

IV

LUZ Y SOMBRA

Si desde estas alturas en que vivo se tiende la vista hacia el Ecuador, se observa que conforme el calor y la luz van aumentando, las ciudades se van apiñando, y en cada ciudad las calles se van haciendo más estrechas; llega un momento en que ya no pueden estrecharse más, y la ciudad se disuelve: estamos en el desierto solitario ó en los bosques habitados por los salvajes en cabañas dispersas. Las ciudades del Norte de Rusia, de Finlandia, de Suecia ó de Noruega, necesitan antes que nada buscar sol, luz, porque son ciudades de invierno: por esto sus calles tienen que ser anchísimas, tanto más anchas cuanto los edificios son más altos, para que los unos no reciban sombra de los otros. A primera vista, parecería mejor acercarlos mucho para que estuvieran más abri-

gados; pero de hecho resulta que el mejor abrigo es el aire. Dentro de las casas el hombre se defiende contra el frío, y vive como en una estufa; fuera de ellas, no pudiendo defenderse por completo, busca en el aire frío y en la nieve su defensa más segura, y no va en coches cerrados, sino en trineos. El día que yo llegué á San Petersburgo la temperatura era de 15 grados bajo cero, y la nieve caía con furia; y á pesar de mi falta de costumbre, pasé el día corriendo en trineo por toda la ciudad sin que el frío me molestara. Las bofetadas de aire y los azotazos de nieve me mantuvieron en constante reacción. Si hubiera ido en coche cerrado, es probable que hubiera cogido una pulmonía.

Las ciudades de la costa, desde Noruega á Flandes, sufren más de la lluvia que del frío. En algún punto de Noruega los caballos se espantan cuando ven á un hombre sin paraguas: lo toman sin duda por un sér monstruoso y maléfico. Desde que se llega á la Flandes francesa, yendo hacia el Norte, empieza á notarse el cambio en la construcción de edificios: los techos cónicos, muy puntiagudos para que escurra el agua; los pisos habitables montados sobre uno ó dos subterráneos para defenderse de la humedad, y

las calles ensanchándose á medida que el sol alumbra menos.

En las ciudades meridionales las casas se acercan, se juntan, hasta besarse los aleros de sus tejados. Sobra luz, sobra sol, y el aire caliente agosta á las personas como á las plantas: hay, pues, que buscar sombra y frescura. Y si el calor es tan fuerte que no hay medio de luchar contra él, el hombre se coloca bajo la protección de la naturaleza: se defiende con los árboles, ya en la ciudad, ya fuera de la ciudad.

Todos estos hechos son muy conocidos; pero se los olvida en los momentos en que sería más oportuno recordarlos. Granada es una ciudad de sombra: á pesar de su exposición y de la proximidad de la Sierra Nevada, que producen grandes irregularidades climatológicas, su carácter es el de una ciudad meridional; su estructura antigua, que es la lógica, obedece á la necesidad de quebrar la fuerza excesiva del sol y de la luz, de detener las corrientes de viento cálido: por eso sus calles son estrechas é irregulares, no anchas ni rectas. Y, sin embargo, la aspiración constante es tener calles rectas y anchas, porque así las tienen «los otros.» Mucho que no se nos ocurra desear abrigos y gorros de pieles,

como los que llevan las gentes de por acá. Hay días del año en que es peligroso cruzar la Carrera de Genil desde el Campillo á la Puerta Real: todo el mundo echa por las callejuelas de la espalda. Transformemos éstas en otra calle ancha, y tendremos que ir por la calle de Navas; demos á esta calle la anchura de la plaza del Carmen hasta unir esta plaza con la de los Campos, y será preciso dar la vuelta por la calle de la Colcha. Habrá tres «grandes arterias» para incomunicar dos extremos de la población. No es esto decir que no podamos tener calles anchas y plazas anchísimas: ahí están el Salón, la Carrera y el Triunfo, sino que el ensanche de una calle ó plaza exige un abundantísimo arbolado. Uno de los parajes más pintorescos de Granada es la parte descubierta del Darro: si para facilitar la circulación se continuara la bóveda hasta el extremo de la Carrera, se causarían muchos daños sin ninguna seria compensación. El río suple allí con ventaja la falta de árboles, y siendo grande la distancia entre las casas, el efecto es como si la calle fuera estrecha. Con el embovedado la calle sería más ancha, perdería su frescura y su gracia, vendría á ser como una prolongación de la calle de

Méndez Nuñez, vulgar en sí y ridícula en relación con las calles tortuosas, oscuras, que hasta ella descenden. Yo conozco muchas ciudades atravesadas por ríos grandes y pequeños: desde el Sena, el Támesis ó el Sprée, hasta el humilde y sediento Manzanares; pero no he visto ríos cubiertos como nuestro aurífero Darro, y afirmo que el que concibió la idea de embovedarlo la concibió de noche: en una noche funesta para nuestra ciudad. El miedo fué siempre mal consejero, y ese embovedado fué hijo del miedo á un peligro, que no nos hemos quitado aún de encima. En todas partes se mira como un don precioso la fortuna de tener un río á mano; se le aprovecha para romper la monotonía de una ciudad: si dificulta el tráfico, se construyen puentes de trecho en trecho, cuyos pretiles son decorados gratuitamente por el comercio ambulante, en particular por las floristas; y si amenaza con sus inundaciones, se trabaja para regularizar su curso; pero la idea de tapar un río no se le ha ocurrido á nadie más que á nosotros, y se nos ha ocurrido, parecerá paradójica, por la manía de imitar, que nos consume desde hace una porción de años.

