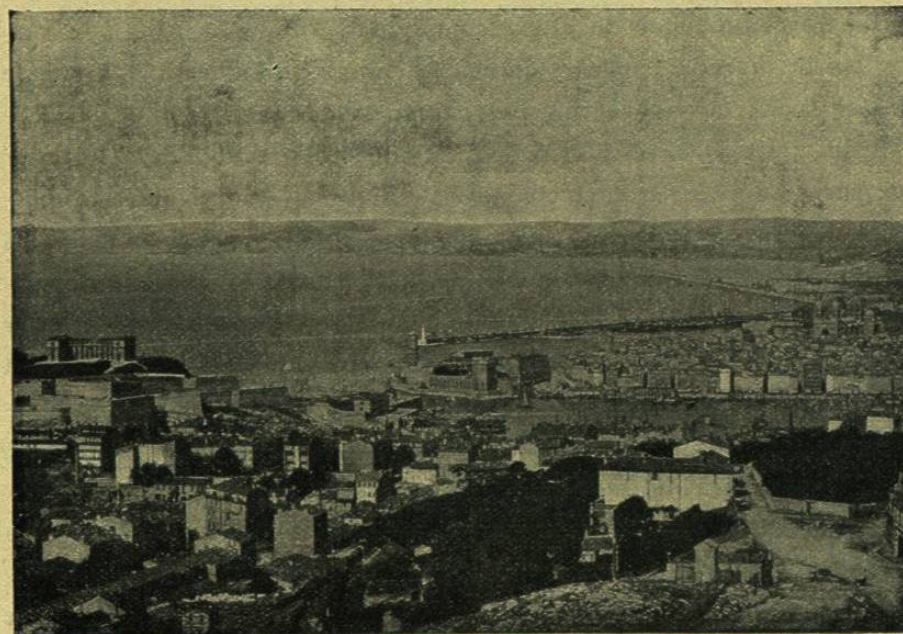


midables cordones litorales que bordean las Carolinas, á lo largo del Atlántico, no dan acceso, entre Norfolk y Wilmington, más que á pobres pueblecillos que sostienen entre sí con gran dificultad un peligroso tráfico. En otras regiones costeras, islas, islotes, rocas, promontorios y penínsulas, que multiplican los mil recortes, calas y ensenadas, impiden también el nacimiento de las ciudades, á pesar de las ventajas que presentan las aguas profundas y bien resguardadas. La violencia de una naturaleza atormentada no permite más que á un corto número de hombres agruparse allí cómodamente. Los sitios más favorables son aquellos en que la costa, bajo un clima templado, es accesible á la vez del exterior y del interior á toda clase de vehículos, barcos y carruajes.

Por contraste con la costa rectilínea de las Landas, casi desprovista de villas y ciudades, puede citarse el litoral del Mediterráneo languedociense entre el delta del Ródano y la desembocadura del Aude. En esta región, los centros de población considerables se aproximan más que lo que constituye el término medio en el resto de Francia, aunque la densidad kilométrica de los habitantes no excede lo normal del conjunto del territorio. La razón de ese collar de ciudades debe buscarse en la disposición geográfica de la comarca. La ruta que seguían los Italianos para dirigirse á España ó á Aquitania evitaba lo mismo las montañas abruptas del interior que los pantanos, los lagos salinos y las bocas fluviales de la costa. La parte alta, abrupta, muy débilmente poblada, casi inhospitalaria, que limita al Sud el muro de los Cevennes, comienza en las mismas inmediaciones del mar, y, por consiguiente, el movimiento de la historia fué rechazado hacia la ruta del litoral mediterráneo. Por otra parte, el comercio había de buscar lugares de acceso, sea en la desembocadura de los ríos, la del Aude ó la del Herault, ó bien en una curva protegida artificialmente por escolleras. Por efecto de esas necesidades se fundaron: Narbona, que tuvo su período de potencia mundial cuando era la más populosa de las Galias; Beziers, que fué próspera en tiempo de los Fenicios y que es todavía uno de los grandes mercados agrícolas de Francia; Agde, la ciudad griega, á la que ha sucedido en importancia Cette, otra ciudad de origen helénico; Montpellier, la capital intelectual del Mediodía, donde los Sarra-

cenos y los Judíos fueron los precursores del Renacimiento. Al otro lado se estrechan todavía las ciudades, y la antigua Nimes, sentada al borde de su fuente, concierta con el curso del Ródano por las tres ciudades Aviñón, Beaucaire y Arles.

