quedar las calles convertidas en plazas.

Véase cómo los españoles hicieron, antes que ingleses y franceses, algo útil y científico en pro del bienestar público.

II

Si se quiere precisar el grado de cultura, carácter y situación económica de un pueblo, sin remover archivos ni entretenerse siquiera en pasar la vista por un libro, no hay más que visitar su urbe: un paseo en todas sus direcciones constituirá el mejor, más breve y más sencillo estudio que de aquél puede hacerse. Estudio imparcial, desprovisto de las pasiones que generalmente se llevan á los libros, lo mismo para realzar grandezas que para hacer resaltar defectos y miserias: estudio que, sin análisis profundos, con sólo mirar, se sabrá qué dominio ha tomado en los hombres la educación; si huelgan más que trabajan, y si su actividad realzan y dan mayor crédito las entidades políticas que los dirigen, por disponer de reservas en las arcas públicas, ó por un equilibrio permanente entre recursos y necesidades. Estúdiense de este modo las urbes, y se encontrará: aquí, una con sus vías centrales amplias, suaves á la locomoción, con buenos pavimentos, bien saneada y provista de agua; allí, otra, mitad vieja y mitad nueva, y más allá, otra que permite escribir la fecha exacta de su fundación. Si se observa algo más, se podrán establecer, de la segunda varias subdivisiones, por el estado en que se hallen los servicios urbanos, saneamiento, etc., etc.; y, por último, si se quiere conocer la época en que tuvo lugar el progreso, ó el quietismo, se conseguirá con una sencilla comparación de sus distintos planos.

Todo pueblo que aspira á pasar por culto, pone especial empeño en quitar de la mirada del viajero observador cuanto crearon para las necesidades de su época las generaciones pasadas, y cuida de conservar los monumentos para que se pueda apreciar bien el progreso.

Las grandes urbes españolas no revelan más que dos épocas: la arábigofeudal, constituyendo el núcleo urbano, ó el siglo XIX en sus postrimerías, formando los suburbios, detrás de los cuales se presentan los tugurios, que, si no temiera ofender la seriedad de la Academia, calificaría aún peor que de prehistóricos.

Estas ideas abstractas me llevan ahora á hablar de España, y para hablar de nuestra península es forzoso, ya que cada pueblo, considerado como tal urbe, exige muy distintas palabras para estudiarle, que dirija la mirada á la urbe capital, á ese pueblo más desafortunado que indolente; el que, lejos de recibir, como París, la savia vivificadora de toda la nación, ha sido en todos los tiempos el arca salvadora de las grandes catástrofes; pueblo que ha regalado una y más veces, con su dinero, toda su sangre; patria de grandes genios y asilo de tantos; á él dedicaré unas cuantas palabras, sólo para dolerme de su desgracia, de igual modo que una madre arranca con sus lágrimas las de su hijo, señalando de paso las causas de que no ocupe como urbe la categoría que le pertenece por tantos y tan grandes merecimientos.

Para apreciar la falta de atención que se tuvo al mejoramiento de Madrid, basta comparar el trazado horizontal y vertical de las vías plaza de Ramales, Factor y Pretil de los Consejos, con el de plaza de Herradores, Ciudad-Rodrigo y todas las afluentes á la plaza de la Constitución, y no se advertirá diferencia alguna; las mismas vías angostas, y en las rasantes del terreno natural: sin embargo, media desde la urbanización del primer suelo citado á la del segundo, cerca de doscientos años. La causa de esto no puede ser más sencilla, y es, que jamás se consideró el arrabal como parte constituyente de la urbe, y así se formó y expansionó, no ya sin arte, sino con el más espantoso desorden, mirando como una misma cosa el suburbio y la campiña.

El desorden que ha reinado en la urbanización está pintado con las breves palabras del escrito dirigido al rey Felipe IV, inmediatamente de restablecerse la Corte en Madrid, por el notable arquitecto y aposentador del Real Palacio, Francisco de Mora. Dice este documento: “En la junta de policía celebrada en Madrid y Valladolid se ha proveído que ninguna persona hiciese casa sin licencia, sin que la viese y diese traza para que la labrase con la firmeza, pulicía y ornato necesario. Y como ninguno lo hace y hay en la Corte muchas casas que se labran como se le antoja al amo, y así unas casas quedan bajas y otras altas, unas fuera y otras adentro, con gran deformidad...”

Por virtud de esta exposición, se mandó publicar, y así se hizo en 26 de Mayo de 1612, el pregón de policía acordado en 6 de Marzo de 1608, repitiéndose el 13 de Agosto de 1641.

Este pregón, pues, constituye las primeras Ordenanzas de policía urbana de Madrid, las cuales estuvieron, por cierto, vigentes hasta 1865 (1).

No se crea que el pregón de policía puso fin al desconcierto que reinaba en la edificación. Pocos fueron los propietarios que presentaron á la aprobación de Mora y del Ayuntamiento el proyecto que se pedía. Además, nada podía adelantarse en el mejoramiento urbano si faltaba aquello que las demás naciones habían comenzado por hacer, esto es, el estudio completo de las vías supraterráneas y subterráneas. Así se explica también que las vías abiertas trescientos años después de la reconquista de Madrid, fueran tan tortuosas y sin relación á ningún sistema viario, como las de la antigua urbe árabe.

Desde 38 hectáreas del Madrid árabe, se había pasado á

(1) Véase el Apéndice.



las 750 hectáreas que medía al subir al trono el hijo de Felipe II, sin haber ganado la urbe más que en extensión, y de ésta, la mitad, estaba ocupada por los suburbios. El alcázar, los templos y conventos y, en fin, los pocos edificios que, atendiendo á su mucha superficie, pueden llamarse notables, aparecían encerrados en callejuelas y, por tanto, sin visibilidad que los realizara.

Pase que durante que Madrid no fuera más que un estado feudal, rico por la feracidad de sus campos y por los montes, se ocuparan más de la campiña que de la urbe; pero es inconcebible que, elevado Madrid á Corte del poderoso monarca Felipe II, á cabeza de sus vastos dominios, lejos de prosperar en belleza, poniéndose á la altura de su rango, perdiera, como dijeron Fernández de los Ríos y López Deza, lo que de bueno tenía, su campiña, su horizonte y su primavera. Creció, sí, pero no bajo las reglas científicas que el notable ingeniero y maestro en esta materia D. Ildefonso Cerdá (1), ha expresado en estas tan breves como elocuentes palabras: "Independencia del individuo en el hogar; independencia del hogar en la urbe; independencia de los diversos géneros de movimiento en la vía urbana: Rurizar lo urbano. Urbanizar lo rural. „

Se equivoca quien, buscando explicación al caso inusitado de no haber adquirido Madrid lo único, y si nó lo único, lo principal que le correspondía como residencia del Rey, ó sea comodidad, belleza é higiene, señala la falta de hombres inteligentes en aquella época. Luis de la Vega y Juan de Herrera fueron dos Arquitectos cuya fama se hizo universal, y así como revelaron su genio en infinidad de obras arquitectónicas, hay que suponer que hubieran dejado sus nombres á la misma altura en un plan de reforma viaria, si tal obra les hubiesen

(1) *Teoría general de la urbanización*, 1867.

ericomendado; y es seguro que el arte decorativo en los edificios habría ganado, pues al instinto individual en la disposición y ornamentación de las casas, hubiera reemplazado el orden científico establecido para la colectividad. De este modo, no sólo hubiera marchado Madrid al mismo nivel, por lo menos, que otras capitales en punto á urbanización, sino que al tener que acomodarse después la red viaria á las necesidades de otras épocas, engendradas por la mayor densidad en la población, aumento de movimiento industrial y cambio en los sistemas de locomoción, no sería necesario destruir tanta propiedad y gastar por ello cantidades fabulosas que hacen que las reformas tengan que ejecutarse muy lentamente, y más si, como sucede, tienen que realizarse con fondos municipales que, como todos saben, la vida de nuestros Municipios se desenvuelve perezosamente por falta de hacienda local y exceso de cargas, cosas ambas que imposibilitan naturalmente el fomento de las mejoras en la urbanización.

Para reformar Barcelona, abriendo grandes vías interiores, ha necesitado aquel Municipio hacer un esfuerzo considerable, sólo aminorado por el entusiasmo del capital social, creándose deudas que no guardan relación con el total de sus recursos.

Frente á la impasibilidad, en punto á reformas urbanas, de la mayoría de los soberanos de la España moderna, se alzan como gigantes los monarcas franceses, rivalizando en la ejecución de obras que hicieran cambiar el aspecto de la capital de su reino, y á cuya idea contribuye más tarde la República. Desde que inicia este movimiento Felipe Augusto en 1184, va recibiendo París, á más de su ensanche, algo y algo notable de cada uno de los soberanos. Felipe VI traza la Puerta de Saint Denis con los boulevares de San Martín, Montmartre, Bonne Nouvelle y Poissonnière; Enrique IV, tomando por centro la plaza de la Bastilla, traza el boule-

vard que lleva su nombre, termina los cuatro antes dichos y la plaza de Vosjes.