En el antiguo estado de guerra perma-

nente, las ciudades vivían oprimidas dentro de sus murallas; en nuestro tiempo la guerra es un fenómeno pasajero, y el progreso del arte militar ha hecho inútiles esos medios de defensa, sustituidos hoy por fuertes estratégicos ó por campos atrincherados; las ciudades derribaron sus viejas fortificaciones, como los guerreros soltaron sus pesadas armaduras, y nació la idea del ensanche impulsada con mayor ó menor fuerza según el desarrollo de las poblaciones, según el grado de fecundidad de las mujeres. Las primeras ciudades que pusieron la idea en ejecución, fueron las que más castigadas habían sido por la guerra. La planicie que más se presta en Europa para los ejercicios bélicos es la comprendida entre el Rhin y el Sena; apenas se da por allí un paso sin tropezar con el recuerdo de una batalla: allí dimos nosotros, entre mil, las de San Quintín y Rocroy; Europa contra Napoleón la de Waterlloo; Alemania contra Francia la de Sedán.

Mons fué en nuestro tiempo la llave de Europa; Namur nos lo tomó en persona Luis XIV, dando ocasión al buen Boileau para que compusiera una oda, que los mismos franceses citan como ejemplo de ridiculez; en Amberes sos-

tuvimos un sitio famoso en los fastos de la guerra. Brujas, cuna del arte gótico; Gante, patria de Carlos V; Ipres, foco del jansenismo, uno de los esfuerzos más vigorosos realizados en Francia para crear la Iglesia nacional; Dismude, famosa por su excelente manteca; Audegarde, un embrión de ciudad gótica, ahogado en flor; Malinas, corte y segunda patria de la insigne Margarita de Austria, la negociadora de la paz de Cambray, hoy ciudad sacerdotal, austera, donde recuerdo haber encontrado hombres del pueblo con cara de obispos: todas estas ciudades fueron centros de guerra, y en todas ellas se nota ese primer movimiento de expansión, á veces no proseguido, para estirarse libremente después de años y siglos de postura violenta é incómoda.

Esta idea del ensanche pudo muy bien mantenerse en los límites del buen gusto, con sólo acomodarse á las condiciones de cada una de las ciudades que se trataba de ensanchar; pero no tardó en complicarse con otra idea nueva, que para abreviar bautizaré con el nombre de americanismo. Los colonos que iban á América á establecerse, podían instalarse allí sin atender á tradiciones que no existían; y como su deseo era ir de

prisa, fundaron la ciudad exclusivamente útil y prosáica. A veces, una compañía de ferrocarriles crea, á modo de estaciones, núcleos de población, que en unos cuantos años, como Chicago ó Minneapolis, son capitales de un millón ó medio de almas. Más bien que capitales son aglomeraciones de «buildings,» ó estaciones de ferrocarril prolongadas en todos sentidos.

Esta ramplonería arquitectónica vino á Europa de rechazo y fué del gusto de los hombres de negocios, de los mangoneadores de terrenos y solares, y de los fabricantes de casas baratas; cundió el amor á la línea recta, y llegó el momento de que los hombres no pudieran dormir tranquilos mientras su calle no estuviera tirada á cordel. Donde las condiciones de las ciudades exigían estos ensanches, la sacrificada fué la estética, y donde los ensanches no estaban justificados, se procuró al mismo tiempo afear las poblaciones y hacerlas inhabitables. En el momento actual existe en Europa una fuerte reacción contra el mal gusto, y todas las ciudades que tienen tradiciones artísticas se esfuerzan por mil medios para sostenerlas y no caer en el montón anónimo. En España estamos aún con la piqueta al hombro, y si los

municipios tuvieran fondos bastantes para pagar las expropiaciones, habría que dormir al raso. Madrid tuvo sus ensanches, y Barcelona el suyo, y Valencia y Bilbao... ¿Quién no? Y lo curioso es la sinceridad con que muchos creen que la cosa es digna de admiración. Yo he ido á Málaga, y un hijo de la ciudad me ha llevado, antes que á ninguna parte, á ver la calle de Larios. Cuando lo que es tan vulgar nos parece tan extraño, ¿qué prueba más clara de que no está en armonía con nuestro modo de ser?

A Granada llegó la epidemia del ensanche, y como no había razón para que nos ensancháramos, porque teníamos nuestros ensanches naturales en el barrio de San Lázaro, Albaicín y Camino de Huétor, y más bien nos sobraba población, concebimos la idea famosa de ensancharnos por el centro y el proyecto diabólico de destruir la ciudad, para que el núcleo ideal de ella tuviera que refugiarse en el Albaicín. Y con el pretexto de que al Darro se le habían «hinchado alguna vez las narices,» acordamos poner sobre él una gran vía. Y la pusimos.