Todas las condiciones naturales, agrícolas, geográficas y climáticas influyen en bien ó en mal sobre el desarrollo de las ciudades;



Cl. J. Kuhn, edit.

MARSELLA Y EL PUERTO, VISTOS DESDE NUESTRA SEÑORA DE LA GUARDIA

cada ventaja aumenta su fuerza de atracción, cada desventaja las disminuye. La grandeza de los grupos urbanos se mide exactamente por la suma de los privilegios naturales; admitiendo, como se comprende, que el ambiente histórico sea idénticamente el mismo. Dos ciudades, una de Africa y otra de Europa, que se hallen en condiciones similares, no dejarán de ser muy diferentes, puesto que la evolución de la historia circundante difiere para cada una: sin embargo, habrá paralelismo en sus destinos. Por un fenómeno análogo al de las perturbaciones astrales, dos centros urbanos próximos se influyen mutuamente, sea para desarrollarse de común acuerdo cuando sus ventajas se completan, como Liverpool, la comerciante,

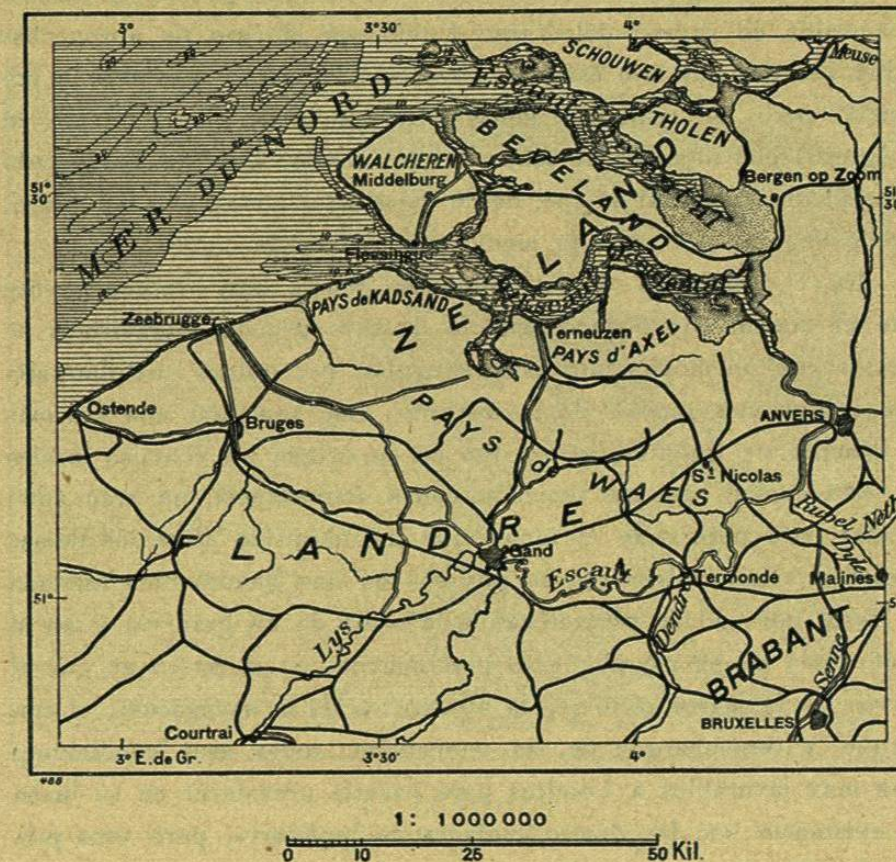
y Manchester, la manufacturera, sea para perjudicarse cuando los privilegios son del mismo orden: así es como, cerca de Burdeos, sobre el Garona, la ciudad de Libourne, situada al otro lado del «Entre dos Mares», sobre el Dordoña, hubiera podido prestar al tráfico servicios casi idénticos; pero la proximidad de la primera ha perjudicado á la segunda; ésta, comida por su rival, y después de haber perdido todo su valor marítimo ó poco menos, sólo tiene importancia como lugar de etapa continental.

