

EL MONITOR DE LA SALUD

DE LAS FAMILIAS Y DE LA SALUBRIDAD DE LOS PUEBLOS.

Año VI.

15 de Abril de 1863.

Núm. VIII.

LEGISLACION SANITARIA.

REAL DECRETO, de 21 de enero de 1863, declarando de utilidad pública las obras de desecación y sanificación de los terrenos ocupados por la laguna de Alba, en la provincia de Segovia.

MINISTERIO DE FOMENTO. — *Real decreto.* — Visto el expediente promovido por D. Toribio Iscar Saez en solicitud de autorización para desecar la laguna denominada Alba, que existe en el término del pueblo de Villeguillo, provincia de Segovia :

Visto el instruido al tenor de lo prevenido en la ley de 17 de julio de 1836 sobre declaración de utilidad pública de las obras proyectadas :

Vistos los informes favorables del Ingeniero Jefe, Consejo, Diputación y Gobernador de la provincia y de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y habiéndose cumplido por el interesado el requisito de consignar en la Caja general de Depósitos la cantidad de 4.760 rs. que ha de servir de garantía á la ejecución de las obras :

Visto lo dispuesto por real decreto de 29 de abril de 1860 ;

Y conformandome con lo que, de acuerdo con la Direccion general de Obras públicas, me ha propuesto mi Ministro de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente :

Artículo 1.º Se declaran de utilidad pública las obras de desecación y saneamiento de los terrenos ocupados por la laguna llamada Alba, en la provincia de Segovia.

Art. 2.º Se autoriza al Director de Caminos vecinales D. Toribio Iscar Saez para ejecutar dichas obras, con estricta sujecion al proyecto presentado y bajo la inspeccion del Ingeniero Jefe de aquella provincia.

Art. 3.º Se otorgan a este concesionario los terrenos pertenecientes al Estado y al Comun que resulten sancados, cuya extension es de 37 hectáreas y 50 áreas, con la exencion de tributos y demás beneficios concedidos por las disposiciones vigentes á esta clase de obras.

Art. 4.º El concesionario no podrá ejecutar obras de fabrica para la realizacion del proyecto sin que preceda el exámen y aprobacion del Ingeniero Jefe de la provincia.

Art. 5.º Estará obligado a emprender las que constituyen el proyecto dentro de seis meses, contados desde la fecha del presente decreto, debiendo sanear los terrenos y reducirlos a cultivo en el termino de un año, contado desde el dia en que las hubiere comenzado.

Tomo VI.

Art. 6.º Será igualmente obligacion del concesionario mantener las obras de desagüe en perfecta conservacion para el servicio á que han de destinarse, pudiendo el Estado adquirir todas las ejecutadas y reivindicar los terrenos cedidos sin indemnizacion de ninguna clase en cualquier tiempo en que, requerido aquel á efectuar las reparaciones necesarias, no las verificase dentro del plazo que se le señale por el Gobierno.

Art. 7.º Se entenderá caducada la concesion, y propietario el Estado del proyecto, la fianza y demás derechos del concesionario, si este no cumpliera algunas de las condiciones que se le imponen en el presente decreto.

Dado en Palacio á 21 de enero de 1863. — *Está rubricado de la Real mano.* — El Ministro de Fomento, FRANCISCO DE LUXÁN.

Es una lástima que no menudéen más los decretos de esta naturaleza; y es de doler, sobre todo, que un plan general y bien estudiado no devuelva cuanto antes al cultivo los inmensos espacios que roban á la Agricultura las aguas encharcadas y las superficies paludosas. La salud pública está reclamando vivamente un plan de esta naturaleza.

REAL ORDEN, de 4 de junio de 1861, sobre la clase de facultativos en los buques que deben llevarlo, y sobre el embarco de pasajeros segun la cabida del buque.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION. — *Beneficencia y Sanidad.* — *Negociado* 3.º — El Consejo de Sanidad ha expuesto á este Ministerio lo siguiente:

« En sesion de ayer aprobó este Consejo el dictámen de su Seccion segunda que á continuacion se inserta :

« Ha examinado la Seccion así el expediente á que ha dado lugar la instancia de D. Jose García San Miguel, del comercio de Avilés, pidiendo se admitan Practicantes para desempeñar el servicio facultativo de los buques que salgan de nuestros puertos para Ultramar con mas de 60 pasajeros, como el promovido por el presidente de la Junta Municipal de Sanidad de Gijon sobre la inteligencia que debe darse á la real orden de 9 de julio último, concerniente al despacho de buques para Ultramar con facultativo; cuyos dos expedientes ha remitido la Direccion general de Beneficencia y Sanidad á informe del Consejo. — El señor San Mignel expone, en resumen: — Que así el artículo 20 de la ley de 28 de noviembre de 1833, como las reales órdenes de 17 de

enero de 1858, 29 de marzo de 1859 y de 9 de julio de 1860, son de difícilísimo ó imposible cumplimiento, en razon á no encontrar los armadores, por mucho que lo anuncien en los periódicos, y aunque ofrezcan una crecida retribucion, facultativos que quieran embarcarse; ya dependa esto de su escasez, ya de hallarse bien colocados en los pueblos, ya de temor á los peligros de tales viajes. — Que esta escasez de profesores ha obligado algunas veces, justificada la falta, á llevar practicantes; sin lo cual hubiera terminado de una vez esta clase de comercio, en cuyo sostenimiento tiene tan reconocido interés el Gobierno. — Que el Consejo de Sanidad, en sus anteriores dictámenes, solo ha visto este negocio bajo un aspecto que, si bien de la mayor importancia, no se contrapone con la del comercio, que es de todo punto indispensable proteger. — Que muy sencillamente pueden conciliarse ambas miras, en la apariencia opuestas, acordando que en caso de no presentarse ningun profesor de medicina ó de cirugía, y después de justificada esta falta debidamente, se admita un *Practicante*, examinándole de antemano, sobre las enfermedades mas comunes en los buques, una comision de facultativos designados por el Gobernador de la provincia correspondiente. — Y termina pidiendo á S. M. se digne resolver en este sentido; es decir, que en defecto de profesores de medicina ó cirugía puedan ir en los buques *Practicantes* examinados al efecto. — El Presidente de la Junta de Sanidad de Gijon da extensa noticia de lo ocurrido entre la Corporacion que preside y la Comandancia de marina de aquel puerto, sobre la inteligencia que haya de darse á la citada real orden de 9 de julio anterior, y comunica oportunas noticias en prueba del olvido en que se hallan las diferentes disposiciones del Gobierno relativas al número de pasajeros que los buques han de conducir segun las toneladas que miden. — De este expediente resulta: — Que el bergantin *Victoria* habia sido despachado por la Autoridad de marina y estaba listo para partir á la Habana con 249 pasajeros y 17 tripulantes, sin llevar facultativo á bordo; por cuyo motivo se negó la referida Autoridad sanitaria á habilitarle con los documentos correspondientes y dió parte del suceso al Gobernador. — Que la Comandancia de marina de aquel puerto se excusó, en una comunicacion, manifestando haberse justificado en debida forma que ningun médico ni cirujano se habia presentado á solicitar aquella plaza, y que por lo tanto habia despachado el buque con un practicante, cuyo título le fue presentado, en conformidad á lo prevenido en la real orden de 10 de agosto de 1853. — Que habiendo consultado el Gobernador al Gobierno sobre el asunto, la Direccion general de Beneficencia y Sanidad le encargó, por un despacho telegráfico, diese fiel cumplimiento á las leyes y superiores disposiciones dadas á este propósito. — Que, además, el Presidente de la Junta municipal de Sanidad de Gijon, animado de laudabilísimo celo, creyó necesario llamar la atencion del Gobierno hácia el hecho de conducir el referido bergantin los 249 pasajeros y 17 tripulantes no midiendo mas que 249 toneladas, cuando, segun la legislacion vigente, debia conducir á lo sumo 80, si de la to-

