

dra muy bien; es ligero, tiene colores vivos y es alegre y elegante.

VI.—BOLSAS DE COMERCIO.

Las bolsas son lugares destinados á la reunión de los comerciantes y financieros, que van allí á tratar de sus negocios y transacciones. Tal era uno de los objetos de las basílicas antiguas.

Se ignora, ciertamente, el origen de la palabra bolsa, aplicada al caso; aun cuando parece adaptarse muy bien al destino del edificio. Algunos dicen que viene de un antiguo establecimiento de Amsterdam, cuyas puertas se hallaban decoradas en su parte superior de bolsas esculpidas; otros lo atribuyen á la familia Van-der-Beurse, de Brujas, en la casa de la cual se reunían los comerciantes.

Las bolsas de Amsterdam y de Londres son, en justicia, célebres. La primera fué construída hacia los comienzos del siglo décimoséptimo: es una vasta construcción de cerca de 80 metros de longitud por unos 35 metros de latitud. En el centro hay un patio rodeado de pórticos. La segunda, de una arquitectura mucho más importante y más rica, data de fines de la propia centuria; y ha reemplazado á otra que se incendió en 1666. Se compone también de un patio espacioso rodeado de pórticos y construcciones.

La bolsa de Paris es uno de los grandes y bellos edificios de la gran ciudad. Consiste esencialmente en una vasta sala con dos series de pórticos superpuestos, y alumbrada con luz zenital. Precédela un vestíbulo, y tiene un piso bajo destinado á las dependencias obligadas del establecimiento. Las piezas indispensables para el tribunal de comercio están distribuídas abajo del vestíbulo y de sus dependencias. Un gran pórtico de columnas corintias abarca los dos pisos, en su altura, circuye al monumento, y le daría la apariencia de un templo períptero, si cada uno de los lados pequeños estuviera coronado por el frontón sacramental.

Parece que una bolsa debería consistir en una vasta sala, abundantemente alumbrada y ventilada á perfección; que estuviese situada en la extremidad de un patio, ó mejor, de un jardín rodeado de un ancho pórtico. Este comunicaría todas las dependencias del establecimiento; tales como las oficinas, sala de lectura, de correspondencia, etc.

En cuanto al carácter de la arquitectura, sin que sea absolutamente solemne, deberá ser lujosa, monumental en cierto modo; y con alguna prodigalidad en mármoles, ricos ornatos, esculturas, etc., que concurren con la disposición general, á anunciar el destino del edificio; y que recordarán á la vez el ideal de ese sitio: el objeto de las transacciones y la influencia que ejercen en el desarrollo de la riqueza pública.

VII.—MERCADOS.

Gran papel han desempeñado los mercados públicos en las ciudades griegas y romanas de la antigüedad, conociéndoseles bajo el nombre de *agora*, en las primeras, y de *forum* en las segundas. Eran grandes plazas rectangulares circuídas de pórticos. En las ciudades ó poblaciones pequeñas, solamente se contaba con un mercado, que ocupaba el centro; salvo en las ciudades marítimas, en las cuales, al decir de Vitrubio, se hallaba la plaza en el puerto. Las grandes ciudades contaban varios, como Roma, que tenía catorce: el *forum boarium*, el *suarium*, el *olitorium*, el *piscarium*, el *cupedinis*, etc.

Los mercados tenían entonces una importancia grandísima, de que hoy carecen, porque las tiendas no estaban tan multiplicadas en las calles de la ciudad, y concentraban casi todo el comercio al menudeo; siendo extraordinariamente frecuentados. Eran otros tantos lugares de reunión para los ciudadanos; así, en algunos la decoración era magnífica y suntuosa. En ellos se han encontrado altares, estatuas erigidas á los dioses y á los hombres célebres, y aun templos. Entre los romanos, uno de los lados del foro estaba de ordinario ocupado por una basílica. En Oriente, donde algunas tradiciones de la antigüe-

dad se han conservado de una manera notable, los bazares presentan con los foros alguna analogía; haciéndose abstracción, naturalmente, del carácter monumental.

Los usos actuales han cambiado por completo las condiciones de los mercados. Estos edificios están casi exclusivamente consagrados al comercio de los artículos de primera necesidad, como son los comestibles; y quienes los frecuentan son las clases inferiores de la sociedad. El lujo estaría allí fuera de lugar, como es fácil comprenderlo; no se pide en un mercado más que proporcionar un abrigo cómodo á los que venden y compran en esos sitios públicos.