Ha de hacerse constar también el notable fenómeno consistente en que la fuerza geográfica puede, como la del calor ó la de la electricidad, transportarse á distancia, obrar lejos de su hogar y hacer que surja de rechazo una ciudad que diversas razones hacen preferible al lugar de origen. Pueden citarse como ejemplo tres de los puertos del Mediterráneo donde los deltas fluviales crean condiciones especiales para las ciudades de cambio: Alejandría, que á pesar de su alejamiento de la corriente nilótica, es el depósito comercial de toda la cuenca; Venecia, el puerto de la llanura padana, y Marsella, el del valle del Ródano. Odesa, alejada veinte kilómetros de la desembocadura del Dniepr, vigila su tráfico.

Después de las ventajas del clima y del suelo, las del subsuelo ejercen á veces una influencia decisiva. Tal ciudad nace bruscamente en un sitio desfavorable en apariencia, gracias á la riqueza subterránea de la comarca en piedras de construcción, en arcillas útiles para modelar ó esculpir, en substancias químicas, en metales de toda especie, en combustibles minerales. Potosí, Cerro de Pasco, Virginia-City han nacido en regiones donde, á no existir las venas de plata, jamás hubiera podido fundarse ciudad alguna. Merthyr-Tydfil, Le Creusot, Essen, Lieja y Scranton son creaciones de la hulla. Todas las fuerzas naturales, antes inutilizadas, han dado origen á ciudades nuevas precisamente en los sitios en que antes se evitaba, sea al pie de las cataratas, como Ottawa, sea en las montañas, al alcance de los conductos que distribuyen la electricidad, como en los valles de Suiza. Cada adquisición del hombre crea puntos vitales en lugares imprevistos, lo mismo que cada nuevo órgano se da centros nerviosos correspondientes. ¡Qué cambio tan rápido se operará en la repartición de las ciudades cuando el hom-

bre domine la aviación y la aeronáutica! Así como ahora busca á la orilla del mar sitios favorables para expedir y recibir los barcos, así también se sentirá naturalmente inclinado como el águila hacia las altas cimas desde donde su mirada alcance el infinito del espacio.

N.º 488. Un puerto de estuario: Amberes y el Escalda.



La navegación es excesivamente difícil en el Escalda, á causa de los bancos de arena, de los codos bruscos del cauce, de las corrientes de marea y de las nieblas frecuentes. A pesar de esas contrariedades, el puerto de Amberes goza de gran prosperidad. El puerto de Zeebrugge, recientemente abierto al tráfico, lo mismo que el canal marítimo que le une á Brujas, ha de prestar servicios al comercio belga sin perjudicar á Ostende ni á Amberes.

A medida que se amplía el dominio de la humanidad consciente y que las atracciones se hacen sentir sobre un espacio más extenso, las ciudades pertenecientes á un organismo mayor pueden agregar á sus ventajas especiales, causa de su origen, otros privilegios de una naturaleza más general que les aseguren una misión