talidad se deducia el volúmen de la estiva, agua, viveres y cargamento. — Vistos los dos expedientes mencionados, que la Seccion ha creido conveniente abrazar en un mismo informe; — Visto el artículo 20 de la ley de Sanidad de 28 de noviembre de 1855, en el cual se manda que los vapores y buques de vela de travesia que conduzcan mas de 60 personas lleven profesores de medicina y cirugía: — Vistas las reales órdenes de 17 de enero de 1858, 29 de marzo de 1859 y 9 de julio de 1860, dictadas de acuerdo con el mencionado artículo de la ley de Sanidad y para su cumplimiento: — Vistas asimismo las reales órdenes de 6 de junio de 1818, 17 de junio de 1846, 27 de marzo y 28 de noviembre de 1848, que constituyen la legislacion anterior á la ley de 28 de noviembre de 1855, en las cuales se manda que lleven siempre Capellan y Cirujano á bordo los buques que conduzcan cierto número de pasajeros: — Vistas asimismo las reales órdenes de 23 de enero de 1846 y 16 de setiembre de 1853, en las cuales se determina el número de pasajeros que para Ultramar pueden admitirse en los buques, segun su capacidad; — Considerando que la salud de los pasajeros y tripulantes de un buque y la asistencia de los que caigan enfermos ó sean víctimas de algun accidente, no pueden confiarse durante las largas navegaciones á persona que no haya hecho los estudios y sufrido los exámenes y pruebas que se exigen para obtener en nuestras Universidades los títulos de médico-cirujano, médico ó cirujano, como tampoco puede confiarse la de una poblacion, sin quebrantar las leyes vigentes en punto á la ensenanza y al ejercicio de estas profesiones, con gravísimo daño de la sociedad; — Considerando que la relajacion mas pequeña en este punto pudiera dar origen á muy lamentables desgracias, y conducir de paso con mas ó menos derechura al libre ejercicio de las profesiones médicas, quedando la humanidad doliente abandonada á discrecion de audaces charlatanes, sin ciencia ni conciencia, que la explotarian sin pudor desde el punto en que las leyes dejaran de ampararla y el Gobierno de ejercer la saludable tutela que á su favor ejerce en todos los paises cultos; — Considerando que hasta el dia puede cualquiera, destituido de la mas ligera nocion científica y aún de la ensenanza que se da en las escuelas de instruccion primaria, tomar á su antojo el nombre de Practicante, pues que aún no han empezado á crearse los que deben tomar este título segun previene la última ley de Instruccion pública, y que á mas de absurdo fuera tambien ridiculo ponerse con formalidad á examinar de materias que no han estudiado á los que se presentaran con aquel dictado: — Considerando que todo lo relativo á estudios profesionales y exámenes de ellos está ordenado y dispuesto por leyes y reglamentos, y que depende este asunto en el dia del Ministerio de Fomento, el cual contravendria á las leyes y ofenderia al sentido comun si accediera al exámen de supuestos Practicantes propuesto por el señor San Miguel, y habria de recaer sobre asuntos completamente ignorados de los examinados; — Considerando que en último resultado no seria de ninguna utilidad este recurso para los pasajeros embarcados en los buques, aten-

dida la impericia de los destinados á parodiar el papel de médicos; antes les induciria en un lamentable error, que el Gobierno debe evitar á toda costa, pues que les haria creer que en caso de enfermar llevaban facultativo que les asistiera, cuando realmente partian de las costas españolas entregados al azar y sin tener cerca de sí una mano inteligente que les auxiliara; — Considerando por una parte que no puede el Gobierno dejar de cumplir lo dispuesto en el artículo 20 de la ley de Sanidad, y por otra que es de la mas alta conveniencia su cumplimiento, como lo ha dado á conocer una aciaga experiencia, sobre todo desde el año de 1818; — Considerando que en todos los países cultos y bien administrados se observan estas mismas precauciones; — Y considerando, finalmente, por lo que hace al número de pasajeros que deberán admitir los buques que de nuestros puertos parten para Ultramar, que es de grande importancia observar con fidelidad lo mandado por diferentes superiores disposiciones, como tuvo este Consejo el honor de proponer al Gobierno en informe de 25 de mayo de 1857, con motivo de una consulta hecha por el Gobernador de Guipúzcoa sobre si habia de continuarse pasando á los buques franceses que conducen pasajeros la visita prevenida por real orden de 6 de mayo de 1846: — La Sección es de dictámen se sirva el Consejo consultar al Gobierno: 1.º — Que no puede accederse á lo solicitado por D. José García San Miguel. — 2.º Que se apruebe en todas sus partes la conducta observada en Gijón por D. Bernardo Escudero y la Junta de Sanidad que preside, y se les dé á conocer oficialmente que S. M. se ha enterado con gusto de la fidelidad con que han desempeñado en este caso sus deberes. 3.º — Que se encargue de nuevo el cumplimiento de las reales órdenes de 23 de enero de 1846 y 16 de setiembre de 1853, y se mande, de Real orden, á los Comandantes de marina y Capitanes de puerto que nunca consientan el embarque de mas personas que las correspondientes á cada buque, en conformidad á las reales órdenes mencionadas, segun el número de toneladas que en ellos queden libres después de hecha la debida deducción de la estiva, aguada, viveres y cargamento.»

Y habiéndose dignado S. M. resolver de acuerdo con el dictámen preinserto, lo comunico á V. S. de su real orden para los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 4 de junio de 1861. — POSADA HERRERA. — Sr. Gobernador de la provincia de.....

HIGIENE PÚBLICA.

EJECUCION DE LA PENA DE MUERTE.

El 12 de marzo próximo pasado sufrió la última pena, en Madrid, el reo Eugenio LOPEZ MONTERO, como autor del asesinato cometido, el 29 de julio de 1861, en la calle de la Justa. — Veinte meses ha durado el proceso, lo cual no prueba gran cosa en favor de la celeridad de nuestros procedimientos judiciales en materia criminal, y durante ese

tiempo la curiosidad del público, ávido siempre de emociones de tal clase, se ha cebado grandemente en los pormenores y peripecias de la causa.