Los mercados modernos son de diversas especies, según el espíritu del comercio y la naturaleza de los objetos. Unos, como los de las pequeñas poblaciones y villas mercantiles, se hallan únicamente destinados á los cultivadores que venden allí sus productos en días y horas determinados¹ y no permanecen mas que poco tiempo en el mercado. Estos son cobertizos más ó menos vastos, abiertos en todas sus caras, y dispuestos de tal suerte que los ganados y los carruajes puedan entrar allí. Su construcción es muy sencilla; los materiales empleados son los más ligeros y baratos, como el ladrillo y la madera.

Cuando el mercado es permanente, se halla ocupado, como en casi todas las grandes ciudades, por revendedores que tienen durante todo el día sus efectos expuestos al público; entonces se ha menester de un abrigo más completo, y mostradores dispuestos según el más conveniente sistema, de acuerdo con la naturaleza de las mercancías. Diversas disposiciones se han adoptado á este respecto. Algunos de estos edificios consisten en un simple pórtico, cubierto con techo de dos aguas;

¹ Todavía en casi todos los pueblos de nuestra República, y aun en ciertas ciudades reducidas de México, se sigue la costumbre de proveerse de los artículos de primera necesidad, en un día determinado de la semana, que se llama del *tianguis*; vocablo sin duda derivado de *tianquiztli*, "mercado," en idioma náhuatl.

los mostradores se colocan contra el muro del fondo del pórtico. En otros, el citado pórtico está reemplazado por anchas galerías cubiertas, comprendidas entre dos muros; grandes claros abiertos en todas las caras y en la parte más alta de la techumbre, dan ventilación, sin exponer al público ni á los vendedores á corrientes de aire peligrosas; la circulación se establece en medio de la galería, y de uno y otro lado hay mostradores.

Una disposición muy satisfactoria para un pequeño mercado, consiste en un amplio pórtico abierto en una de sus caras, y dividido por un muro longitudinal que tiene dos ó tres metros de altura; de suerte que puede servir para que contra él apoyen los mostradores y arbitrar corrientes de aire, sin molestia alguna. El pórtico termina en cada extremidad, bien por un hemicíclo ó por un espacio rectangular, cerrado por un muro contra el cual, asimismo, se colocan mercancías.

Finalmente, gran número de mercados consiste tan sólo en una vasta sala, cubierta con una armadura de madera, visible, y tan ventilada como sea posible. Dispónense allí los mostradores en filas ó hileras longitudinales, de la manera más favorable para la circulación y la economía del espacio.

En cierta clase de terrenos, pueden establecerse sótanos bajo los mercados. Sirven de almacenes para los comerciantes ó se utilizan de varias maneras; y tienen el mérito, cuando se alquilan convenientemente, de permitir la reducción del alquiler de los lugares del mercado, punto que influye en el precio de venta de los productos; lo cual es importante mantener lo más bajo posible.

El arquitecto encargado de la construcción de un mercado, debe buscar las disposiciones más sencillas y económicas, sin despreciar nada, por otra parte, de cuanto importe á la limpieza, á la salubridad y á las conveniencias de los comerciantes y del público.

Para estas construcciones acostúmbrase usar á profusión el hierro. Tiene la ventaja de la duración; de ser incombustible;

de requerir menor espacio que otros materiales; de estar expuesto á deteriorarse menos; de ser susceptible de cierta elegancia en la forma, sin entrar en grandes gastos.

La limpieza y la salubridad exigen que todo mercado esté surtido de agua en abundancia para el lavado; que el piso se enlose con piedra dura y compacta, recomendándose especialmente el cemento Portland; y que se tomen disposiciones para la fácil y rápida salida de todos los desechos. Una ventilación enérgica habrá de purgar el ambiente, de una manera continua, de los miasmas desprendidos de las substancias vegetales ó animales que contiene.

Los grandes mercados centrales (*halles centrales*) de Paris, pueden con justicia ponerse como excelente modelo en vasta escala. Tratados con lujo y amplitud, su construcción tiene cierto aspecto de magnificencia: es toda de fierro. Los sótanos están cubiertos con bóvedas de arista hechas de ladrillo, con nervaduras, y columnas de fierro colado. Las escaleras que dan acceso á dichos sótanos, son de rampas rectas. Los pabellones se componen de columnas de fierro colado también, que ligadas por arcos de la propia materia sostienen armaduras de fierro forjado. Tabiques de ladrillo, de 2^m.50 de altura detienen las corrientes de aire que serían nocivas; y la mayor parte de los claros están cerrados con persianas compuestas de láminas de vidrio despulido, á fin de oponerse á la introducción de las aguas pluviales y de los rayos solares, pero sin interceptar el paso del aire y de la luz.