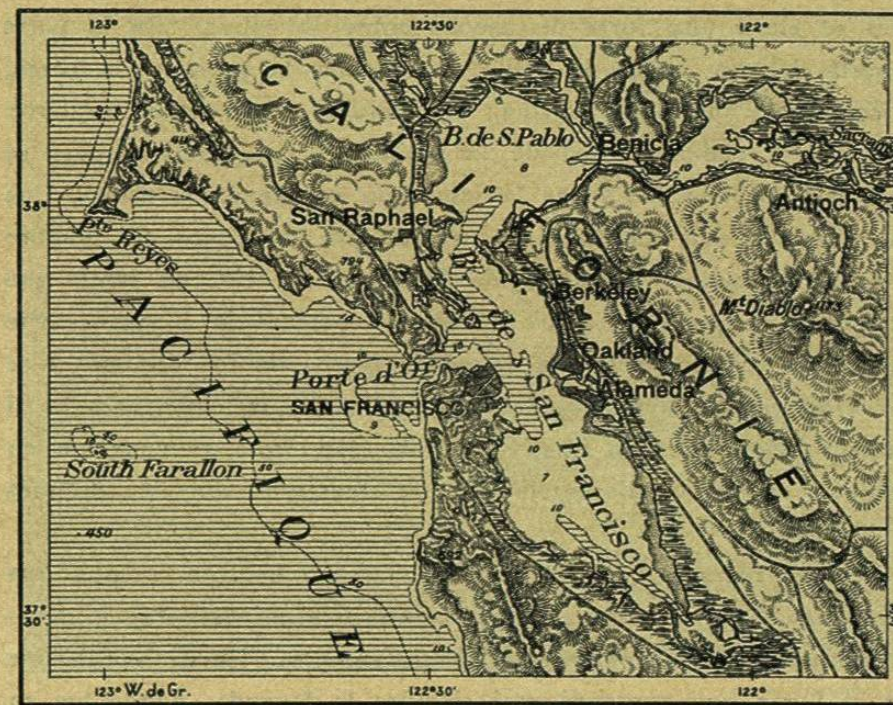
histórica de mayor importancia. Así, como hemos visto, Roma, París, Berlín no han cesado de adquirir, en su mismo engrandecimiento, nuevas causas de ampliación¹; ¿y no puede decirse lo mismo de Londres, actualmente la mayor ciudad del mundo? La causa principal de su prosperidad, la situación del puerto á la cabeza de la navegación marítima del Támesis, ha puesto la ciudad, convertida en capital del Reino Unido, en el caso de aprovechar otras ventajas que, sin esas circunstancias, hubieran quedado en potencia, pero sin realizarse jamás. De ese modo, de progreso en progreso relativamente al conjunto del mundo, Londres ha llegado á ser el punto central al que, desde todas las extremidades del globo, puede llegarse por término medio más fácilmente.

En el desarrollo de las ciudades, ocurre muy frecuentemente que el crecimiento ó decrecimiento de esos grandes organismos se efectúa con un movimiento muy irregular, por golpes que determinan evoluciones rápidas de la historia. Así, tomando una vez más el ejemplo de Londres, se ve que en su origen las ventajas locales de esta ciudad, aunque teniendo cierta importancia, no eran suficientes para procurarle el rango que ha adquirido entre las demás ciudades. Indudablemente, su posición en una llanura bien limitada al Norte por colinas protectoras, á la orilla de un gran río y en la confluencia de un río pequeño, precisamente en el punto en que el vaivén de la marea facilitaba la alternativa de la navegación, el embarque y desembarque de las mercancías, todas esas condiciones eran muy favorables á Londres para hacerle prevalecer en su lucha de existencia con las demás ciudades de Inglaterra, pero esos privilegios locales no adquirieron su verdadero valor hasta que los Romanos escogieron esa posición para hacer de ella el centro de convergencia de las rutas trazadas en todos sentidos en la mitad meridional de la gran isla. La Roma británica debía elevarse en el lugar escogido como punto central. Pero cuando las legiones romanas hubieron de abandonar Albión y todas las «rutas altas», *high streets*, construidas entre los puestos militares y el puerto de la comarca, fueron abandonadas, Londinium perdió por eso mismo

¹ J. G. Kohl, *Die Geographische Lage der Hauptstädte Europas*.

toda su importancia y no fué más que una simple ciudad de Bretaña, reducida, como tantas otras, á sus ventajas puramente locales, y durante doscientos años quedó completamente ignorada de la historia¹. Fué preciso que se restablecieran las relaciones con el continente para que la posición de Londres adquiriese nuevamente su valor.