Llegó, por fin, la sentencia definitiva, y se señaló dia para la ejecucion del reo condenado á muerte. El dia señalado fue de los mas frios y destemplados del mes de marzo; y sin embargo el extenso campo de la ejecucion estaba cuajado de curiosos, y no se encontraba, á las doce del dia, en el centro de Madrid, carruaje alguno de alquiler, porque todos estaban tomados por personas que, provistas las mas de ellas de catalejos y gemelos, habian ido á presenciar, de mas ó menos cerca, la triste ceremonia de la justicia humana. — Semejante fiebre de emociones repugnantes llamó la atencion de los periódicos, y en uno de ellos leimos con gusto los siguientes párrafos.

«Cada vez que en la capital de la monarquia tiene lugar uno de esos tristes actos con que la justicia humana, haciendo al criminal expiar terriblemente sus extravíos, da satisfaccion cumplida á la vindicta pública, no podemos menos de sentir profunda pena y justa indignacion al ver cómo acude presurosa una muchedumbre inmensa, anhelando presenciar y recoger hasta el mas pequeño de los incidentes que el repugnante espectáculo de la ejecucion promete á su ávida curiosidad.

»Parece mentira que en pleno siglo XIX, cuando tan alto se proclaman los progresos de la civilizacion y la cultura, acuda el pueblo en masa á tales actos, no ya á ser testigo silencioso é indiferente de la muerte de uno de sus semejantes, sino, lo que es aún mas deplorable, á convertir los alrededores del sitio fatal en un lugar de fiesta popular, ni mas ni menos que si se tratara de la romería de San Isidro: hemos visto con escándalo en la Puerta del Sol cómo los conductores, haciendo alarde de brutal cinismo, ofrecian á grito berido asiento en sus vehiculos para transportar á los curiosos al lugar de la ejecucion!!

»Siquiera por honor del público madrileño, siquiera por evitar la pobre idea que de nuestro estado moral formen los extranjeros, creemos que la Autoridad debe intervenir enérgicamente para impedir tan vergonzosos abusos y restablecer la compostura y el decoro que cumple en tales circunstancias á todo país que aspire á llamarse civilizado y verdaderamente cristiano. ¡Que Dios haya salvado el alma del desgraciado criminal!!

Ese vergonzoso abuso se remediaría de

cuajo si el Gobierno atendiera á los consejos de la higiene pública ó administrativa, y, conforme á ellos, dispusiese lo que ya en otros países se practica.

El lugar de la ejecucion debe estar muy cercano al de la cárcel ó capilla, cuando no sea posible ejecutar la sentencia en un terrado, patio ó galería de la misma cárcel, que es lo mejor, mas decente y adecuado. Las maniobras del verdugo son espectáculo que en ningun concepto debe presenciar el público: basta, y sobra, con que el cadalso y el cadáver del reo estén de manifiesto un breve rato.

Todavía es preferible lo que se hace en Wurtemberg, dónde por una ley reciente han adoptado el instrumento de la guillotina. Presencian la ejecucion el fiscal, el juez, ó uno de los jueces, doce testigos designados por la Municipalidad, dos médicos, y nadie más.

En Sajonia, ya desde 1855 se halla dispuesto que no sean públicas las ejecuciones capitales, presenciándolas únicamente los mismos funcionarios y personas que en Wurtemberg.

En Prusia tambien se acaba de abolir la publicidad del repugnante espectáculo de la suprema venganza social.

Nuestro código dispone lo siguiente:

«Art. 89.—La pena de muerte se ejecutará en garrote, sobre un tablado.

La ejecucion se verificará de día, y con publicidad, en el lugar generalmente destinado para este efecto, ó en el que el Tribunal determine cuando haya causas especiales para ello.

Esta pena no se ejecutará en días de fiesta religiosa ó nacional.

» Art. 90.—El sentenciado á la pena de muerte será conducido al patibulo con hoga negra, en caballería ó carro.

Elregonero publicará en alta voz la sentencia en los parajes del tránsito que el Juez señale.

» Art. 91.—El regicida y el parricida serán conducidos al patibulo con hoga amarilla y un birrete del mismo color; una y otra con manchas encarnadas.

» Art. 92.—El cadáver del ejecutado quedará expuesto en el patibulo hasta una hora antes de obscurecer, en la que será sepultado, entregándolo á sus parientes ó amigos para este efecto, si lo solicitaren. El entierro no podrá hacerse con pompa.»

Modifíquense estos artículos, ó, por lo menos, hagan uso los Tribunales de la facultad que les concede el párrafo 2.º del artículo 89, y preparen una reforma que á grito herido están pidiendo la moral y la higiene, y hasta el espíritu misuno de las costumbres modernas.

La publicidad actual, con sus preliminares, con su aparato, con la larga carrera del reo, con la demasiado prolongada exposicion de su cadáver, etc., dan lugar á pési-

mos resultados. No se cumplen ya así los propósitos de la ley, porque esas masas que con frenesí acuden á la lúgubre ceremonia, no van á empaparse en el efecto moral que se espera de la ejecucion, sino á observar lo puramente físico y externo del acto, y á buscar materia para la conversacion del día, para enaltecer, si ha lugar, la serenidad, ó el descaro, ó las angustias mortales, del reo, y hasta para hacer su deplorable apoteosis, si ha sido de aquellos impedernidos salvajes, que se esfuerzan en parecer fanfarrones hasta el pié del cadalso.

Nuestros colegas de la prensa política han abundado en nuestro sentir; y como muestra copiaremos el siguiente artículo, tan bien pensado, y tan elegantemente escrito, como todos los que salen en LA ESPAÑA. Se publicó en el número correspondiente al 14 de marzo último, y dice así.

« El espectáculo que anteayer ofreció el pueblo de Madrid, ha llamado poderosamente la atencion de la mayor parte de los periódicos políticos, haciéndoles prorumpir en dolorosas exclamaciones ó en gritos de indignacion por lo que vieron, sin poder apenas dar crédito á sus ojos. Iba á morir un hombre en el cadalso, y un pueblo inmenso se precipitaba en tropel, con la salvaje avidez en la mirada, con la ansiedad del que teme no llegar á tiempo para presenciar el mas agradable de los entretenimientos, y se figura que ha de perder alguno de los incidentes ó pormenores de la escena que se va á representar.

» El cuadro era horrible y repugnante: era una sacrilega bacanal, porque sin inferir ofensa á ninguno de cuantos en un momento de vértigo acudian á presenciar la muerte de su semejante, en naturaleza, ya que por fortuna no en conducta; sin hacer juicios temerarios, puede fundadamente suponerse que entre aquellas setenta, ochenta ó tal vez mas de cien mil personas que de todas partes y en todas direcciones caminaban al Campo de Guardias, cubriendo en apiñada muchedumbre la larga carrera por donde habia de pasar el lúgubre cortejo; de cuantos inundaban aquellos caminos, paseos, plazas y campos, serian muy pocos, quizás no pudiesen contarse por docenas, los que acudiesen con espíritu de caridad á presenciar el trágico suceso.

» Cada cual puede juzgar de los sentimientos que en tales horas de verdadera embriaguez de crueldad animaban á la mayor parte de los concurrentes, figurándose por un momento el efecto que habria causado en aquel público impaciente la falta del reo á la hora designada, y la noticia de que habia sido perdonado, ó aún simplemente

la de que había muerto antes de salir de la capilla.