Mientras que Madrid no tenía más que una plaza, á la que, sin embargo, se llamaba *Mayor*, Luis XIV construye las de Vendôme, Victoria y Carrousel; traza el jardín de las Tullerías, planta los Campos Elíseos y marca nuevos boulevares, dejando á su sucesor Luis XV la apertura de la plaza de la Concordia: los derribos de los conventos, hechos en tiempo de la República, son aprovechados por Napoleón I para transformar más de 70 vías.

Todos los demás boulevares y monumentos, todo, en fin, lo que completa el París, que medio mundo ha visto, con motivo del gran certamen de 1900, es obra de los últimos cincuenta años, en que el pueblo francés, dando una muestra de vigor y patriotismo, ha acumulado en París, en la urbe que ya en 1868 denominó Fernández de los Ríos *cabeza monstruosa de Francia*, todas las bellezas y adelantos que puede ostentar un pueblo amantísimo de su suelo y del progreso universal.

La demostración sintética de la actividad de este gran pueblo, está en la urbanización de las 7.802 hectáreas que ocupa, con más de 90.000 edificaciones, en su mayoría de artística construcción, 33 kilómetros de vías militares fortificadas, 972 kilómetros de vías urbanas, con cuatro vías fluviales; tres colectores de 30 kilómetros, y el principal de nueve kilómetros, que, cruzando París, desembocan en el Sena, cerca de Asnières.

Berlín: he ahí otra de las urbes que, no sólo se ha extendido, sino que se ha reformado su antiguo centro, y que, conforme París ha realizado la urbanización condensando, la capital de Alemania sigue teniendo algo del carácter rural, pues de las 6.337 hectáreas de su total extensión superficial, sólo 2.089 están ocupadas por las edificaciones, y 2.704

por terrenos baldíos y de labores agrícolas; correspondiendo 16,5^m por habitante en la urbe propiamente dicha, y 91^m en la parte menos habitada.

Aparte de las reformas viarias que se han realizado en Berlín, hay que citar, como obra más notable, la canalización realizada con arreglo al proyecto de Hobrecht, que en 1895 tenía de red 775 kilómetros; y si bien en estos trabajos se invirtieron 85 millones de francos, se consiguió descender de 30 á 20 por 1.000 la mortalidad media de la población.

El mejor ejemplo para comparar la reforma y desarrollo de Madrid, es sin duda alguna, la urbe capital de Bélgica, por haberse realizado en los últimos años del siglo XIX.

La reforma interior de Bruselas está constituida por los boulevares de Hainaut, Anspach y Norte, que comunican por el interior de la urbe las dos principales estaciones de ferrocarriles; grandes vías como la Real, la avenida del Mediodía y Nueva, Laeeken, y hermosas plazas como la del Hotel de Ville, Ste. Catherine y Ste. Gudule, que si no son simétricas, tienen la suficiente amplitud para formar centros de comunicación.

Constituyendo el camino de ronda, se han trazado en una línea exagonal, hermosos boulevares y avenidas para enlazar con perfección el recinto antiguo con el ensanche, resultando Bruselas un pequeño París, aunque más imperfecto en verdad, en sus vías antiguas.

Toda la reforma de Bruselas, como sabéis, tuvo por base la necesidad de sanear el río Senne, para lo cual se cubrió el río en su curso por la población, cuyos trabajos obligaron á la demolición de 1.100 casas y el establecimiento de 18 kilómetros de ramal de alcantarillas secundarias, formándose en el suprasuelo del gran túnel, el boulevard de Anspach, que con el de Hainaut y Norte, como he dicho, constituye la vía más importante del interior.

Ninguna población puede, sin embargo, compararse en cuanto á desarrollo y perfeccionamiento urbano, con la gran urbe capital de la Gran Bretaña. Causa admiración que un pueblo como Londres, destruído por grandes incendios y duramente castigado por epidemias, se haya extendido y perfeccionado tanto, que ocupe hoy el primer lugar en la lista de las grandes urbes universales. Ningún pueblo más que éste, hubiera resistido los dos cataclismos ocurridos en 1666: 100.000 víctimas de la peste y la destrucción de 13.000 casas, y sin embargo, estas calamidades fueron acicate poderoso determinante del acto de soberbia de emprender, en rápida carrera, el camino de las grandes reformas, tan grandes y tan deprisa llevadas, como grandes habían sido las desgracias.

No sólo nada puede envidiar Londres á París en cuanto á vías urbanas, sino que tiene sobre él una ventaja inmensa, por lo que es forzoso reconocer que la urbanización inglesa es la demostración científica de cómo deben estar dispuestas las urbes modernas, para que queden bien atendidas la higiene pública, la comodidad y el arte.

En efecto, mide la gran urbe inglesa 316 kilómetros cuadrados, con 7.800 vías públicas que formarían una línea de 4.800 kilómetros. Si se compara la cifra de habitantes, que no bajará de seis millones, con la superficie ocupada, veremos que mientras en París hay 330 habitantes por hectárea, en Londres no corresponden más que 141, hecho que se refleja en la mortalidad, que en Londres está comprendida entre 15 y 18 por 1.000, á cuyo buen estado sanitario contribuye no poco, á más de los extensos y hermosos parques exteriores, el gran número de jardines y squares del interior que mitigan los efectos del enrarecimiento de la atmósfera, que es mayor cuanto más lo es la urbe. Es circunstancia muy influyente también, que mientras en París

siguen empleándose los pozos ciegos, Londres los abolió en 1847, estableciendo el mejor sistema de alcantarillado que existe, obra que fué construída por los años de 1859 al 73, bajo la dirección de Joseph Bazalgeette, habiendo costado más de seis millones de libras esterlinas.

Consiste esta magnífica obra de saneamiento en tres grandes túneles, colectores de 3,60^m de latitud por 3 de altura, que, discurriendo por la parte Norte y á diferentes niveles, se reúnen luego y desembocan en Barking-Creek; y en otros dos canales situados al Sur del río, que después de unirse desembocan en Crossness, vertiendo ambos conductos maestros en grandes depósitos, en los que, sometidas las materias á una enérgica desinfección, se elevan por potentes máquinas de vapor para distribuir las como abono en grandes extensiones de terreno.

Lleva también la palma Londres de haber sido, generalmente, la primera urbe en que han entrado los adelantos en punto á servicios urbanos. Entre otros casos, y debido á Murdoch y al alemán Winzer, conoció el gas obtenido de la destilación del carbón mineral, que aplicó al alumbrado público, y que más tarde ensayaron, Le Bon, en París; Hensfey, en los Estados Unidos, y Lampadius en Alemania.

Seguiría reseñando, aunque fuera tan ligeramente como lo he hecho, el desarrollo y reforma de otras importantes urbes, así europeas como americanas, y descendería á analizar otras urbes que, aun constituyendo una excepción de la regla general, es cierta su existencia en nuestros días, tales como las acuáticas en sus tres caracteres, según que la habitación y las vías estén ó nó en tierra firme; las subterráneas ó de tipo troglodita, etc., etc. A esto se opone, de un lado el pequeño espacio de que dispongo para la disertación, y de otro, mi deseo de que la concisión disculpe mis escasos talentos.

Después de recordaros la disposición y desarrollo de algunas de las principales urbes, no creáis que voy ahora á sentar reglas que, dadas por otros, constituirían un plan: voy únicamente á exponer ante la docta Academia, mi opinión sobre esta materia, que desde luego será tan pobre como todas las mías. Sólo una circunstancia me abona, que quiero pese en vuestro ánimo al juzgarme, y es, que en cuantos estudios he tenido que realizar en mi carrera al servicio de la urbanización, he procurado huir de las vulgares teorías de esos indoctos urbanizadores que consideran como obra facilísima y hasta de grandes rendimientos, la destrucción del casco urbano, para trazar sobre las ruinas una urbe con sus vías principales, secundarias, caminos de cintura, grandes plazas de unión, etc., etc.

Más modesto yo que esos apóstoles de las reformas urbanas, he puesto constantemente toda mi inteligencia y mis fuerzas al servicio de las entidades á quienes compete el remedio de lo que nos constituye en pueblo atrasado, que ni siquiera en las épocas del mayor esplendor, que hubimos de gozar, supieron aplicarle para bienestar y gloria de todos.

III

La necesidad de comunicar un continente con otro, y en el orden secundario las naciones, las provincias y los pueblos, á fin de cumplir el más elemental principio de la sociabilidad, no puede estar atendida, si no se deja en la tierra, á las vías transcendentales que unan los espacios en que las grandes sociedades trabajan y producen. Así como toda nación debe disponer en su litoral de vías férreas que recojan y repartan lo que no produce y necesita, y saque lo que de

su producción no consume, las grandes capitales deben hacer que las líneas ferroviarias no queden interceptadas, procurando que todas ellas se enlacen para que constituyan una verdadera red.

Claro es que esto no es fácilmente practicable, por los desniveles de la urbe respecto al que exige el trazado general de cada una de las vías férreas; pero, sin embargo, entre esta aspiración, que constituiría un gran adelanto, y que las líneas de los ferrocarriles tengan que ser comunicadas á través de la urbe por un laberinto de vías en que el exceso de rampas y contrarrampas hacen difícil y tardía la comunicación, hay un abismo que debe salvarse antes de hacer cualquier otra reforma interior.

Así lo comprendió y lo hizo Bruselas.