N.º 489. Un puerto de alta mar: San Francisco.



1: 1 000 000

0 10 25 50 Kil.

Los favores administrativos, la atracción de cortesanos y cortesanas, de funcionarios, policías, soldados y la multitud interesada que se agrupa alrededor de los «diez mil de arriba» dan á las capitales un carácter muy variado y distinto para que convenga estudiarlas como tipos de grupo urbano: su desarrollo es en gran parte ficticio. Se puede razonar mejor sobre la vida de las ciudades que deben su historia casi únicamente al medio geográfico. No

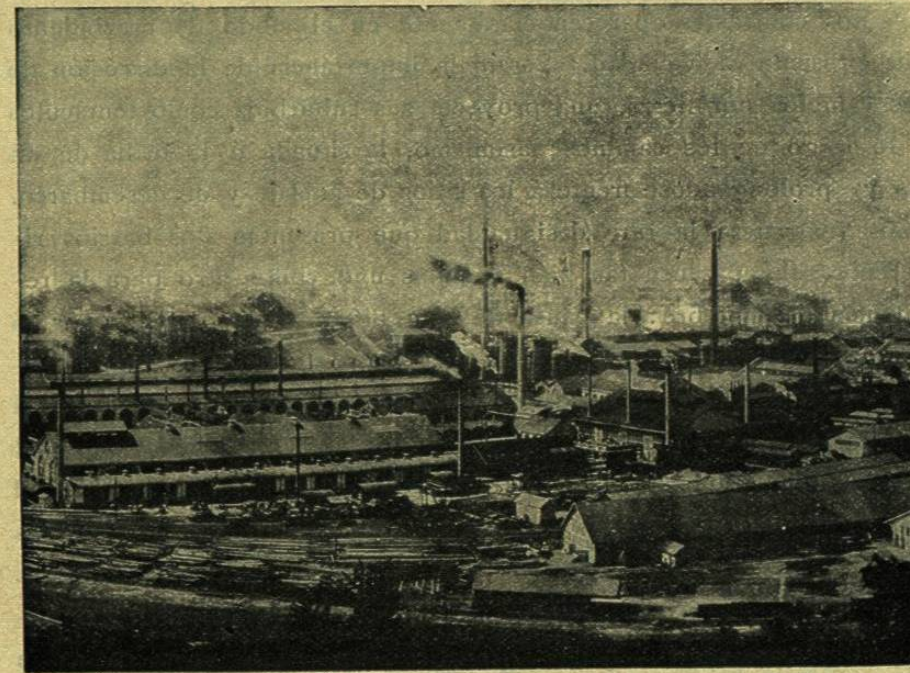
¹ Gomme, *Village Communities*, ps. 48, 51; Green, *The Making of England*, p. 118.

hay trabajo más fructífero para un hombre estudioso que la biografía de una ciudad cuyo aspecto, mejor todavía que los anales, permite consignar sobre el terreno los cambios sucesivos desarrollados de siglo en siglo siguiendo cierto ritmo. Se ve reaparecer ante los ojos de la inteligencia la cabaña del pescador y la de su vecino el hortelano; dos ó tres haciendas ocupaban parte de la campiña, un molino movía su rueda bajo el peso de la caída del agua. Después se elevó una torre de acecho sobre la colina. En la parte opuesta del río, sobre la orilla que tocaba la proa de la barca, se construyó una nueva cabaña; una posada y una tienda atrajeron pasajeros y viajeros cerca de la casita del barquero, después se estableció un mercado sobre la inmediata explanada nivelada. Una vía, cada vez más ampliamente, trazada por los pasos del hombre y de los animales, descendió de la llanura al río, en tanto que un sendero serpentino escaló la colina; comenzaron á manifestarse los futuros caminos sobre la pisoteada hierba de los campos, y se edificaron casitas sobre los cuatro ángulos de la encrucijada. El oratorio llegó á ser la iglesia, la torre del vigía se convirtió en fortaleza, cuartel ó palacio; la aldea se transformó en villa, después en ciudad.