»No entraremos á examinar las causas de ese impulso, al parecer irresistible, y que lleva á todo un pueblo á presenciar la mas horrible de las agonías, ó el abatimiento, incomprensible por lo infinito, del hombre que va á morir en salud, y que al mismo tiempo es devorado por una fiebre que no acompaña á ninguna enfermedad; á contemplar la amarillenta lividez de un cadáver en el rostro de un hombre que vive, que habla, que mira y que á veces sonríe; á ver en el trance supremo ó adivinar la sombra que proyecta el ala de la muerte sobre la frente del infortunado cuya vida se parece á la luz que brilla con intensa claridad y se apaga instantáneamente de un soplo. El hecho es cierto; y basta que exista el sentimiento para rechazarlo, sin que nos tomemos la triste y enojosa incumbencia de explicarlo.

»Únicamente apuntaremos una idea: el espectáculo es de muerte, y no debe ser tan sorprendente observar ese afán con que se acude á presenciarlo en un pueblo donde con el mismo afán, con la misma exaltacion de alegría, con el mismo vértigo se acude á presenciar las llamadas FIESTAS DE TOROS, y se aplaude más y tiene por mejor aquella en que hay mas sangre, buscándose, ó al menos encontrándose, el mayor placer en la mayor fuerza y energía de las impresiones.

»En otros pueblos presenta muy distinto aspecto el público que acude á esas tristes solemnidades de la justicia de los hombres; y es que en esos pueblos no se ha familiarizado el hombre con el espectáculo de la sangre y de la muerte.

»Como es natural, lo ocurrido anteayer ha dado origen á la reproduccion de argumentos mil veces empleados para demostrar la inutilidad de la pena capital y la necesidad de su abolicion, y á controversias acerca de un punto largamente debatido y respecto al cual habla mas la pasion que la experiencia. Porque es de advertir que los que escriben mil páginas para probar que debe abolirse la pena de muerte, no escriben diez para indicar siquiera el medio de que el asesino respete la vida del hombre honrado, y de que pueda volverse al seno de la familia y de la sociedad el que ha caido cadáver bajo el puñal del alevoso.

»Dejando esto á un lado, y doliéndonos sobremanera de que exista la pena de muerte, y mucho mas de que no pueda suprimirse hasta que se suprima el asesinato, dirémos breves palabras acerca de los espectáculos como el que anteayer presenciámos, espectáculos altamente inmorales, é indignos de un pueblo cristiano y civilizado.

Existe en esto particular un mal profundo, y es prestar un servicio á la sociedad el señalar su origen para que se le ponga el remedio, que por fortuna es fácil y sencillo.

»Preciso es conocerlo, y un deber confesarlo: de algun tiempo á esta parte, y sin que creamos conveniente indicar las causas, la ejemplaridad de la pena de muerte no existe, y bajo este punto no se llenan las condiciones que los legisladores se han propuesto al decretar su publicidad. Se ha convertido en una romería satánica, en una especie de bacanal en la que aún los mas racionales pierden por un momento el juicio, y hacen callar los gritos de una conciencia honrada. El reo no inspira los sentimientos que debiera inspirar, y la pena parece haber perdido su eficacia, precisamente en los momentos en que mas debiera ejercer su poderoso y aterrador efecto: es preciso que venga después la reflexion á dar algunos frutos saludables.

»No está el mal en la pena, no; está en ese fausto de que se rodea su ejecucion; está en ese empeño insensato de hacer del reo, primero un desgraciado digno de la compasion universal, después una víctima de la justicia, y por último poco menos que un santo, digno de la veneracion pública; está en ese flujo irreflexivo y altamente perjudicial de dar noticias acerca de todas sus acciones y palabras, en presentarle como una especie de héroe, en revestir los dos últimos dias de su existencia de una melancólica poesia, en tener á la poblacion de Madrid en continua sobreexcitacion, sin dejarla pensar mas que en el ajusticiado, y avivando más y más su curiosidad para que acuda á conocer á aquel de quien tanto le han dicho y ponderado. Apenas hay quien se atreva en tales momentos á vindicar á la justicia y á la sociedad; á decir que el reo es víctima de sus crímenes y no de la justa y salvadora severidad de la ley, que Dios puede en su infinita misericordia acogerle en su gracia y borrar su nombre, por el arrepentimiento, del libro de la culpa, y olvidarse de sus antiguas iniquidades, y desear que así sea; pero al mismo tiempo que tambien ha sido Dios quien en su tremenda justicia le ha señalado con el dedo á los encargados de administrarla en la tierra, y le ha llevado á expiar su crimen en el cadalso, dando con ello un aviso más á los que han entrado por el mal camino, para que se aparten en tiempo y huyan de su perdicion.

»Nadie se atreva apenas en tales dias ¡imposible se hace creerlo! nadie se atreva á recordar á la verdadera víctima y dolerse de la orfandad de sus hijos!....

»Anteayer, en el momento en que la muchedumbre volvía de presenciar la ejecución del reo, acertamos á pasar en dirección inversa por delante de la calle de la JUSTA: estaba solitaria, y nadie fijaba sus ojos en el sitio donde cayó la víctima del 29 de julio, ni dirigía por ella una súplica de piedad, ni aún simplemente una mirada de curioso hacía aquel suelo regado con la sangre inocente que había vertido un asesino. En cambio, cuantos pasaban de largo hablaban y gesticulaban con la mayor animación, refiriendo los más insignificantes pormenores acerca de lo que acababan de ver en el Campo de Guardias, y aplaudiendo la actitud del reo, y hasta la destreza del ejecutor!!

»Este contraste es horrible: pretender llevar todo el interés hacía el reo, y mostrar un desdichoso olvido para la víctima; procurar hacer no solo llevadera, sino todo lo desahogada y mejor posible la suerte de cuanto pertenece al asesino, y no tener ni un recuerdo, ni un rasgo de caridad para nada de lo que pertenece á su víctima, y dar por único porvenir á la familia de esta la soledad del hogar doméstico, el luto del corazón, y las lágrimas de una silenciosa amargura, es antes que todo, y sobre todo, una repugnante inmoralidad; es un mal social que debe remediarse en lo posible, y remediarse con urgencia.

»Sea en mal hora público el espectáculo de la pena capital, aunque de cien mil que hoy acuden á presenciarlo, solo ciento puedan necesitar de tan pavoroso ejemplo para reprimirse, y aunque en el momento de la ejecución no pondríamos nuestro bolsillo al alcance de ninguno de esos ciento á quienes se pretende corregir: preséntese ante un público que no es el que debiera presenciarlo, sino los que se hallan en vías muy próximas de ser asesinos; mas ya que así sea, procúrese quitar gran parte de esa funesta solemnidad á la ejecución de la pena: hágase al amanecer, como en Francia; dénese, si se quiere, al reo las cuarenta y ocho horas para prepararse á la muerte del hombre arrepentido; mas no se anuncie solemnemente el día de la ejecución, ni se consientan esas publicaciones perjudiciales, esa crónica de los dos días, y esas relaciones que á nada bueno pueden conducir. Deje de hacerse del reo un héroe, y el pueblo solo tendrá el sentimiento que debe tener: odio al delito, sin excluir la cristiana compasión para el delincuente. Basta con que se sepa que se ha cumplido su sentencia, sin hacer una escandalosa romería de su ejecución. ¿Se anuncia acaso, y se da esa solemnidad, ese fausto lúgubre, á esa otra muerte mas horrible, de agonía mas larga, de padeci-

miento mas lento, y de increíble tortura, porque es la tortura de la desesperación, á esa muerte que se llama CADENA PERPETUA? Lo que sucedió el día de la ejecución de la *Bernaola*, de *Martineja*, y en otras ocasiones, reproducido exactamente anteayer, puede servir de saludable experiencia: falta ahora que se aprovechen las lecciones que ha suministrado.»