Enlazadas ya las estaciones de partida de los ferrocarriles, y tratándose de urbes no muradas, las vías principales ó bases del trazado de la red viaria han de establecerse por el enlace de los caminos ordinarios generales, en la forma más adecuada que permita la configuración del terreno, los obstáculos que para los trazados de reformas interiores presentan los monumentos, edificios públicos ó una importante intervía edificada; todo lo que hay que salvar, puesto que la urbanización, como tal ciencia, no obliga á destruir cuanto se halle al paso para abrir nuevos caminos al desenvolvimiento urbano, sino que da reglas que vienen á ser el nexo entre la necesidad y los medios de que se dispone para atenderla.

No hay ninguna razón para que los enlaces de los caminos ordinarios, á través de la urbe ó del centro urbano, con las vías de cintura, se verifique necesariamente en línea recta. Londres, París, y el mismo Bruselas con sus vías de longitudes más inferiores, adoptaron en el trazado horizontal la línea recta en aquellos casos, los menos, en que pudo hacerse,

pues siendo condición técnica para el trazado de las grandes arterias obtener una rasante suave, enlazar armónicamente con las vías secundarias y conservar para ornato público los monumentos ó los edificios de gran valor intrínseco, hubo de recurrirse á la línea poligonal; advirtiéndose en dichas urbes que, si unas grandes vías tienen una alineación de bastante longitud, otras quebrantan en pequeña distancia, como sucede en París en la línea que forman los boulevares Malesherbes, La Magdalena, Capuchinos, Italianos, Montmartre, Possonniere, Bonne Nouvelle, Saint Denis y Saint Martín; y en Bruselas, en la del boulevard Anspach con el del Norte y Sena.

Tratándose de vías urbanas, mucho más si son del antiguo recinto, el pequeño aumento de recorrido que motive el ángulo de dos alineaciones, si éste es, como debe ser, muy obtuso, nada significa, ó representa mucho menos valor, que el determinado por una expropiación importante. Es decir, que la ciencia, como no podía menos, transige con la alineación quebrada, si la rasante es adecuada y el recorrido se aproxima á la distancia más corta de los dos puntos que han de unirse.

Ninguna discusión ofrecen los caminos de ronda que han de separar la urbe de los suburbios, caminos que estarán determinados por una línea poligonal de máxima latitud, cuyos ángulos ó quebrantos, tratándose de urbes sin fortificación militar, han de verificarse precisamente en los centros de los intervías.

Conseguida con las vías principales la comunicación por las distancias mínimas adecuadas de las vías transcendentales y barrios opuestos, y determinados los centros de confluencias, para que la red viaria sea completa y perfecta, es necesario estudiar y apreciar bien por cuáles vías actuales se verifica el mayor movimiento y se cruza la arteria principal, para que de este modo se establezca una prudente diferencia

de latitud entre las vías secundarias que han de atravesar los espacios comprendidos entre vías principales. Lo más conveniente á una buena urbanización, sentado ya que las bases ó vías principales estuviesen dispuestas como he dicho, sería hacer de orden preferente determinadas vías transversales y seccionar estos nuevos espacios por vías de latitud inferior. De este modo, el movimiento estaría en relación con la superficie de la vía, esto es, que las vías preferentes ó avenidas recogieran el movimiento de las transversales para llevarle á las principales.

Pero esto, tratándose de urbes antiguas, y para más, excesivamente condensadas, no pasa de ser una idea técnica. Hay que transigir con las vías del mismo orden paralelas, con los cambios inmotivados, con la falta de orientación científica, con ángulos de entroncamiento inadmisibles y con otras muchas arbitrariedades que se advierte en las diátrosis de unas vías con otras. Tampoco se puede penetrar en determinadas vías, principales en la actualidad, demoliendo á derecha é izquierda, porque la orientación sea mala, pero sí se podrá relacionar su latitud y su trazado vertical con las exigencias que deben satisfacer.

Los encuentros de dos vías engendrando sólo dos ángulos, y con menor latitud la receptora del movimiento que la transmisora, han sido en todos los países desechados, y siendo éste uno y casi el principal obstáculo que se opone al movimiento rápido, estimo yo que debe ser éste punto preferentemente atendido y resuelto, mucho más no exigiendo tales reformas ningún gasto de importancia.

Así, pues, la red viaria de una urbe que aspire á formar entre el número de las reputadas como modernas, ha de satisfacer en su trazado horizontal las condiciones que he apuntado; es decir, ha de comunicar por el camino más cómodo y corto, la vivienda con el centro de la urbe, y entre sí las

familias residentes en los puntos más alejados, cuidando de armonizar en la trama la traza vertical, y no dejándose seducir por el plano horizontal, que, á más de hacer costosa la conservación del pavimento, dificulta ó llega á hacer deficiente el trazado de las vías de desagüe, y resta al ganado el descanso que halla en las pendientes; bien entendido que, el mejor trazado vertical, será aquel que, sin recurrir á un desnivel de 4,50 por 100, ni adoptar la horizontalidad, dé un perfil con el menor número de tramos, y que el radio de las curvas de unión de los quebratos, ya sean cóncavas ó convexas, sea tal, que su desarrollo no haga perder gran cantidad de fuerza de tiro para los transportes.

Si arbitrariedad reina en el trazado horizontal de las antiguas urbes, en el vertical no hay más que decir que las rasantes son, en general, el mismo plano del terreno natural, con la circunstancia de que, en la mayoría de los casos y con muy poco coste, se hubieran salvado los inconvenientes de que adolecen los perfiles de las vías, y que contribuyen, en gran parte, á la fealdad de las calles.

Materia es esta que debe ser estudiada con preferencia, ya que pueden reformarse las rasantes que se oponen á una buena vialidad, si, como suceder debe, se aprovechan los momentos de reparar ó reponer los pavimentos. No hay que olvidar que en la urbanización moderna, el trazado vertical es tan esencialísimo, que todo á él se sacrifica. No debe pensarse en abrir grandes vías si, para llegar el movimiento á ellas, ha de hacerse caminando por escaleras.

No menos importante que la traza horizontal ó disposición y enlace de las vías públicas, es la formación de la red de vías subterráneas para la conducción de las materias fecales y de los servicios de aguas potables y fluídos que constituyen necesidades ineludibles dentro de la población y absolutamente precisas para el saneamiento de la urbe.

Suma atención se ha puesto en estos asuntos, en los últimos años, y hay que hacer honor á la Municipalidad de Madrid, que se adelantó á un pueblo como el de París para desterrar del casco urbano los llamados pozos negros, construyendo, á principios del pasado siglo, los colectores de desagüe y buen número de kilómetros de ramal secundario. El servicio á la urbe sería inmenso si, con un esfuerzo más, se completara la red subterránea, y en lugar de desaguar los colectores en el río Manzanares, se realizase la utilización de las materias en campos apartados de Madrid, como lo hace Londres, ó adoptando un procedimiento intermedio entre esto y el sistema que se ensaya en Levallois-Perret, departamento del Sena, se llevase á cabo la esterilización de las materias después de su evacuación pneumática, haciendo que un servicio sanitario forme una industria que proporcionaría crecidos ingresos con la venta de los abonos químicos.

Constituye, por último, otro problema en las grandes urbes, relacionar la cantidad de agua potable con el consumo que de ella se hace, tanto para la alimentación como para los usos domésticos y saneamiento y limpieza de las vías públicas y alcantarillas.

El suelo de Madrid ha sido, según sus cronistas, muy rico en manantiales de agua potable. Lo prueba el hecho de que, con sólo sus antiguos viajes, se atendió á las necesidades de la población hasta el día 24 de Junio de 1858, en que el Canal de Isabel II trajo á Madrid las aguas del río Lozoya. Esta hermosa obra, merced á la cual se surte Madrid de 80 millones de metros cúbicos anuales del precioso líquido, y permanecen encerrados 240.000 metros cúbicos en sus dos depósitos, de un agua cuyo grado de potabilidad es insuperable; este Canal, que por todos conceptos puede competir con el New-River de Londres, con el de Crotón de New-York, y con el de Washintong, resulta hoy con un caudal

insuficiente; y aunque la habilitación de un nuevo depósito salve las necesidades actuales, urge estudiar la forma de dotar á Madrid de la cantidad de agua que exigirá el aumento progresivo de la población y las aplicaciones que de ella se hacen, mayores de día en día.

Como he fatigado ya bastante vuestra atención, voy á terminar, no sin que antes sintetice y aplique á la urbe capital de la Monarquía española la tesis que establecí al dirigir mi saludo á la docta Academia y á sus distinguidos invitados.

A excepción de Barcelona, poco ó nada se ha hecho en España en favor de las urbes, y particularmente de los antiguos recintos. Ciertamente que Madrid, disponiendo de algunos más medios, ha reformado algo el casco urbano, si así se quiere denominar el hecho de ir paulatinamente dando más latitud á las vías, pero conservando su dirección, su longitud y sus enlaces.