La verdadera manera de estudiar una aglomeración urbana que cuente una larga existencia histórica, consiste en visitarla en detalle conforme á los fenómenos de su crecimiento. Ha de comenzarse por el lugar que consagró casi siempre la leyenda, donde fué su cuna, y acabar por sus fábricas y sus muladares.

Cada ciudad tiene su individualidad particular, su vida propia, su fisonomía, trágica ó triste en unas, alegre, ingeniosa en otras. Las generaciones que en ellas se sucedieron le han dejado su carácter distintivo; constituye una personalidad colectiva cuya impresión sobre el ser aislado es mala ó buena, hostil ó benévola. Pero la ciudad es también un personaje muy complejo, y cada uno de sus diversos barrios se distingue de los otros por un carácter particular. El estudio lógico de las ciudades, á la vez en su desarrollo histórico y en la fisonomía moral de sus edificios públicos y privados, permite juzgarlos como se juzgarían unos individuos: se observa cuál es la dominante de su carácter y hasta qué punto, en la

complejidad de sus influencias, han sido útiles ó funestas al progreso de las poblaciones que se han hallado en el radio de su actividad. Hay ciudades que se ven al primer aspecto dedicadas al trabajo, pero que pueden contrastar singularmente entre sí, según el funcionamiento normal ó patológico dado á las industrias locales, que se desarrollan en condiciones de paz, de igualdad relativa y de



EL CREUSOT Y SUS FÁBRICAS

Cl. Schneider y C.^a

tolerancia mutua, ó que son arrastradas en los remolinos de una furiosa concurrencia, de una especulación caótica y de una explotación feroz de la clase de los proletarios. Otras ciudades se manifiestan á primera vista superficiales, burguesas, rutinarias, sin originalidad, sin vida; otras han sido edificadas para la dominación, para la opresión de los países circundantes, y son instrumentos de conquista y opresión, á cuya vista se experimenta un sentimiento de temor ó de horror espontáneo. Hay otras además, de aspecto siempre viejo, aun en sus partes modernas, lugares de sombra, de misterio ó de miedo, donde uno se siente penetrado de los sentimientos de otra edad, en tanto que hay ciudades eternamente jóvenes que predisponen á la

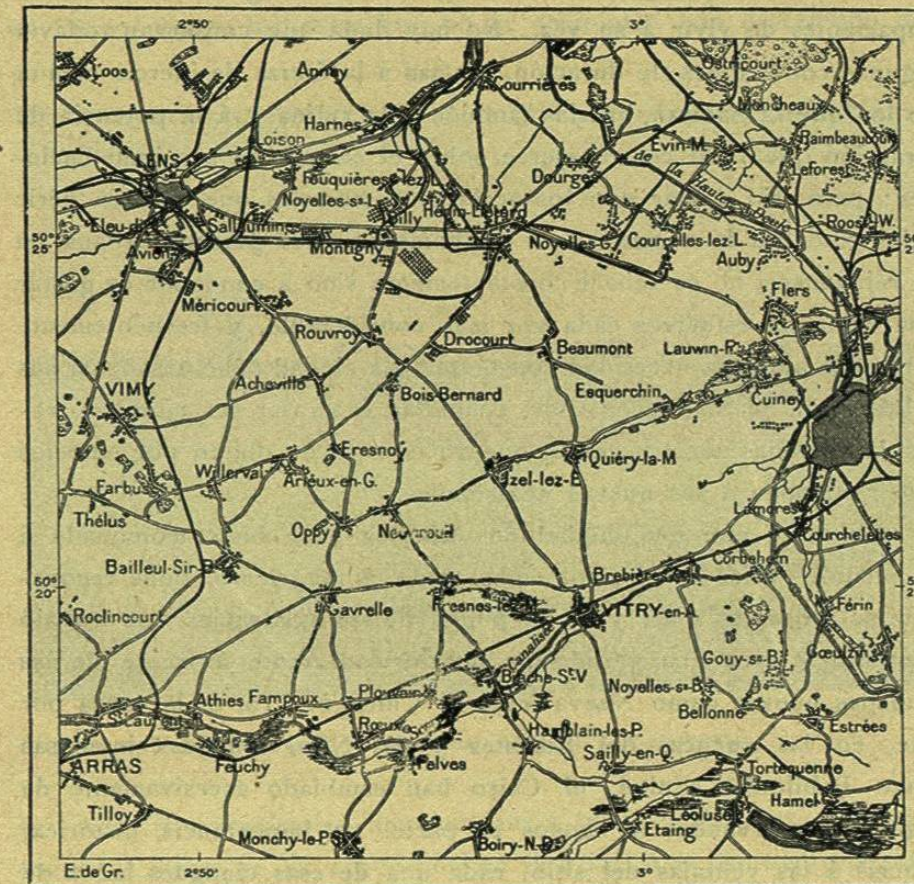
alegría, donde la menor construcción tiene un perfil original, donde las casas son alegres como los habitantes, de aspecto poético, añadiendo su propia vida a la del hombre. Por último, ¡cuántas ciudades de aspectos múltiples, donde cada clase social encuentra barrios que se le asemejan y en las que los siglos modifican muy lentamente la actitud y el lenguaje! ¡Cuántos lugares lamentables ante los cuales se querría llorar!