HIGIENE MUNICIPAL.

DE LAS CALLES DE LAS POBLACIONES.

Como muestra de la profundidad de los estudios hechos por el ingeniero Sr. D. Ildefonso CERDA sobre la *viabilidad urbana*, vamos á extraer lo mas esencial de lo que en su *Anteproyecto de reforma interior de Madrid* dice acerca de la calle y de sus condiciones. — Es materia importante en Higiene municipal, é indicamos ya su importancia en las páginas 51 y siguientes de este mismo tomo del MONITOR.

I.

Rumbo de las calles.—Anchura de las calles.

¿Que es la *calle*? Porque es preciso no confundir, antes conviene sobremanera distinguir, los diversos servicios que presta la calle, la cual, aún cuando en el lenguaje comun se la distingue con el nombre de *via pública*, como lo es realmente, es tambien un verdadero *antepatio de las casas* á ella contiguas.

Si nos remontamos al origen de la edificación, encontraremos que la *calle*, antes de ser *via pública*, ha sido la *via* ó sendero particular de la casa á que está pegada, y á la cual prestó desde el momento mismo de su construcción los importantes y especiales servicios de suministrarle luz, aire, vistas y medios de exportación é importación de aguas potables, de las pluviales y de las de menaje, servicios sin los cuales habria sido de todo punto imposible que la casa, como morada del hombre, pudiese subsistir.

Es muy sensible y doloroso para la ciencia que la costumbre de llamar á la calle *via pública* haya hecho olvidar hasta el presente este otro destino tan útil, tan importante, tan esencial y necesario, que tiene en todos los países del mundo y en todas las naciones, aún las mas bárbaras, incluso los pueblos mahometanos cuya vida privada excesivamente concentrada en el interior del hogar doméstico, no puede contenerse dentro de él hasta el punto de no necesitar del patio delantero que á la casa suministra la calle para ciertos usos indispensables á la natu-

raleza del hombre, que no alcanzan á cambiar los hábitos, costumbres y preocupaciones de la educacion. Y es doloroso, porque, de no haberse considerado bajo este concepto la calle, han emanado y están emanando perjuicios é injusticias sin cuento, que si bien no aparecen hoy con toda su deformidad y repugnancia, se comprenderán tan luego como se haya difundido el convencimiento de que *la calle*, además de ser via pública, *es un apéndice y complemento indispensable de la casa* que á sus bordes se levanta.

Tanto es así, como que la casa, aún antes de ser construida y en el acto mismo de construirse, no puede pasarse sin un patio donde se colocan los andamios y se preparan todos los materiales de construccion. Así es que cuando ocurre un derribo ó una nueva edificacion, ni una ni otra de estas obras puede llevarse á cabo sin imponer á la calle la servidumbre de valla, y otras no menos molestas y embarazosas para el tránsito público; servidumbres que no podrian consentirse ni tolerarse bajo ningun concepto, si la Administracion, guardadora de los derechos y de los intereses públicos, no comprendiese instintivamente ese vínculo de union inseparable que existe entre la casa y la calle, y que viene á formar de las dos una especie de entidad, que no destruye bajo ningun concepto la viabilidad. ¡Ojalá que así como la Administracion reconoce este principio de union, que invocan los propietarios al tener que emprender el derribo y reedificacion de sus casas, no lo olvidasen estos, en justa y debida reciprocidad, cuando la Administracion lo invoca para pedirles, en nombre del bien público, algun pequeño sacrificio!

De todos modos es la verdad que la calle debe ser considerada, por todo facultativo encargado de estudiar el proyecto de reforma, ensanche ó fundacion de una ciudad, bajo el doble concepto de patio ó antepatio de la casa y via pública.

A fin, pues, de que pueda llenar satisfactoriamente los servicios que bajo aquellos dos conceptos está destinada á prestar, es conducente y necesario estudiar y atender en ella las siguientes circunstancias:

- 1.º Rumbo.
- 2.º Anchura.
- 3.º Longitud.
- 4.º Rasantes.
- 5.º Perfil transversal.
- 6.º Pavimentacion y subsuelo.
- 7.º Cielo de las calles.
- 8.º Encuentros y cruceros.
- 9.º Complemento de la viabilidad urbana.

1.º RUMBO. El rumbo de una calle tiene dos objetos á cual mas importantes. Bajo un concepto representa la direccion del movimiento de *circulacion*, y tiende á satisfacer en este punto sus necesidades; bajo otro concepto expresa la situacion relativa de la calle con respecto á la meridiana, y su objeto en este particular es atender á satisfacer las necesidades de la *habitabilidad*. Por manera que en esta primera circunstancia de la calle ya encontramos el doble objeto que esta tiene, tan poco estudiado hasta ahora.

No trataremos aqui del segundo concepto, que se refiere á la *habitabilidad*, porque tiene un lugar mas oportuno en el capitulo que destinamos á la *edificacion*, ya que en dicho sentido el rumbo de la calle viene á ser una misma cosa que la exposicion de las manzanas, por aquel precisa y necesariamente determinada. Y como, por otro lado, pensamos consagrar buen espacio á tratar de la exposicion de las *manzanas*, por ser un asunto tan nuevo como importante en el estudio del organismo urbano, por esto excusamos ocuparnos de él aqui.

En cuanto al *rumbo*, considerado con relacion á la viabilidad, incumbe al facultativo no establecerlo antes de haber estudiado profunda y filosóficamente los principales puntos de partida y de término del movimiento urbano, ya considerado en sí mismo, ya puesto en contacto y relacion con la viabilidad exterior.

Si se trata del ensanche de una poblacion antigua, la primera condicion á que debe atender el facultativo que la proyecte, al trazar los principales rumbos de la viabilidad de los nuevos barrios, ha de ser la de poner en contacto fácil, cómodo y holgado, estos barrios con la poblacion matriz, con dos objetos diferentes, pero igualmente interesantes: primero, para dejar expeditas las relaciones vitales que natural y necesariamente han de existir entre la poblacion nueva y la antigua, que da, si así puede decirse, el sér y la vida á aquella; y segundo, con el fin filosófico y transcendental de producir la asimilacion y confusion de las dos poblaciones, cuya diversidad tiene el facultativo la obligacion de hacer que desaparezca lo mas antes posible. Esta no es para nosotros, como tal vez creerán algunos, una cuestion de simple ornato público; es cuestion de una categoria mucho mas elevada: se trata nada menos que de hacer verdaderamente útil y eficaz el *ensanche*, y de que produzca todos los buenos resultados que la Administracion en sus paternales miras ha querido que produjese al decretarlo; resultados que, mientras la asimilacion por medio del contacto y

confusion de la viabilidad no se consiga, serán completamente nulos.