En otros países, al hacer el ensanche se han llevado á él los elementos que le proporcionarán vida propia. En Madrid, reducido el ensanche á obtener mayor número de albergues, sin llevar á él un edificio público, una iglesia, ni un mercado de abasto, la nueva población tiene que vivir, la mayor parte del día, dentro del antiguo recinto, donde ha seguido estacionado el comercio y donde se hallan las dependencias oficiales, mercados, museos, y todo, en fin, cuanto constituye y anima la vida de una población. Y como el centro urbano no ha sido preparado para contener, ya que no desenvolver con holgura, triple número de los habitantes para que se creó, de ahí la necesidad, más imperiosa hoy que ayer, de acomodar el recinto antiguo á las exigencias actuales y á las mayores de mañana, creando un verdadero sistema viario interior que dirija el movimiento del medio millón de habitantes que forzosamente tiene que hacer su vida

en él, y facilite paso amplio á la locomoción modernísima que, por las dimensiones de las actuales vías, no puede manifestarse en la velocidad como uno de los elementos de más aprecio por el hombre que nos han traído la electricidad y el gas por su enlace con la mecánica.

A la gran obra que se prepara tendrá que contribuir, ¿cómo no? la Real Academia de San Fernando, que fijará ó cuidará de que los proyectos que se redacten respondan á un concienzudo examen de todas las circunstancias técnicas y materiales para que el plan ó economía viaria sea compendio de los análisis más profundos, de cómo se verifica hoy la vialidad y cómo exigen que se realicen las necesidades presentes y futuras, sin dejar de comprender entre las necesidades el Arte, que, como dijo elocuentemente ante esta Academia mi entrañable amigo y compañero el Sr. Urioste y y Velada, en la calle es donde mejor puede manifestarse la belleza, y ella es el mejor medio educador en el Arte. Es una necesidad, pues, llevar á la calle, para que se difundan, todos los progresos que en el Arte se alcancen, aplicables á ella.

No puede condenarse á Madrid, y al decir Madrid entiéndase España entera, á vivir siempre divorciado de la civilización en su grado más perfecto, sino al contrario, hay que llevarle á ocupar en el concierto universal, un lugar, ya que no preferente, decoroso, resarciéndole de este modo de los perjuicios materiales que le ha irrogado la inercia pasada, que ya nos va siendo proverbial. Si con los instrumentos y elementos de que disponemos, sobrados á mi entender, no se emprende muy de prisa, para que sea más gloriosa, la transformación de que os he hablado, que constituye ideal común: si nos negamos á escribir en la Historia de la urbanización la página que nos corresponde para recordar nuestra cultura, nuestras costumbres y nuestras necesidades á las

generaciones que nos sucedan, la Historia nos castigará más duramente con el látigo de su crítica, presentándonos, á semejanza del pueblo heleno, como poseedores de una gran educación teórica, pero faltos del sentido positivo, que es el que todo lo crea.—HE DICHO.

APÉNDICE

En la Villa de Madrid á 26 de Mayo de 1612, los Señores del Consejo de S. M. y Sala de Gobierno, habiendo visto el desórden que hay en esta Villa sobre lo tocante al ornato y policía de ella, y proveer de remedio conveniente en ello, mandaron que de aquí en adelante, se guarde y cumpla lo siguiente:

I.—Por quanto están hechos y señalados los límites que esta Villa ha de tener para que no se labre fuera de ellos, ni extienda más su población por ninguna persona de qualquiera estado, calidad y condición que sea, no pueda edificar, labrar ni dar á censo para edificar ni labrar ningunas tierras ni solares que estuvieren fuera de los dichos límites, aunque sean juntos á las casas y población, pena que las dichas ventas, censos y enagenaciones serán, y desde luego se dán por ningunas y de ningún valor ni efecto, y los edificios que se hicieren se mandarán derribar y deshacer á costa de los dueños de ellos; y demás de lo dicho incurran en pena de 100 maravedís por cada posesión, sitio ó solar que se vendiere ó edificare contra la dicha orden; y so la dicha pena no labren ni edifiquen de nuevo dentro de la población de esta Villa ninguna casa ni solar sin pedir y tener licencia del Ayuntamiento de ella, y presentar la planta y traza para que se le dé la orden que han de guardar, sin que se perjudique al ornato y policía.

II.—Que todas las personas que labraren, reedificaren ó hicieren cualquier obra en cualquiera casa de esta Villa, no echen en las calles la tierra ni cascote, ni inmundicias, ni broza que sacáren, y sobraren de las obras sin licencia del Señor Superintendente de la limpieza de esta Corte; sino que desde sus casas lo hagan sacar y llevar luego al campo, pena de seis ducados, la mitad al dueño de la casa, y la otra mitad al Maestro que hiciere la obra y reparo, y que á su costa los Alguaciles que hicieren la denunciación, los hagan quitar y buscar y concertar quien los lleve, citando al dueño de la obra para el dicho concierto, á el cual pare el mismo perjuicio que si él lo hiciera; y precediendo la dicha citación, el Alguacil ó Portero les pueda sacar y vender bienes para pagar lo que montare el sacar los dichos géneros demás de la dicha pena.

III.—Que ninguna persona de cualquiera calidad que sea no pueda usar ni use, ni tenga en su casa ningún albañal ni vaciá-

dero, sino fuere á raíz de la tierra, ó por lo menos una tercia levantado del suelo, y no más alto, aunque sea para aguas limpias ni llovedizas, ni para otro ningún efecto.

IV.—Y los que los tuvieren hechos contra el tenor de este capítulo, los cierren y quiten dentro de seis días primeros, pena de 600 maravedís, y so la dicha pena no puedan tener las lumbreras de las cuebas descubiertas sino que las tengan con sus rejas, y arrimadas á las paredes, y á plomo y nivel, sin que esten tendidas en las calles, salvo el que la tuviere en sitio suyo propio.

V.—Que ningun Maestro de hacer coches ni carros, ni las personas que tienen por trato y grangeria alquilarlos, de aquí adelante no tengan ni labren los dichos coches y carros, ni la madera con que los hacen, en ninguna plaza ni calle pública de esta Villa, ni los alquiladores no pongan ni tengan los dichos coches y carros en las dichas plazas y calles, ni á las puertas de sus casas, si no fuere durante el tiempo que pusieren las mulas y caballos para ir camino con ellos; y la madera que labraren y tuvieren, y los dichos carros y coches los tengan dentro de sus casas, de manera que por ninguna via no ocupen las dichas calles ni plazas, pena de 600 maravedís por cada vez que contravinieren á lo contenido en este capítulo.

VI.—Que todos los Carpinteros, Silleros, Ensambladores, Herreros, y otros qualesquier oficios no tengan ni saquen á las calles sus oficiales ni cosas de sus oficios, ni materiales, bancos y herramientas de sus oficios, encerados ni toldos, ni otra cosa ninguna que ocupen las calles y plazas, y vistas de las ventanas, ni salgan á trabajar á ellas fuera de sus tiendas, sino que lo recojan y tengan en ellas, pena de 600 maravedís por cada vez que contravinieren á lo contenido en este capítulo.

VII.—Que todos los oficiales de los oficios que trabajan y tienen sus tiendas y oficios en los postes y portales de la calle Mayor de esta Villa, plaza Mayor, calle de Toledo y Atocha, no puedan salir de sus tiendas á trabajar en los dichos portales, ni ninguna mesa ni banco, ni otra cosa con que los ocupen ni embaracen el paso, ni en el huecô de ellos cuelguen ningunas cosas de su oficio ni mercaderías, sino que los tengan recojidos y metido todo dentro de sus tiendas; y los que las tienen en los postes no puedan embarazar los portales, calles y plaza con mesas, bancos, asientos, arcas ni cosas de sus oficios, ni salir á ellas más que una tercia hacia el portal, y media vara hacia la plaza ó calle donde estuviéren, pena de 600 maravedís cada uno, cada vez que contraviniere á lo contenido en este capítulo.

VIII.—Que todos los que hicieren y vendieren, ó sacaren á vender qualesquier obras de madera, hierro, cobre ú acero, ú otro qualquier género de madera ó metal viejo ó nuevo, ó hicie-

ren almonedas, y vendieren bienes por oficios de Corredores que tengan, lo hagan y vendan en sus casas y tiendas, sin salir con ello á las plazas y calles públicas, sino fuere en tiempo de feria, pena de 600 maravedís por cada vez que hicieren lo contrario; y se permite que puedan hacer almonedas, y vender la ropa vieja que cada uno tuviere en la plazuela de los Herradores, y en la que está adelante de la Pasión, ú en la puerta y plaza de Santo Domingo, vendiéndolo las mismas personas cuyo fuera la ropa, ó sus criados, sin que lo puedan vender regatones, y haya de tener licencia del Corregidor de esta Villa, y Escribano mayor del Ayuntamiento de ella á quien tocara, y no se pueda vender en otro ninguna plaza ni calle, ni dén licencia para ello.

IX.—Que todos los vecinos de esta Villa, ó forasteros que vendieren carbón ó leña, ó paja larga ó corta en cargas, carretas ó carros, lo traygan derechamente á vender á la plazuela de la Cebada, calle de Alcalá desde el Monasterio de nuestra Señora de las Ballecas abaxo, ú en la plazuela de Santo Domingo, y no en ninguna otra calle ni plaza, ni se paren ni detengan en ellas ningún chirrionero ni cabalgadura de carga que se alquilan, pena de 300 maravedís de cada carreta, carro ó chirrión, y 200 maravedís por cada carga, y so la misma pena todos los que sacaren ó truxeren á vender piedra, cal ó yeso, lo vendan en la calle que hay desde la puerta accesoria del Hospital de Antón Martín hasta el Monasterio de Santa Isabél, y no en otra plaza ni calle.