Los mostradores se hallan regularmente distribuídos en cada pabellón, según líneas longitudinales colocadas en los ejes de las columnas, y se les ha dado la disposición más favorable á la naturaleza de las mercancías. Están separados por sustentáculos y rejas de fierro, de tal manera, que no impidan en modo alguno la circulación del aire. Sus mesas tienen cubiertas de mármol, y en pequeñas peceras, también de mármol, donde el agua se renueva continuamente, hay peces vivos. Las fuentes, los depósitos, las llaves, están muy multiplicados; y el

pavimento dispuesto de manera que con rapidez circulen las aguas que recibe.

Las diferentes clases de mercancías y los diversos modos de venta, se distribuyen entre los diez pabellones hasta ahora construídos en los grandes mercados de que hablamos, de la manera siguiente:

Pabellones 1 y 2: carnicería y salchichonería al por mayor y al menudeo.—*Pabellones 3 y 4:* venta en la mañana, al por mayor y venta en cantidad media, de legumbres, frutos, verduras, flores cortadas y plantas medicinales; despues de la venta en grande, la de los mismos efectos, en pequeños montones, sobre mostradores móviles.—*Pabellones 5 y 6:* venta al menudeo, durante todo el día, de legumbres, frutas, verduras, flores cortadas y plantas medicinales, en mostradores fijos.—*Pabellón 7:* venta al por mayor y al menudeo, de diversas especies de peces.—*Pabellón 8:* venta al por mayor y voceada, de manteca, huevos y queso.—*Pabellón 9:* venta en mediana cantidad y al menudeo de los productos de la caza, de volatería, de carnes cocidas y de hongos.—*Pabellón 10:* venta al menudeo de manteca, huevos y queso.

Los pabellones todos están perfectamente separados entre sí, y en magnífica disposición, de suerte que nada se confunde.

Los depósitos y almacenes para la conservación de las substancias se hallan en los sótanos. Las oficinas necesarias para los empleados del impuesto y los diversos agentes destinados al servicio de los mercados, se han construído apoyadas contra los muros laterales de los pabellones.

Se da también el nombre de mercados á los establecimientos dispuestos en edificios perfectamente cerrados, donde los efectos de consumo están almacenados, y lo mismo se venden al por mayor que al menudeo.¹

Cada mercado está habitualmente afecto á una clase espe-

¹ Los vocablos franceses *halle* y *marché* son sinónimos.

cial de mercancías, y no hay ciudad civilizada que no tienda en la actualidad á perfeccionar y á aumentar estos utilísimos edificios. Quisiéramos de todo corazón ver dotada á la capital de nuestra República de un perfecto sistema de mercados, hasta donde es posible. Es cierto que poseemos algunos edificios de fierro y cristal; pero distan mucho de tener todas las condiciones apetecibles: añádase á esto la ignorancia de nuestro pueblo bajo en todo cuanto á higiene se refiere; el extremo desaseo en que deja las plazas de mercado y otras circunstancias que callamos, y se comprenderá cuánto hay por hacer en este interesante ramo de incumbencia municipal.

VIII.—ALMACENES GENERALES Ó FACTORÍAS.

Estos edificios difieren de los mercados en que están destinados, como su nombre lo indica, al almacenaje de las mercancías, y se hallan sometidos á administraciones especiales que practican un registro á la entrada y salida de los efectos. Los grandes y admirables *docks* ingleses, en los puertos de mar, presentan ó proporcionan, más bien dicho, ejemplos notables de esta clase de almacenes, que prestan inmensos servicios al comercio y reducen los gastos de almacenaje y vigilancia, y sobre todo facilitan las transacciones, gracias á un magnífico sistema de administración. En estos *docks* pueden con gran comodidad penetrar los mismos buques para cargar ó descargar las mercancías.

Tienen los almacenes generales la ventaja para el comercio de que los derechos aduanales y de impuesto, no se perciben más que en el momento en que salen los efectos; es decir, cuando el comerciante ha realizado su venta.