El principal objeto que achacamos á las antiguas ciudades proviene, á no dudar, de haber admitido sin reflexion ni raciocinio como bueno el rumbo que llevaban las vías preexistentes, como que en todas esas poblaciones existen *calles*, que por lo regular son las principales que conservan todavía los nombres que indican los pueblos para los que servian de camino primitivo. Nosotros no aconsejarémos al facultativo que contrarie ó destruya estos rumbos, pero si le dirémos que su obligacion es rectificarlos, corregirlos, y encaminarlos á la realizacion del pensamiento que constituye el norte de sus estudios.

En una palabra, los rumbos de las calles deberán ser en todo caso de tal manera examinados que, sin dejar de atender, en cuanto posible sea, á la buena exposicion de las manzanas y á las influencias de los vientos reinantes mas sanos, satisfaga cumplidamente á las necesidades de la viabilidad, facilitando comunicaciones rectas y desembarazadas entre los varios centros de accion que existan en la ciudad, y entre estos y todos los barrios de la misma, ya que *la viabilidad es la vida de un pueblo*, y fuera injusto condenar al marasmo, y por consiguiente á la nulidad, uno solo de dichos barrios.

Esto en cuanto á la viabilidad urbana en si misma considerada. Mas, atendiendo á que en este siglo, y por consecuencia indeclinable de nuestra civilizacion, los pueblos no tienen ni pueden tener una vida aislada, sino que ha de ser esencialmente comunicativa, y que lo será más á proporcion que la ilustracion y la cultura cundan y hagan sentir mas su influencia, los rumbos de las calles han de satisfacer otra necesidad tan esencial al presente, como la circulacion interior, tal es la necesidad de que los rumbos de las calles tiendan á facilitar un *enlace* íntimo, fácil y expedito entre la viabilidad interior y la exterior, ya sea ordinaria, ya perfeccionada. En este particular no debe perderse de vista que las estaciones de los caminos de hierro forman de hoy mas centros fecundos de accion y de vida, que influyen é influirán cada día mas en la manera de ser de los pueblos y en su desarrollo y acrecentamiento. En las presentes circunstancias sería una falta grave é imperdonable establecer los rumbos de las calles sin darles como condicion esencial una direccion conducente, ó enlazarlas cómodamente con la estacion ó estaciones de los caminos de hierro que hubiese en la localidad.

2.º ANCHURA. Tambien la *anchura de las calles* tiene dos objetos preferentes y muy atendibles, y del mayor interés los dos, referente el uno al servicio de la viabilidad, y el otro á la satisfaccion de las necesidades y comodidad de los edificios que por medio de la calle reciben los beneficios de la luz, de la ventilacion, de las vistas, y de importacion ó exportacion de todo cuanto á sus moradores falte, ó de todo cuanto les sobre.

Antes, empero, de pasar á la determinacion de la anchura que deberán tener las calles, se ocurre la pregunta de si será una misma para todas ellas, ó si las habrá de diferentes órdenes.

Esta cuestion, y la que se refiere á la determinacion del lado de las manzanas, son, sin la menor sombra de duda, las dos mas graves y mas capitales que pueden ofrecerse al hacer el estudio del proyecto de una ciudad, y sin embargo esta, lo mismo que aquella, se determinan siempre de una manera empirica.

Para resolver esta cuestion, observarémos que es un hecho generalmente conocido, y muy fácil de observar por todos los que no se hubiesen fijado en él, que en las ciudades existentes hay barrios determinados que por su favorable posicion, por la longitud, orientacion, anchura y pendientes de la vías públicas que las forman, por la altura mas ó menos grande de los edificios y por su construccion especial, por la magnitud de las manzanas, y acaso mas particularmente por la de los jardines que hay en su interior, por la proximidad de determinados establecimientos ó edificios de importancia política, administrativa, religiosa, industrial ó particular, por su inmediacion á ciertos sitios de recreo, por su proximidad á alguna via de gran circulacion ordinaria ó perfeccionada, etc., etc., se han venido á colocar en el grado de importancia relativa que tienen en la actualidad. Así, unas de estas barriadas son habitadas con preferencia por la clase rica; al paso que otras atraen particularmente el movimiento comercial; las hay donde se establecen con especial predileccion las grandes fábricas con los obreros en ella empleados; mientras en otras se instalan las industrias al por menor; y finalmente, en otras se agrupan mas principalmente los establecimientos que huyen del tumulto de la vida activa y buscan los terrenos poco dispendiosos. En una palabra, se han formado en el interior de las ciudades, de una manera espontánea y sin reconocer otro móvil que la conveniencia ó el interés particular, varias subdivisiones de poblacion que todas tienen su razon filosófica de ser. Esto naturalmente da lugar á una mayor animacion, á una

actividad mayor, á un movimiento de circulacion mucho mas grande, en unos barrios que en otros, lo cual parece que lógicamente reclama tambien, para toda ciudad que nuevamente se construya, la adopcion de varias categorias de calles clasificadas por sus diferentes anchuras.

De ahí sin duda han tomado algunos pié para dar cierta apariencia de razon y de conveniencia á su propósito de imprimir movilidad al dibujo ó plano de las mismas, por medio de calles de anchuras diferentes, combinando las líneas como en un cuadro de geometría recreativa, de manera que haga algun contraste, que si puede halagar la vista material de los profanos y captar momentáneamente sus aplausos, produce el efecto contrario cuando se examina su fundamento á la luz de la filosofía y de la razon.

En efecto, á poco que se pare en ello la atencion, no podrá menos de reconocerse que la anchura de las calles es una de las variables que mas directamente influye en la expropiacion, explanacion y construccion, al mismo tiempo que en su conservacion y entretenimiento; que influye tambien, y de una manera muy notable, en la actividad de la circulacion, en el precio de los solares, y finalmente en la salubridad de las habitaciones: y como todas estas circunstancias suponen preferencias, privilegios y monopolios artificiales de unas calles en daño de las otras, cuando sean de desigual anchura; y como por otra parte la mision del facultativo no le autoriza para dispensar aquellos favores ó inferir estos daños; de ahí es que por solo estos hechos resulta probada la *necesidad de que sea igual la anchura para todas las calles de una ciudad*. Pero aún cuando quisiéramos prescindir de este razonamiento incontestable, y á semejanza de lo que se observa en las antiguas ciudades, admitiéramos el principio de la desigualdad de anchura de las calles, ¿estaria en nosotros el prever cómo se efectuarán en una ciudad que se proyecte, estos agrupamientos diversos que vemos en las existentes, y que al parecer justifican la diversidad de anchura de las calles? ¿Hay, en la Administracion, algun medio poderoso á imponer estas clasificaciones y á llevarlas á puntos ó barrios determinados? Para nosotros está fuera de toda duda que, al hacer el proyecto de una nueva poblacion, lo único que en su trazado puede preverse, es la situacion é importancia de las vías de gran circulacion ordinaria y perfeccionada; pero en cuanto á la importancia relativa que las vías de circulacion urbana puedan tener entre si en el porvenir; en cuanto á la situacion é importancia de los centros artificiales

de actividad urbana, se está en la imposibilidad mas absoluta de fijarlos préviamente.