X.—Que todos los Bodegoneros y personas que guisan de comer, y venden fruta verde y seca, así hombres como mugeres, no guisen ni tengan braseros, tiendas, ni mesas de los dichos mantenimientos en las plazas ni calles públicas, aunque sea con consentimiento de los dueños de las casas donde arrimaren ó tuvieren tiendas, sino que dexen las calles y pasos públicos libres y desembarazados, y que los bodegones los pongan y tengan en las plazas que están señaladas, que son las de Antón Martín, Santo Domingo y Red de San Luis, y para estas partes han de tener licencias firmadas del Corregidor que es ó fuere de esta Villa, y Escribano mayor del Ayuntamiento de ella á quien tocara la policía y ornato, pena de tener perdidos los mantenimientos que vendieren, y de 600 maravedís; y so la dicha pena guarden y cumplan lo mismo todos los demás que en las dichas calles públicas tienen tiendas de Sastres, Calceteros, Ropavejeros, Zapateros, Cerrageros, y otros oficios semejantes, Tenderos que venden pan y otros cualesquier mantenimientos.

XI.—Que los que tienen caxones en la plaza Mayor de esta Villa, y en la de Antón Martín, Puerta del Sol, Red de San Luis y Plazuela de Santo Domingo, los hayan de tener y tengan con licencia, y habiéndolos dado los sitios de ellos el Corregidor que

ha sido, es ó fuere de esta Villa, cuyos son los sitios, y teniéndola la hayan de tener y tengan proveídos, y vendan en ellos sus mantenimientos, sin poder vender fuera de los dichos caxones ni salir con los bastimentos más de una vara y media desde la tabla y caja de ellos, ni ocupar las dichas plazas con garabitos ni encerados, pena de 600 maravedís cada vez que contravinieren á lo aquí contenido. Demás de que si no los tuvieren proveídos se los quiten y dén otros. Y que no puedan los sitios de los dichos caxones ni alquilarlos, pena de tenerlos perdidos, y el precio en que los vendieren y alquilaran, y de diez ducados, so la qual dicha pena no los puedan dar ni traspasar á ninguna persona sin licencia del Corregidor que es ó fuere de esta Villa, y lo mismo se entiende en quanto á las mesas y bancos de las verduleras y garabitos de los gallineros.

XII.—Que ningún Frutero, ni Hortelano ni Gallinero salga ni se quite de su puesto, ni con mozos ni muchachos, ni en otra manera vendan fuera de ellos hortaliza, fruta, verdura, huevos, gallinas ni conejos, ni á las puertas de las Carnicerías, y dexen libres y desocupados los pasos, pena de 600 maravedís cada vez que lo contrario hicieren.

XIII.—Que ninguna persona, de qualesquier calidad que sean, no consientan ni dén lugar á que ningún criado ni criada de día ni de noche no echen á ninguna hora ni vacien ningún género de inmundicia ni agua sucia ni limpia por las ventanas ni azoteas de sus casas, sino que lo echen y vacien por las puertas principales ó falsas de ella en mitad de la calle, y no en ninguna otra parte; y las inmundicias no se puedan echar ni se echen sino fuere en verano desde primero de Abril hasta fin de Setiembre, después de las once de la noche, en el invierno desde primero de Octubre hasta fin de Marzo después de las diez; sopena de 600 maravedís; y los dueños de las casas y moradores de ellas avisen á sus criados y criadas que de aquí adelante lo guarden y cumplan, porque las dichas penas se han de cobrar de los amos, y se les reserva su derecho á salvo para que del salario de sus criados y criadas las puedan cobrar; y so la dicha pena se manda que ninguna persona sea osada de echar en las calles de esta Villa ningún género de estiércol de caballeriza ni otra cosa, y quando quisieren limpiar las dichas casas y caballerizas, tengan á las puertas de ellas carros ó chirriones, ó bestias con serones con que lo quiten y saquen; en las quales dichas penas desde luego les dan por condenados, lo contrario haciendo, aplicadas por tercias partes, Juez, denunciador y obras públicas.

XIV.—Que para ejecución de todo lo contenido en este auto y pregón de policía y ornato, el Corregidor de esta Villa pueda nombrar y nombre doce Porteros de Policía, y no más, los quales hayan de poder denunciar de todos los que contravinieren á

este auto, y no otros ningunos, y las causas hayan de pasar y pasen ante el dicho Corregidor privativamente, con inhibición de la Sala de Alcaldes, y de otros cualesquier Jueces y Justicias, reservados como se reservan las apelaciones de lo que el dicho Corregidor hiciere y sentenciare al Consejo y Sala de Gobierno, y ante el Escribano mayor de Ayuntamiento de esta Villa á quien toca la dicha policía, y no ante otro ninguno.

XV.—Que para sentenciar las causas que se hicieren baste solo la denunciación del Portero jurada, y fé del Escribano de como la persona á quien se denunció contraviniendo á lo contenido en este auto, y que la notificó á la parte denunciada como siempre se ha hecho.

XVI.—Que no pueda llevar ni lleve derechos de cada causa más de real y medio para el Escribano del Ayuntamiento y el que anduviere con el Alguacil.

XVII.—Que ninguna persona pueda tener cerrados los balcones de sus casas con tabiques ni tablas, ni en otra forma, ni salir á la calle con cerramientos ni enmaderamientos, sino que estén descubiertos todos, pena de quatro ducados, y que á su costa se quiten los cerramientos que hicieren, y los que estuvieren hechos dentro de quatro días los quiten y descubran, so la dicha pena.

XVIII.—Que ninguna persona tratante en pescado ni Confitero pueda echar á la calle el agua con que remojan el pescado, ni la que resulta de tener las frutas los Confiteros, que una y otra es de muy mal olor, sino que en cubas y en cubetos lo saquen al campo fuera de esta Villa, pena por cada vez que la echaren en la calle de diez ducados, y quatro días de cárcel.

XIX.—Que no anden puercos por las calles, y los dueños de ellos los recojan y encierren que no salgan á ellas; y si pasado segundo día como se diere este pregón no lo hubieren cumplido, qualquiera persona los pueda desjarretar, y aprovecharse de ellos sin pena ninguna, y los dueños incurran cada vez, demás de perdido el ganado como dicho es, en 600 maravedís, y el Corregidor de esta Villa tenga cuidado de hacerlo executar.

XX.—Que no puedan ocupar con ninguna mesa, banco ni oficio, ni estar trabajando á las entradas de los portales por las bocas calles de ellos, sino que los dexen libres y desembarazados para el paso de la gente, pena á qualquiera que lo contraviniere de 600 maravedís, y que se les quite y desembarace las bocas de los dichos portales, apremiándoles á ello por todo rigor.

XXI.—Que lo mismo que vá proveído á los que tienen tiendas en los portales, Plaza, calle Mayor, calle de Toledo y Atocha, se entienda con los que los tienen en los portales de la calle Nueva, de la puerta de Guadalaxara, calles correspondientes á la plaza, plazuela de los Herradores, y plaza de Santa Cruz, so la pena contenida en la condición que de ello trata.

XXII.—Y que los Esparteros no puedan sacar á los portales, calles ni plazuelas el esparto, esteras, ni otra cosa de su oficio, ni ocupar el paso, sino que todo esté desembarazado, pena de 600 maravedís cada vez que lo contravinieren, y de ser apremiados á ello.

XXIII.—Que todas las condenaciones que se hicieren sobre lo tocante á la dicha policía y ornato se apliquen por tercias partes, la una para el dicho Corregidor como Juez, la otra para el denunciador, y la otra tercia parte para ayuda de los gastos de la limpieza de esta Corte.

XXIV.—Y para que en todo haya la cuenta y razón que convenga para dar á cada uno la parte que le tocare, y tomar la cuenta á los dichos Porteros, se haya de tener y tenga por el dicho Escribano de Ayuntamiento un libro donde se sienten todas las condenaciones por pequeñas que sean, declarando á quien se condena, y en cuánto y por qué causa, y vaya tomando las cuentas á los Porteros, y haciendo pago al Juez y Porteros de sus partes, y lo demás lo pague á quien el dicho Corregidor lo librare y mandare pagar, siendo para lo tocante á la dicha limpieza, sin que se convierta en otra cosa.

XXV.—Que para que lo contenido en este auto se guarde y cumpla, y venga á noticia de todos, y ninguno pretenda ignorancia, se pregone públicamente por el Pregonero, y ante Escribano que de ello dé fé, en las plazas y calles públicas de esta Corte. Y así lo mandaron y señalaron.

APUNTES BIOGRÁFICOS

DEL ACADÉMICO

Excmo. Sr. D. LORENZO ALVAREZ CAPRA

Nació el 30 de Septiembre de 1848, en Madrid. Hijo de ilustre familia, ingresó en la Escuela Superior de Arquitectura, distinguiéndose en ella desde los primeros momentos, por su talento, sus aptitudes para el Arte que emprendía y por sus bellas cualidades personales, tanto más salientes, por la pléyade de ilustres compañeros que formaban su promoción; obteniendo el título de Arquitecto el 22 de Noviembre de 1871.