El *dock* marítimo debe consistir en uno ó varios depósitos provistos de esclusas, y rodeados de almacenes más ó menos vastos; atrás de estos almacenes deben disponerse grandes patios de servicios para el transporte de las mercancías expedidas por el *dock*. A la entrada del establecimiento, es necesario distribuir construcciones destinadas á las oficinas de la

administración y al servicio aduanal; construcciones todas que deben estar en un mismo recinto cerrado, en el cual sea fácil ejercer una vigilancia eficaz.

Los *docks* de Londres y de Liverpool son muy numerosos y están construídos en una vasta escala, presentando interesantes motivos de estudio. La ejecución material es sumamente sólida: sus muros son muy gruesos, á fin de poner el interior al abrigo de la humedad, y aun, hasta cierto punto, de las variaciones de temperatura. Además, para techos y pisos se emplean el fierro ó el acero, con el objeto de que en caso de incendio sufra poco el edificio y se protejan más las mercancías.

Un dato somero dará alguna idea de la importancia de los establecimientos en que nos ocupamos: los *docks* de la Compañía de las Indias Occidentales en Londres, cubren una superficie de 1.200,000 metros cuadrados; ó sean 120 hectaras.

Recomendamos su estudio á nuestros jóvenes arquitectos; sobre todo en el caso en que se pensara alguna vez en México crear edificios de este género, que tan poco conocemos.

IX.—RASTROS.

Los rastros son establecimientos consagrados á la matanza y destazadero de los animales destinados en las poblaciones al servicio público. Innumerables ventajas proporcionan á las ciudades que los tienen, puesto que evitan á los habitantes los repugnantes espectáculos á que daría lugar esa matanza en las mismas plazas ó calles; alejan los miasmas insalubres y los olores nauseabundos é insufribles; garantizan el fácil paso de los ganados y el peligro de animales furiosos escapados á un golpe mal asestado; finalmente, facilitan á la autoridad respectiva, el ejercicio de una vigilancia eficaz sobre los matanceros, y oponerse á que las carnes malsanas sean puestas al consumo público.

Un rastro se compone esencialmente de establos, corrales y peladeros ó sitios donde se escaldan los marranos para pelar-

los y donde se matan y destazan los animales. Habitualmente se añaden uno ó dos departamentos para la administración del edificio y las habitaciones para los empleados y locales destinados para diversas operaciones; tales como la fusión del sebo, la preparación de los intestinos, etc.; y cobertizos para remisión y depósito de objetos diversos. Sobre los establos ó caballerizas se disponen graneros para forrajes. Todos estos departamentos se agrupan dentro de un recinto cerrado. Los establos, corrales y peladeros se dividen por regla general en un mismo número de compartimientos ó corraletas que se alquilan, respectivamente, á diversas personas. Los peladeros de los rastros de París están dispuestos de tal suerte, que cada compartimiento tiene dos puertas opuestas; el animal entra vivo por la una y sale destazado por la otra, para ser inmediatamente transportado á la tienda del carnicero. La res que va á ser abatida, se fija con una cuerda enredada en la cabeza y atada á un anillo ó argolla sólidamente adherida al piso; el animal cae sin conocimiento, herido en la cabeza por una masa de fierro é inmediatamente se mata; la sangre corre por canales hechas en el pavimento y se recoge en cubas ó vasijas. Aparatos fijos en la armadura del techo, permiten levantar el cuerpo y colgarlo de suerte que se facilite el destazamiento. Llaves por todas partes distribuídas proveen del agua necesaria á las operaciones y permiten lavados abundantes.

El tipo adoptado para los rastros de París, consiste en un patio cuadrado, literalmente circuído de peladeros; las caballerizas, establos, triperías, sitios donde se funde el sebo para hacer manteca, cobertizos, etc., están perfectamente distribuídos, colocándose á la entrada los pabellones para la administración y demás oficinas.

Es evidente que edificios de este género no deberán tener lujo alguno en su decorado; redúcese cuanto puede apetecerse, á obtener una disposición sencilla y racional, y un sistema de construcción á la vez que sólido económico.

Los rastros de París, ya mencionados, pueden ponerse como modelos, bajo todos conceptos.

Nuestro Ayuntamiento de México ha tenido empeño en dotar á la capital de un rastro modelo, y aun cuando, en efecto, se han gastado más de \$600,000 en la construcción del edificio, no ha podido ser puesto al servicio público.