No siendo, pues, posible determinar á priori el grado de importancia que tal vez tengan en lo venidero ciertas calles y plazas, no existiendo por otra parte derecho alguno en el facultativo ni en la Administracion para aumentar ó disminuir actualmente la importancia de unos terrenos en perjuicio de otros, ni mucho menos al establecer condiciones desiguales de salubridad en las habitaciones, por efecto todo ello de la anchura desigual de las calles; nos hallamos naturalmente conducidos, por razones incontestables de ciencia, de equidad y de justicia, al mismo tiempo que por consideraciones económicas y administrativas al alcance de todos, á admitir y establecer de una manera absoluta la igualdad de anchura para todas aquellas calles que no tengan mas objeto que la viabilidad urbana. Solo deberán tenerlas mayor que la que se adopte para estas vías, los grandes *cruceros* que, partiendo del centro ó de los centros naturales de accion de la ciudad, se destinen á la gran circulacion ordinaria ó perfeccionada para el interior del pais, pudiendo tener anchuras desiguales entre sí, segun sea su importancia actual y la probable del porvenir.

Admitamos, pues, para todas las calles, á excepcion de los grandes cruceros, la *igualdad de anchura*, y veamos cuál deberá ser esta.

Considerada la anchura de la calle como medio de satisfacer las necesidades de los edificios á ella pegados, bastará que sea, para corresponder debidamente á aquel importantísimo objeto, igual á lo que exigen de ella las necesidades de la viabilidad; por manera que estudiando y estableciendo cuál deba ser para el servicio holgado de la viabilidad, tendrémos resuelto el problema acerca de la que conviene que sea para el servicio de los edificios. Veamos, pues, cuál debe ser esta anchura con respecto á la viabilidad.

Toda vía pública ordinaria debe satisfacer simultáneamente, y con entera independencia, dos necesidades capitales:—primera la de la *lococion pedestre* del hombre, y segunda la de los *animales* y *vehículos* que por diferentes medios emplea en su servicio. En poblaciones civilizadas, donde la dignidad del hombre, cualquiera que sea su posicion social, es siempre respetada, seria un absurdo cruel obligarle á andar confundido con los animales y carruajes, exponiéndose á continuos riesgos. Así vemos que el primer cuidado de las Administraciones ilustradas ha sido señalar en las calles de las grandes poblaciones, donde la viabilidad es por todos concep-

tos y por todos los medios sumamente activa, caminos separados para los peatones y para las caballerías y carruajes.

Debe, pues, toda calle tener un arrecife para estos últimos, y aceras á uno y otro lado para todos los peatones. Este ha sido el primer paso dado por la civilización como tributo de homenaje rendido á la dignidad del hombre; pero no ha sido el último. La cultura y el natural deseo de mayor comodidad que de día en día se acrece en el mundo civilizado, exigen una separación entre los mismos peatones. En efecto, los hay entre estos, y abundan en las grandes poblaciones, faquines, mozos de cordel y otras personas que se dedican á transportar efectos y bultos, ya acuestas, ya por medio de pequeños vehículos. Pues bien, á estas personas que no, por la humildad de su profesión ó tarea, deben ser consideradas indignas del respeto que al hombre se debe, no se las puede condenar á marchar por medio del arrecife, por entre los carruajes y caballerías; y al propio tiempo, por las molestias, y aún riesgos, que su carga ocasiona, tampoco se les puede permitir que vayan por la acera, en perjuicio de los transeúntes que van desembarazados á sus diversos objetos. En medio de estas contrarias exigencias para conceder á la dignidad del hombre lo que de derecho se merece, y á la comodidad y seguridad del tránsito público lo que no puede negársele, se hace indispensable destinar á los peatones cargados una *zona viable especial*, por donde puedan marchar con mas desembarazo sin exponerse á los riesgos que en el arrecife puedan correr, y sin exponer á los demás transeúntes pedestres á los que ellos con sus cargas pudieran ocasionarles.

Resulta, pues, que toda calle, para responder á las necesidades de la viabilidad, debe estar dividida en cinco zonas, á saber, una *acera* y una *contra-acera* por cada lado, y el *arrecife* en medio.

No nos detendremos en calcular y fijar la anchura correspondiente á cada una de estas zonas, ya porque las circunstancias especiales de cada localidad pueden aconsejar, y aún imponer, dimensiones peculiares, y ya también porque la prudencia del facultativo podrá resolver en cada caso este problema sin gran dificultad, porque realmente no la tiene después de los precedentes que llevamos explicados. Solo dirémos que, al tenor de los cálculos que hemos hecho en diferentes conceptos y bajo diversos puntos de vista, se ha de procurar que *la anchura total de la calle no baje nunca de 20 metros*.

Ya que tratamos de la anchura de las calles,

no estará de mas que abordemos otra cuestión que con ella tiene una relación íntima y de que no se ha tratado hasta ahora: tal es la de si *las calles han de estar limitadas por lados paralelos*, teniendo una misma anchura en toda su longitud, ó si *han de presentar la forma abocinada*, por medio de lados convergentes, y hácia qué extremo debe estar en todo caso la trompa de la bocina.— Todos los que han construido ó proyectado ciudades, se han dejado guiar en este punto, como en otros muchos, por la práctica de poner los lados paralelos, y ninguno se ha ocupado en motivar este proceder. Pero nosotros, que creemos que no deben respetarse las prácticas sin dar anticipadamente cuenta de su razón de ser, y sin que se encuentren justas, antes de adoptar la que nos ocupa, nos tomaremos el trabajo de discutirla.

En rigor, y bien mirado todo, para los efectos de la viabilidad, *las calles no son mas que caminos*, por los cuales se anda, así como *los rios*, valiéndonos de la sublime expresión de PASCAL, *no son mas que caminos que andan*. Los unos pueden considerarse como los talveks para la circulación de los habitantes y transeúntes de las zonas laterales y sus afluentes en una extensión mas ó menos grande, y los otros lo son de las vertientes y afluentes hidrográficas que las determinan: aquellas tienden y confluyen al centro ó línea de acción de las poblaciones, al paso que estos confluyen al gran centro hidrográfico del globo, que es el mar. Existen, pues, entre los primeros y segundos ciertos puntos de comparación, ciertas analogías y contrastes, que es muy del caso hacer observar.

En las cuencas hidrográficas, los rios, á igualdad de pendiente, tienen los cauces mas anchos á medida que se van aumentando sus aguas con el caudal de los pequeños rios ó arroyos que les son tributarios; y las máximas anchuras relativas de dichos cauces están siempre en los puntos de unión de los cauces afluentes con el principal. Y análogamente, en las ciudades, las calles ó caminos para la circulación de la gente deberían tener una anchura mayor á medida que la circulación se aumentase por la confluencia de nuevas calles, debiendo ser la máxima en los puntos de confluencia y de erucero. Pero supuesto que en las calles de las ciudades la circulación de la gente no se opera como la del agua en los rios, en un solo sentido, sino que se verifica en los dos, y lo que en ellas es el final para la ida, se convierte en principio ú origen para la vuelta, de ahí la necesidad aparente de que las calles tengan igual anchura desde el principio

al fin, á no ser que todas ellas se hagan duplicadas, es decir, que sirva la una para la ida y la otra para la vuelta. Con todo, no hay que desconocer que aún cuando la circulacion se verifique en las ciudades en los dos sentidos, es siempre mayor y mas activa cuanto mas cerca se hallan las calles del centro de accion y de vida urbana; y de ahí la razon por la cual tendrian que ser mas anchas, que en la circunferencia ó perimetro, en el centro de la poblacion. Por otro lado, en el caso de las pendientes desiguales, se verifica en los rios que á mayor pendiente es mas veloz la corriente y mas estrecho el cáuce que se necesita para darle fácil circulacion, siendo asi que en las ciudades á la mayor pendiente de las calles deberá corresponder una mayor anchura.