El aprovechamiento con que cursó los estudios de la carrera, fué demostrado con el importante proyecto para Plaza de Toros en Madrid, que trazó y ejecutó, en unión de otro compañero muy ilustre también, Emilio Rodríguez Ayuso.

Su desahogada posición social no impidió á Alvarez Capra trabajar, y trabajar mucho, y así lo dicen sus obras, entre las cuales se cuentan el palacio del Marqués de Mudela; el hotel de D. Juan Travesedo; el del Conde de Valdelagrana; el de Recur; el de Espeliús; el Templo de la Virgen de la Paloma, obra que dejó en construcción; los nuevos pabellones de la Escuela de Agricultura y del Manicomio de Leganés; la capilla de la Santa Faz y multitud de casas en el paseo de Recoletos, calles de Alcalá, Argenzola, Sauco, Almirante, Salesas, Génova y Villalar, y notables panteones en el Cementerio de San Isidro, mereciendo especial mención los de los Marqueses de Mudela y Casariego, y el que guarda sus restos.

Por su prodigiosa inteligencia y amor al trabajo, redactó grandes proyectos, como los del Ministerio de Fomento, Casa Central de Correos, Casa Correccional de Jóvenes, Museo de Ciencias Naturales, Hospital de Incurables, Colonia de Alienados, Asilo de Huérfanos de la Unión, en Aranjuez, y otros.

Sus aficiones á la Administración pública, inspiradas en el deseo de poder ser útil á su patria, y en orden secundario á sus

compañeros de profesión y particularmente á los obreros, le llevaron á la Cámara de Diputados, en la que tuvo representación por espacio de dieciséis años, habiendo aceptado únicamente, como cargo político, la Dirección General de Aduanas.

Bien conocido en el campo de la Arquitectura y de la Administración, su nombre figuró en Juntas de Sociedades, Exposiciones, etc., pudiendo citar entre otros muchos cargos de esta naturaleza, que desempeñó, los de Arquitecto del Banco, del Crédito Mobiliario Español, del Ministerio de Hacienda, Vocal de la Comisión de la Exposición de Viena, Miembro de la Comisión Española de la Exposición de Filadelfia, Vocal de la Junta del edificio Biblioteca y Museos, Vocal de la Junta de Ensanche, Vocal de la Junta de Edificios Públicos, Jurado en las Exposiciones Nacionales de Bellas Artes de los años 1884, 92 y 99, Vocal de varias oposiciones, Director de la Antigua Sociedad de Seguros y Presidente de la Sociedad Central de Arquitectos, repetidas veces, cuyo cargo desempeñaba á su fallecimiento.

Como tan revelantes méritos no podían pasar sin que la Nación los distinguiese, le honró con la Cruz de Carlos III, la encomienda de Isabel la Católica, los honores de Jefe Superior de Administración y la gran Cruz de Isabel la Católica, ostentando también la encomienda de la Real Orden de Cambodge.

Elegido Académico de la de Bellas Artes de San Fernando en 24 de Octubre de 1881, hizo su ingreso el 24 de Junio de 1883, falleciendo el 10 de Marzo de 1901.

CONTESTACIÓN

DEL

EXCMO. SR. D. JOSÉ URIOSTE Y VELADA

SEÑOR, SEÑORES:

Por triste capricho del destino me cabe la honra de ser hoy quien lleve la voz de esta ilustre Corporación, para dar la bienvenida al nuevo académico. Otro compañero nuestro, artista eminente, el Sr. D. Arturo Mélida, arrebatado del mundo cuando por su edad y excepcionales facultades podía esperarse aún mucho de su labor en beneficio de las Bellas Artes, era el designado para verificarlo. Si tan penoso recuerdo no fuese suficiente demostración de que en este mundo nunca la alegría va separada del dolor, el que me produce la memoria de mi inolvidable compañero de las aulas Sr. Alvarez y Capra, sería de ello viva y punzante prueba. Desde este sitio envió á ambos mi cariñoso recuerdo á las regiones de lo desconocido, y paso á cumplir gustoso el deber de cortesía que imponen nuestras prácticas reglamentarias.

Ingresó el Sr. López Sallaberry en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, en 1875, y obtuvo en su carrera distintas recompensas y un diploma de honor, pasando en 1878 como alumno pensionado por la referida Escuela á la Exposición Universal de París celebrada en dicho año. La Sociedad Central de Arquitectos le otorgó medalla de plata,

con motivo de sus trabajos para el centenario de Calderón, y en 1881 le fué expedido el título de Arquitecto.

Mereció premio en diferentes concursos y entró en 1886 al servicio del Ayuntamiento de Madrid como Jefe facultativo del ramo de Incendios, pasando, después de otros destinos, al cargo de Arquitecto de Sección que actualmente desempeña. Con tal carácter ha intervenido en la formación de diversos proyectos, entre ellos el de Palacio Municipal y el de Reforma de la prolongación de la calle de Preciados y enlace de la plaza del Callao con la calle de Alcalá, y ha estudiado y dirigido obras de tal importancia como la plaza de Castelar, á cuyo centro trasladó la Fuente de Cibeles, y la restauración de las dos primeras Casas Consistoriales, siéndole concedidos en 1894, por méritos en su carrera, los honores de Jefe Superior de Administración civil. Como arquitecto particular, ha construído más de veinte casas de alquiler, edificios como el del palacio de *Blanco y Negro*, varias fábricas de electricidad y algunos panteones.

Si en todos estos trabajos no hubiera demostrado sobradamente su competencia profesional y artística, le serviría de justo título para ello el bien estudiado discurso que hemos tenido el gusto de escuchar.

Ya os ha dicho el nuevo académico que no ha buscado el tema de su disertación en la historia de la Arquitectura, y que ha renunciado, por tanto, á hablaros de los templos oscuros y profundos de la India y del Egipto; de la noche eterna de sus hipogeos y de las masas colosales de sus Pirámides; de los alegres peristilos del Partenón y de Pœstum; que no se ha dedicado á explorar los primeros ensayos del arte cristiano en las catacumbas de Roma, ni las ricas basílicas románico-bizantinas, primitivos monumentos consagrados al nuevo culto, ó las altas y místicas catedrales góticas con sus haces de columnas, sus vidrios multicolores y sus

coros sombríos, en cuyas bóvedas parecen fundirse los acen-
tos religiosos de las muchedumbres en inmaterial armonía,
sino que, guiado por sus naturales aficiones, ha escogido un
tema de soberana importancia en la vida de los pueblos, cual
es la *Fundación, desarrollo y reforma de las grandes urbes*.

Una de las principales consecuencias de la moderna téc-
nica, de los progresos operados en las comunicaciones y
medios de transportes, es la variación experimentada en la
manera de distribuirse las empresas agrícolas, industriales y
comerciales, y en su consecuencia los hombres mismos; la
fundación de grandes poblaciones, la emigración de la cam-
paña á la ciudad, la preponderancia del elemento urbano.
Sociólogo eminente como Schmoller, ha afirmado en días
no lejanos, como uno de los distintivos característicos de
nuestra edad, la multiplicación de esos inmensos centros.
A. L. Hickmann, en su célebre *Atlas Universal* (1), grá-
ficamente nos enseña el rápido crecimiento de las poblacio-
nes que merecen en justicia el título de grandes ciudades;
noventa y siete existían en 1901, con más de 250.000 al-
mas, y ciento sesenta y siete con menor número de ellas y
más de 100.000; pero lo digno de consideración no es el
número, sino el aumento que han tenido en su población en
los ochenta ó cien últimos años. Londres, de 950.000 ha as-
cendido en noventa años á más de seis millones y medio. Pa-
rís, en el mismo término ha crecido, de 650.000 á 2.900.000.
Todavía esa estadística enseña que el desarrollo, donde ha
sido más rápido, es en América y en Australia; así, por ejem-
plo New-York, en igual período de tiempo ha subido, de
60.000 á 3.500.000; Chicago, con 4.000 habitantes en
1840, llega á comienzos de este siglo á superar 1.700.000;

(1) *De Politique, Statistique et Commerce*, 2.^a édition, 1903. — G. Freytag et
Berndy.—Vienne.

Filadelfia, en noventa años crece, de 22.000 á 1.300.000; San Luis de California, en los ochenta últimos años, convierte sus 10.000 pobladores en 580.000. En Australia, Melbourne, fundada en 1835, en sesenta y cinco años traspasa el medio millón; Adelaida, con un poco más tiempo de existencia, alcanza una población de 160.000 almas; en nuestra patria, Barcelona, de 1820 á 1900 quintuplica con exceso sus 100.000 habitantes, y Madrid, que en 1800 contaba con 150.000, excede en la actualidad de 530.000; Sevilla, Valencia, Murcia, Málaga, Bilbao, Valladolid, Gijón y Oviedo, son testimonios irrecusables de esa tendencia urbanizadora.