Otro de los puntos que se han tenido en cuenta en la Ciudad de México, es también la construcción de un horno crematorio que ha costado \$21,500; habiéndose adoptado uno de los modelos fumívoros, que son los más convenientes. Se destina para quemar las basuras y desperdicios de la misma ciudad (de las calles, casas y hoteles, mercados, estiércoles y en general de todas las materias animales y vegetales) é incinerar los animales que en el nuevo rastro se apartasen del consumo público por ser nocivos á la salud y á la higiene. Punto es este de la más alta importancia que debe estudiarse con la mayor atención.

X.—ESTACIONES DE FERROCARRIL.

La construcción de los caminos de fierro ha hecho surgir gran número de edificios de una naturaleza muy especial. Tales son las grandes estaciones para pasajeros; las destinadas á las mercancías; los talleres de construcción y reparación de locomotoras; las de los coches de diversas especies; las salas para fondas, los almacenes, habitaciones de empleados del ferrocarril, etc. Algunas construcciones de este género exigen y han recibido gran desarrollo; otras se recomiendan por su sencillez y multiplicidad; y todas por lo necesarias para la regularidad del servicio, la comodidad de los viajeros ó de los agentes de las líneas ferrocarrileras, y para los intereses de la misma compañía concesionaria; presentando, además, un mérito singular en las sociedades modernas: el de la novedad.

Estos edificios puede decirse que han sido creados derrepente, improvisados, digamos, por nuestra generación; presentándosenos como un producto espontáneo de uno de los más prodigiosos y admirables inventos de la época; estando llamados á satisfacer las exigencias de la civilización.

Formas nuevas y características que se piden á la arquitectura de nuestros tiempos; disposiciones sin precedente; materiales inusitados hasta entonces, son condiciones esenciales á toda innovación legítima que se imponen á las construcciones de que se trata, y abren al arte nuevos horizontes. La creación de los ferrocarriles es un hecho capital en la historia de la humanidad; destinada á ejercer una influencia poderosa en nuestras costumbres é instituciones, para que dejen de obrar con verdadero empuje sobre la Arquitectura: tal hecho constituye, en suma, la revolución pacífica por el adelanto de la Ciencia y de la Industria.

Bajo todos conceptos son, pues, importantísimas estas nuevas construcciones, que requieren distinción en las formas y cierto carácter monumental, como lo piden todos los edificios de reuniones públicas. Para ellos, también, se recomienda toda la solicitud del arquitecto, apelando á sus más serias meditaciones.

Sin embargo, mucho es lo que dejan que desear las estaciones construídas hasta el día, bajo la relación de la forma ó de la disposición; no teniendo ninguna el derecho de ser citada por modelo. Las unas parecen convenientemente distribuídas; pero tienen más bien el carácter de edificios industriales y provisionales, que el de construcciones de utilidad pública; otras se han tratado con cierto lujo arquitectónico, y concebidas con cierto sello que trae á la memoria formas del pasado, pero en las cuales no se han tenido en cuenta las condiciones á que se debe satisfacer; y pecan, á la vez, por el fondo y por la forma. Inútil es decir que las primeras deben preferirse á las segundas; y que si no pueden presentarse como soluciones completas del problema, satisfacen al menos, á ciertos intereses y habitúan á las formas que bien podemos llamar características.

Ahora pasemos á exponer algunas consideraciones acerca de las estaciones para pasajeros, que son las más importantes.

Las posiciones relativas á la entrada y salida en estos edificios, constituyen el punto principal que ante todo debe tener-

se presente al establecer una estación colocada al principio de un ferrocarril; porque es el punto que ejerce mayor influencia sobre toda la distribución y aun sobre la organización del servicio. A este respecto, las estaciones pueden agruparse en tres grandes clases:

1ª Cuando la entrada y salida de los pasajeros se encuentran reunidas en una misma construcción colocada al principio del camino y en dirección normal á la de las vías.

2ª Cuando la entrada y salida están abiertas á los lados del camino y desembocan en patios separados.

3ª Cuando, finalmente, la entrada ó salida, hallándose dispuestas al principio, la salida ó la entrada se abren en uno de los lados.

Cada una de estas disposiciones se recomienda por algunos méritos, aun cuando también no carecen de defectos. No podemos, en consecuencia, dar la primacía á ninguna de estas tres clases, puesto que quienes deciden siempre son las circunstancias y cada caso particular.