Los contrastes aparecen claramente en el modo de crecimiento que presenta cada ciudad. Según la importancia de la dirección de sus cambios por tierra, una proyecta sus suburbios como tentáculos a lo largo de los caminos; asimismo, la situada a la orilla de un río va prolongándose frente a los sitios de anclaje y de desembarco. Causa extrañeza la rara desigualdad que presentan dos barrios ribereños, que parecen tan bien situados uno como otro para la residencia del hombre: la causa de esta diferencia se explica por la dirección del movimiento fluvial. La plaza de Burdeos, por ejemplo, sugiere a primera vista la idea de que el verdadero centro del círculo habitado debería hallarse en la orilla derecha del río, en el sitio en que se elevan las casas del arrabal de La Bastida; pero el Garona, que describe una curva poderosa, inclina sus aguas vivas sobre los muelles de la orilla izquierda, y del lado por donde corre el verdadero río se establece también la actividad comercial, la actividad política: la población sigue la marcha de las aguas y se aleja de los bancos fangosos de la orilla derecha. El monopolio ha hecho el resto, apoderándose del arrabal estrechándolo entre rieles y barreras y afeándolo con depósitos y cobertizos.

Suele decirse que las ciudades tienen tendencia a crecer constantemente hacia el Oeste. Este hecho, que se comprueba en muchos casos, se explica muy bien en las comarcas de la Europa occidental y en las que tienen un clima análogo, puesto que en esos países sopla con más frecuencia el viento de Occidente, y los habitantes que se establecen en los barrios sueltos hacia el aire libre están menos expuestos a las enfermedades que los que viven en la parte opuesta de las ciudades, bajo un viento cargado de impurezas al pasar sobre las chimeneas, las alcantarillas y miles ó millones de personas humanas. Además, no ha de olvidarse que los

ricos, los ociosos, los artistas, que pueden gozar plenamente de la contemplación de los cielos, tienen más á menudo ocasión de admirar las bellezas del crepúsculo vespertino que las de la aurora: siguen inconscientemente el movimiento del sol en su dirección de Este á

N.º 490. Ciudades agrícolas é industriales.



1: 200000
0 5 10 Kil.

Oeste, y á la caída de la tarde se complacen en verle descender en las nubes resplandecientes; pero ese crecimiento normal de las ciudades siguiendo la marcha del sol tiene muchas excepciones: la forma y el relieve del suelo, el atractivo de los sitios pintorescos, la dirección de las aguas corrientes, los barrios parasitarios originados por las necesidades de la industria y del comercio han desviado frecuente-