Con frecuencia es requerida esta docta Corporación para emitir dictamen acerca de proyectos de ensanche de capitales de nuestras provincias, ó de poblaciones que sienten la necesidad de la expansión á que les conduce su ilustración y su riqueza. El tema elegido por el recipiendario es, pues, evidente, une á su indiscutible importancia intrínseca la que le corresponde por su oportunidad. No es nuevo ¡pero, cuán pocos, desde Aristóteles acá, de él se han preocupado! y ¡de cuán varia manera pudo considerarlo el filósofo Stagirita y el Arquitecto moderno! El dignísimo disertante, mi entrañable amigo, ha sabido enfocar su privilegiada inteligencia sobre el vasto campo que le ofrecía la cuestión que tan sabiamente ha estudiado, iluminando con la intensidad de su talento los puntos que únicamente pudieran tener importancia para nosotros, dejando en bien cuidada penumbra aquellos propios del sociólogo, sin quebrantar por ello un ápice, la interesante unidad de la materia, mérito que debe consignarse por la verdadera dificultad que de alcanzar tal resultado existía. Preocupa, ante todo, á nuestro ilustrado compañero en el trabajo de que con agrado tanto me hago cargo, la raíz, el origen de la ciudad; y al atribuirlo al sentimiento de sociabilidad se conforma en absoluto con

el gran Aristóteles, ora cuando decía que la ciudad no es más que una Asociación de seres iguales que aspiran en común á conseguir una existencia dichosa y fácil (1), ora cuando afirmaba que la agregación que constituye la ciudad, no es una agregación cualquiera, sino la de hombres, de modo que puedan satisfacer todas las necesidades de su existencia (2).

Si el arte trata de realizar la belleza por cuantos procedimientos el humano sér á su disposición tiene; si en la forma, fundamentalmente se manifiesta; si en la proporción existe su secreto, ¿podrá prescindir del conocimiento de aquello á que ha de prestarle la brillantez de su colorido, la elegancia, la armonía de sus manifestaciones? Nó, seguramente. Por eso el artista es adivino de multitud de conocimientos, con los que necesita mantener convivencia; por eso antes, ahora y siempre, el artista necesita poseer la cultura de los hechos, á donde no llegan las inspiraciones de la presciencia. Por lo mismo, estas Corporaciones llaman á su seno á los representantes de los distintos grupos en que la división del trabajo separa á los que rendimos ferviente culto á ese gran aspecto de la Divinidad, que se llama belleza. Por ello el arte es de día en día de práctica más difícil, como de igual manera de día en día impone sus leyes y exige ser más respetado.

El mismo genio de Aristóteles pedía la belleza como condición de la ciudad y resultado de la armonía del número de sus pobladores con la extensión de su territorio. No es vana palabra, ilusión desprovista de correspondiente representación económica, esa á que el sabio griego se refería. Ahora bien; ¿de qué manera puede darse belleza á ese me-

(1) Obras de Aristóteles puestas en lengua castellana por D. Patricio Azcárate. *Política*, libro IV.—*La Ciudad perfecta*, capítulo VII, página 139.

(2) *Ibidem*, 140.

dio social en que forzosamente ha de cumplir su material destino el hombre? Esta es la cuestión. Para resolverla se impone, cual el Sr. López Sallaberry lo ha entendido, el averiguado, el origen de la ciudad, llegar á la certeza de lo que la constituye. Tarea difícil es desentrañar su contenido, y, sin embargo, ¿de qué otra suerte podrá aplicársele el arte que, conociendo la composición de los elementos á cuya extrínseca manifestación ha de prestarle los tonos y galas de las aptitudes é inspiraciones de sus cultivadores?

La ciudad es una resultante de la vida social en estado de adelanto, cual lo enseña ser posterior á la vida nómada del cazador, pescador y ganadero. Significa la seguridad de la satisfacción, por parte de los asociados, de las exigencias primarias, alimento, traje, hogar. Surge cuando el hombre puede á esas y á las demás necesidades inspirarlas de aquella otra innata en su sér, que es la de realizar la belleza, ó, en términos más vulgares, la del adorno. La ciudad hubo un tiempo en que constituyó la forma del Estado, y así la concibieron los griegos y en un principio los romanos. En la ciudad hoy vemos nosotros y separamos con perfecta claridad el mundo del trabajo; en él, el de producción, el de consumo, el intermediario; el mundo del vicio, el del crimen, el de los pobres, el de la caridad, el llamado de la muerte. En la ciudad, si la examinamos de su centro á su periferia, observaremos la organización de interés general, la administración, lo que relaciona con el resto del país y del mundo, esto es, los edificios del Estado, municipales, gubernativos, tribunales, correos, telégrafos, bolsas, policía; luego los mercados, los almacenes; más lejos los grandes talleres, las fábricas; en el suburbio, las explotaciones incómodas, insalubres ó que requieren grandes extensiones, mataderos, depósitos de agua, fábricas de luz, etc., lindando con la manifestación, si la palabra vale, más ur-

vana de la industria agrícola, la huerta; más lejos, los cementerios (1).

En la ciudad, nosotros tenemos que ver un sér que, como otro cualquiera, está sujeto á las leyes biológicas y posee órganos que, porque funcionan, dan como resultado la vida en que la proporción es uno de los factores. Esas funciones son: unas de producción, que se manifiestan por talleres, fábricas, almacenes, graneros, etc., según la condición mercantil, fabril, agrícola, marítima ó terrestre de la ciudad; otras de conservación, que se expresan en los mercados, mataderos, servicio de aguas potables y de desagüe. La vida religiosa, acusada por catedrales, iglesias, conventos, etc.; la intelectual, de que son testimonio las Universidades, las escuelas, bibliotecas, observatorios; y la artística, demostrada de un modo especial en estatuas, museos, obras puramente de arte, fuentes, monumentos, puertas, arcos de triunfo, y de un modo general en la forma de expresarse todas y cada una de las encarnaciones plásticas de la función de sus órganos sociales, cuyo conjunto armónico y proporcionado ofrece como producto la ciudad. Por ello, en la vida de relación es donde principalmente el arte tiene sus más preciadas manifestaciones y de donde va penetrando á lo más hondo de la existencia social.

Las funciones de relación desempeñadas por la calle, la plaza, el paseo, el puente, el viaducto, tranvías, ferrocarriles subterráneos y funiculares, y los medios auxiliares de algunos de ellos, son donde encontramos, así como el torrente circulatorio de la ciudad, por que de él surgen las otras expresiones de la vida, por que á él afluyen y en él se confunden las demás.

(1) De lo que en ellos cabe haga el arte, lo muestran desde las Pirámides á los de Pisa, Génova y Père Lachaise de París.

Teniendo presente el contenido de la ciudad y la imprescindible colocación que por los servicios que desempeña cada una de estas partes ha de obtener el desarrollo urbano, fácil es ya, cual lo verifica la bien escrita Memoria que glosa, establecer bases para la fundación, desarrollo y reforma de las grandes poblaciones.

El emplazamiento y medio de acceso ocupan el primer lugar. No es fácil la elección, y sobre todo para ella han tenido muy distintos elementos los antiguos que nuestros contemporáneos, porque, en la inmensa mayoría de los casos, aquéllos debían ocurrir á la necesidad de la defensa. La organización política influyó poderosamente en el emplazamiento; así, en las oligarquías de cualquier nombre, se prefería los altos de posible fortificación, y las democracias han preferido la llanura (1).

Las ocupaciones que fundamentalmente sean empleo de los habitantes, sirvieron y sirven de explicación para elegir su emplazamiento. Punto segundo para la fundación, desarrollo y reforma de una ciudad, es el clima, puesto que á él han de someterse forzosamente todas las expresiones de la vida, y, por tanto, las formas y componentes artísticos. Las temperaturas máximas y mínimas, la dirección de los vientos, el estado higrométrico de la atmósfera, son los más salientes términos del problema, por influir poderosamente en la salud de los habitantes. El suelo, subsuelo, las aguas, son un tercer jalón que ha de guiar en tan interesantes cuestiones. Las planicies muy extremadas son peligrosas para la higiene, y, desde el punto de vista artístico, monótonas, faltas de perspectiva. En éste, como en otros particulares, higiene y arte caminan á la par. En general se concede muy

(1) Aristóteles, op. cit., cap. X, página 146.

poca importancia á los suburbios, y menos todavía á los alrededores, sin contar que son los naturales lugares de desenvolvimiento y desahogo de la población. Tenía ese abandono antes una causa, hoy otra; fué aquélla, la dificultad de los medios de acceso, de comunicación y la verdadera separación de la vida urbana con la vida rural; hoy, el afán de trasladarse á sitios lejanos, y el atraso y general contraste de tales cercanías con la ciudad. Son, sin embargo, los medios de locomoción instaurados en los últimos años, el deseo de gozar del aire del campo, siquiera sea unas horas á la semana, y el culto que de día en día se va generalizando á embellecerlo todo, motivos para que esos alrededores, esas cercanías, se tengan muy presentes, y deban estimarse de preferencia en la fundación de ciudades, y, sobre todo, de cuidados en el desarrollo de las existentes.

Se infiere de lo dicho la dificultad de establecer reglas generales en la fundación y reforma de las grandes urbes; pensar que es posible aplicar á las ciudades de la zona templada las condiciones de la tórrida ó fría, y viceversa, es perder la noción de la realidad. Querer en clima húmedo verificar lo propio que en uno muy seco, es olvidar lo que implacables agentes de destrucción natural se encargarán de recordarnos. Donde los vientos de determinados cuadrantes azoten en demasía, no procurar alguna defensa á los habitantes, sobre perjudicial á la larga para toda obra artística, sería inhumano. En el arte, la variedad es el componente, como en la luz los colores del prisma, como en la música las notas de la escala.