Las ventajas más culminantes del primero de los sistemas citados, parecen ser los siguientes: el edificio se presenta mejor, y la entrada se encuentra con claridad marcada al frente del establecimiento; estando aglomeradas las construcciones, no requieren tanto desarrollo; un mismo vestíbulo puede servir para las partidas y llegadas de los pasajeros; el servicio, concentrándose más, facilita su vigilancia, y no exige gran número de empleados; y por último, estando libres los lados del edificio, dan lugar al establecimiento de vías dobles, de escape, de cambios, etc. Esta última ventaja es muy considerable y de grandísima importancia; sobre todo en las estaciones terminales y en las de empalme donde el movimiento de trenes, de pasajeros y de mercancías es grande y constante.

La segunda disposición es más ventajosa en lo que concierne al servicio de pasajeros, y sobre todo al de sus equipajes. Del lado de la partida, el gran vestíbulo en el cual se encuentran las oficinas para la distribución y venta de boletos, ocupa

el centro de la construcción; está abierto uno de sus extremos hacia las salas de espera; y el otro hacia la sala que sirve de depósito de equipajes. Esta última se coloca al principio de la vía ó inmediata á ella; de suerte que dichos equipajes no recorran más que un corto tramo de andén para ser colocados en los coches que especialmente á ellos se destinan, y no vengan nunca á oponerse al movimiento de los pasajeros. Del lado de la llegada, puede, asimismo, establecerse en el centro del edificio un vestíbulo, destinado á las personas que esperan, respectivamente, unas la llegada de un tren; otras sus equipajes, que sólo recorren, como ya se ha dicho para las salas anteriores, un tramo corto de andén, y se pueden transportar sin dificultad ni molestias para los viajeros. Pueden también entrar los trenes á esta sala ó bien á construcciones anexas dispuestas al efecto. Del otro lado del vestíbulo se distribuyen diferentes piezas de importancia secundaria, tales como almacenes, oficinas, correos y telégrafos, etc.

Las estaciones construídas según el tercer sistema, participan á la vez de los inconvenientes y ventajas de los dos anteriores. La entrada está muy bien colocada, si se tiene la necesidad de establecer al frente todas las piezas relativas al servicio de partida; quedando entonces uno de los lados de la estación libre para las vías suplementarias y haciéndose en mejores condiciones, del lado de llegada, el transporte de equipajes; punto el cual es de todos el más importante y más difícil, porque allí debe operarse con rapidez y concurrentemente con la salida de los pasajeros.

Todas las disposiciones de una gran estación, deben concebirse en vasta escala y con amplitud y espacio. Que los vestíbulos y las salas de espera sean vastos y elevados; que los andenes pequen más bien por exceso que por insuficiencia en su anchura y que no se corten por puntos de apoyo; que las techumbres que cubran los lugares de las vías presenten cierto atrevimiento y no exijan sustentáculos susceptibles de estorbar el servicio; que las entradas y salidas se acentúen muy

bien y que sean numerosas y de fácil acceso: tales son las condiciones generales y más esenciales por lo que atañe á los detalles de la distribución.

En cuanto al carácter, debe, á todas luces, ser monumental. Sin duda es necesario que la construcción esté sólidamente edificada; pero que no lo sea en exceso, y que no aparezca como que la piedra juega allí el papel más importante y atraiga desde luego la atención. El fierro y el acero son los que constituyen, en esencia, las nuevas vías; y por tanto, debe reservarse un lugar conveniente en los edificios que hacen construir. Parecen, en efecto, como llamados á glorificar de alguna manera las preciosas materias con que la Industria ha dotado en estos últimos tiempos á la Arquitectura, y que han dado margen á la creación de uno de los más benéficos inventos de la época.

XI.—FAROS.

Establecidos los faros en otros tiempos á la entrada de los puertos de mar, cada ciudad marítima tenía uno, y era con frecuencia el más notable de sus edificios, tanto por la altura que presentaba cuanto por el lujo y la solidez de la construcción.

El más célebre de todos estos monumentos era el que Ptolomeo Filadelfo hizo elevar en la isla de Pharos ó Faros, á la entrada del puerto de Alejandría; pasando por ser una de las siete maravillas del mundo. Durante mucho tiempo fué considerado como modelo, habiendo transmitido á todos los edificios del propio género el nombre que, ó tomó del sitio en que se hallaba, ó que quizá se le hubo dado; pues *phrah*, en egipcio, significa sol. Desgraciadamente no quedan de él más que insignificantes vestigios, y los documentos que nos proporcionan para su descripción los historiadores y cosmógrafos son, aunque bastante numerosos, insuficientes para darnos á conocer sus disposiciones, y para permitirnos una restauración satisfactoria. Lo que hay de cierto es que el citado faro de Ale-