Dando de lado lo relativo á la fundación de ciudades, porque en pocas ocasiones se repetirá el encargo del Parlamento de Nova Zelanda para la elección de nueva capitalidad, ó de los antiguos monarcas cuando querían establecer alguna villa, pues por razones cuya evidencia salta á la vista, la experimentación en el particular no será en condiciones de ge-

neralizarse, y aplicando cuanto queda dicho á la reforma de las poblaciones existentes, hay que agregar, cual lo verifica mi querido amigo y dignísimo compañero nuestro, Sr. Sallaberry, que para efectuar aquéllas deben dividirse los proyectos en: primero, los concernientes á la reforma del casco antiguo; segundo, los generalmente llamados de ensanche ó nuevos, y tercero, los de servicios generales y comunes de ambos.

Ha de presidir un espíritu amplio y un tanto optimista para no exponerse á tropezar en el escollo en que notamos dieron nuestros antepasados, quienes fiando muy poco en lo futuro, hicieron resultasen á la larga los antiguos suburbios englobados, y aun formando parte de los centros de población, cual ocurrió en Madrid con la á nosotros ahora próxima, y en su día, con razón, llamada Puerta del Sol.

En la reforma de lo antiguo, por lo general costosísima, indiscutiblemente ha de presidir el criterio conservador de todo aquello que sea digno de pasar á la posteridad, mejorando sus perspectivas, en muchos casos, aislándolo de la restante edificación; procurando no destruir lo típico, aunque sí darle condiciones de que ingrese en la corriente general de la vida moderna.

En las proyecciones de barrios nuevos hay la tendencia americana, de carácter eminentemente económico, de multiplicar las fachadas para dar mayor valor á los terrenos y edificaciones, y, para conseguirlo, seccionar aquellos en manzanas rectangulares, dividiendo las calles en cuadrícula. Setti, en su reciente notable obra *El Arte de construir ciudades*, ha escrito interesantes capítulos, oponiéndose, lo mismo que lo verifica el Sr. López Sallaberry, á tan antiartístico reparto urbano. Exagerando el principio, aun cuando encubriendo la forma, Mr. Henard ha ideado los bulevares de entrantes y salientes, llamados *a redans*, que no son otra cosa que medios de multiplicar la extensión superficial de fachadas sin

elegir el número de plantas de las casas. Es innegable que éstas y las ciudades que componen deben vaciarse en las exigencias de la vida familiar; pero no puede racionalmente desconocerse que el ejemplo viene de país que comienza, y donde por lo mismo, la atención de las necesidades primarias ha impedido hasta ahora se desarrolle el movimiento artístico, el satisfacer otro requerimiento que el imperativo positivista del bienestar material, y que precisamente en esas ricas y gigantescas ciudades se inicia el movimiento transformador, por lo mismo que de arte, ni tienen que conservar nada, ni conglomerado de razas y pueblos diversos, hasta el presente han creado en él tipo alguno.

Constituye la última parte del discurso del Sr. López Sallaberry aplicaciones discretísimas de su tesis á esta Villa en que vivimos. Razones varias me obligan en este punto á ser muy parco en la exégesis, por lo mismo que en aplauso deseo vehemente aparecer cual mi pensamiento y mi corazón de consuno lo entienden y gustan: entusiasta. Madrid, como cuantas capitales necesitadas de reforma y ampliación, debe ante todo hacer un estudio serio de lo que existe, de lo que debe conservarse, de lo que ha de transformar, del sucesivo orden en que esto ha de llevarse á cabo y lo nuevo que ha de crear (1). Ese plan ha de ser, ¿quién lo duda? artístico; faltos de otros elementos naturales, más que cualquier otra *urbe*, los que el humano genio preste aquí, son indispensables. La que desde Felipe II es Corte de España, por muchas causas falta de recursos y sobrada de superfluos gastos; sujeta férreamente al poder central, no ha podido desenvolver su vida hasta los últimos tiempos en que rompió alguna de las fuer-

(1) En esta corriente, no debe olvidarse el libro de D. Angel Fernández de los Ríos, titulado *El Futuro Madrid*, publicado de orden del Excmo. Ayuntamiento popular de Madrid, en 1868, en el que se citan varios proyectos anteriores, casi todos de reformas parciales; por ejemplo, de Jovellanos, en 1787.

tes ligaduras; no le faltan precedentes en su historia de haber, antes que otras muchas poblaciones, atendido á su saneamiento y belleza, cual lo enseña la resolución que de los Reyes Católicos, en 20 de Marzo de 1497, obtuvo su concejo para poder enviar á los suburbios las tenerías que preparaban las pieles de su entonces célebre industria guantera (1); y si su estado á mediados del siglo XVIII era tan lastimoso, cual con referencia á un manuscrito de 1746 nos pinta el célebre cronista de Madrid D. Ramón Mesonero Romanos (2), en ese abandono, en ese triste cuadro podemos ver retratado el atraso é incultura de nuestro pueblo en tan tristes días. Con Carlos III resurge para la Villa y Corte el adelanto que numerosas disposiciones, al mismo debidas, fomenta (3); pero el imperio del arte es coetáneo de sucesos

(1) CLEMENCIN: *Elogio de la Reina Católica*.—Ilustración XI.—Página 253.

(2) Dicho manuscrito, citado en el libro de D. Ramón Mesonero Romanos, *Antiguo Madrid*, se titula *Discursos sobre la importancia y las ventajas que pueden producir la creación del Gobierno Político y Militar de Madrid, nuevamente creados*.

Las calles de Madrid continuaron presentando el agrupamiento más discordante de casas altas y bajas, extensas y diminutas y ridículas fachadas del peor gusto posible.

Aquellas calles estrechas, tortuosas y costaneras, apenas podían decirse empedradas, si hemos de atender á los términos en que hablan de ello los escritos de la época... La numeración de las casas tampoco se verificó hasta 1751; pero entonces lo fué por el mal sistema de dar vuelta á la manzana, que ha durado hasta nuestros días, y ocasionaba tan considerable embrollo, por la coincidencia, muy frecuente, de los mismos números en una calle. No existían apenas sumideros ni alcantarillas subterráneas para la necesaria limpieza; las inmundicias que arrojaban de las casas por las ventanas, y las basuras amontonadas en las calles, convertían éstas en un sucio albañal. No había más alumbrado que el de algunas luces que se encendían á las imágenes que solían verse en las esquinas, ó tal cual farolillo que se colgaba de los cuartos principales de las pocas casas que los tenían, y cumplían con los bandos que lo mandaban.

Las fuentes públicas, pocas y pobres en rendimiento; los mercados reducidos á los miserables tinglados y cajones de la Plaza Mayor, de la Cebada, de Antón Martín, Red de San Luis, y algunos puestos y tiendas ambulantes en las esquinas, apellidados *bodegonas de puntapié*, desprovistos todos de lo más preciso, y sujeto el vecindario á los abastos y tasas y á acudir á los sitios privilegiados, donde se despachaba el pan, la carne y los demás alimentos, en limitadas proporciones y á los precios del abasto.

(3) La limpieza de las calles fué objeto de varios bandos en el año 1765; el provechamiento de las aguas de las fuentes de Madrid fué regularizado por otro de 22 de Agosto de 1770; la nueva iluminación de calles y plazas se decretó por Real orden de 25 de Septiembre de 1765, publicada en edicto de 30 de dicho mes; el modo de formar los andamios en las obras públicas y privadas de la Corte, para evitar las desgracias y muertes de los operarios, y orden de proceder los Jueces en estos casos, se

y acontecimientos que no entran en el cuadro de esta contestación, examinar, aunque forzoso sea, á los mismos referirse.

Poder hoy hablar de lo que ha sido materia de la Memoria á que contesto; el que de ella la Academia y el cultísimo público que nos ha honrado con la asistencia á esta solemne fiesta, haya encontrado tesis digna de aplauso, es un triunfo de su autor y de lo que representa, en lo que nadie podrá discutirle personalidad. Gloria á esta ilustre Corporación, que así acoge á los que estudian y practican las variadas manifestaciones del arte liberal.—HE DICHO.

estableció por edictos de 3 de Diciembre de 1788 y 24 de Octubre de 1782; el modo de asegurar las varillas de cornisas exteriores de las casas se arregló por bando de 26 de Junio de 1784; la reedificación de casas en solares y yermos de Madrid, y ascensión de las bajas y pequeñas, fué objeto del Real decreto y provisión del Consejo de 20 de Octubre de 1788.

En la Instrucción de Corregidores, inserta en cédula de 5 de Mayo de 1788, se encomendó á estos funcionarios todo lo referente al ornato de los pueblos y sus edificios, al reparo de los ruinosos y reedificación de sus solares.

Todas estas disposiciones se contienen en las diversas leyes comprendidas en el Título XIX del Libro III de la Novísima Recopilación; el privilegio de la Villa de Madrid sobre el arrendamiento de las casas de ella, tasas y retasas de sus alquileres, constituye la ley XXIV, título XIV de dicho libro, y la división de Madrid en diez cuarteles fué prescrita por la XII del título XXII del mencionado libro y Recopilación.