Por todas estas razones, *las calles debieran ser mas anchas en el extremo central de la ciudad que en el de entrada por la periferia*; mas anchas hácia las esquinas, que hácia el centro de los paramentos de las manzanas; y, finalmente, mas anchas tambien en las rasantes de mayor pendiente, que en las enfilaciones de poca inclinacion sobre el horizonte.

Con todo, como la importancia y el valor de los terrenos destinados á calles, comparados con la importancia de facilitar la circulacion, no es tal que merezca la pena de tomarse en cuenta, seria ridiculo escatimar la anchura de las calles hasta su limite inferior que teóricamente les correspondiera en cada caso de los indicados; y por lo mismo podemos establecer que, en general, *los bordes de las calles sean siempre paralelos y distantes entre sí la máxima anchura teórica que les correspondiera* en el mas ventajoso de los arriba mencionados.

La verdadera utilidad de esas observaciones teóricas consiste en que por ellas viene á demostrarse la necesidad de hacer desaparecer las aristas vivas de las esquinas de las manzanas en los cruceros ó encuentros; achaflanándolas lo bastante para dar á la nueva afluencia la holgura necesaria, segun veremos después.

ECONOMÍA RURAL.

Envenenamiento de dos caballos por el pan mohoso.

Sabido es que el pan malo, húmedo ó mal elaborado, suele enmohecerse ó cubrirse, cuando se seca, de mucedineas ó de una especie de moho vegetal. Este pan lo dan algunos á los animales. — Hé aquí los sintomas que han presentado dos caballos á quienes se dió una porción de pan

averiado ó mohoso: cabeza apoyada en el pesebre, estado comatoso, latidos del corazon tan perceptibles, que se les oía, y se veía cómo conmovian la cavidad torácica y la region de los ijares. El pulso poco acelerado, pequeño, blando y casi imperceptible; las mucosas de la nariz y de la boca estaban pálidas, y el cuerpo frio.

Con el agua de vinagre y una pequeña sangría se logró su restablecimiento.

El caballo que mas pan habia comido (cosa de dos libras), fue tambien el que mas graduados presentó los sintomas referidos.

Propiedad singular de la remolacha.

Segun leemos en los *Annales Vétérinaires*, se ha observado que las vacas y las cabras alimentadas exclusivamente con *remolachas* ó *betarrágas*, dan una leche de todo punto semejante á la de mujer.

Abono de excremento de cerdos.

Segun leemos en la *Gaceta agrícola* de Hannover, un cultivador ha hecho experimentos comparativos que merecen ser consignados.

Abonó, en otoño, la mitad de un campo de tierra silíceo ó arenoso con *guano*, y la otra mitad con *boñiga* ó excrementos de cerdo. La parte de campo abonada por la *boñiga* dió productos muy superiores á los de la otra mitad del campo; y al año siguiente continuó tambien distinguiéndose por una vegetacion mas lozana.

De ahí infiere el experimentador:

1.º Que el abono de las *poçilgas*, como el de las cuadras y establos en general, es el mejor de todos.

2.º Que el *guano* no beneficia gran cosa las tierras silíceas.

3.º Que en las tierras de esta naturaleza da bellisimos resultados el abono de *boñiga* de cerdo.

El mismo experimentador advierte que las propiedades fertilizantes de la *boñiga* de puerco están subordinadas al género de alimentacion de estos animales. — Admite tambien que este abono aprovecha mas para los cereales que para las leguminosas; — y afirma, por último, que su accion dura tres años.

VARIEDADES.

Anuncios estrafalarios. — Sin comentarios, porque no los necesitan (como solemos decir los periodistas), copiamos los dos siguientes anuncios que leimos en el *Diario oficial* de avisos de Madrid, número correspondiente al día 7 de febrero del año de gracia de 1863:

El primero empieza con un apóstrofe, y dice así:

A LAS AMAS DE CRIA!

«Las que tengan poca leche, ó se les haya retirado, sea por la causa que fuere, ó las madres que deseen criar sus hijos, se les promete tendrán mucha leche y buena calidad. El doctor **BASA**, médico-cirujano catalán, consulta todos los días para esto y demás enfermedades. Calle de Valverde, 22, bajo derecha.»

Las de poca leche acudan al doctor **BASA**, y las de mucha leche pueden acudir confiadas á la señora descarga-pechos del siguiente

AVISO.

«Una señora que sabe descargar los pechos con toda perfeccion, se ofrece á prestar sus servicios á toda clase de señoras de alta y baja posicion. Las personas que quieran utilizar su habilidad pueden pasar á la calle de Pelayo, número 68, portería.»

Epidemias.— El año 1862 se despidió legándonos la *fiebre amarilla* en Canarias;— en Leon y su provincia se acaban de cebar extraordinariamente las *viruelas*;— y en Huelva ha hecho de las suyas el *crup*.

Todas estas epidemias pasarán regularmente sin dejar mas rastro que el del dolor y del luto en las familias que cuenten alguna víctima. La Epidemiología española y la Higiene pública nada habrán adelantado con tan elocuentes y costosas lecciones. ¡Es mucha nuestra mala suerte!

Movimiento del puerto de Cádiz en 1862.— Del estado ánnuo que, segun real órden de 28 de marzo de 1852, deben formar las Juntas provinciales de Sanidad del litoral, aparece que en el importante puerto de Cádiz, durante el año de 1862, fueron admitidos á libre plática un total de

5.093 buques, así de guerra, como mercantes, españoles ó extranjeros.

Españoles de guerra: 140 buques, con 21.311 tripulantes, 1.483 cañones, 23.386 caballos, y 3.491 pasajeros.

Extranjeros de guerra: 77 buques, con 10,296 tripulantes, 584 cañones, 24.192 caballos, y 2.805 pasajeros.

Españoles mercantes: 143 buques procedentes de Asia y América, con 4.657 tripulantes, 59.906 toneladas, 14.537 caballos, y 4.142 pasajeros.

Idem procedentes de puertos extranjeros: 346, con 7.759 tripulantes, 70.379 toneladas, 37.827 caballos, y 8.858 pasajeros.

Idem de cabotaje (inclusos los de cruz): 1.977, con 22.746 tripulantes, 165.101 toneladas, 50.564 caballos, y 12.588 pasajeros.

Idem menores (inclusos los latinos, que no lle-

gan generalmente á 20 toneladas): 1.395, con 8.831 tripulantes, 20.631 toneladas, y 214 pasajeros.

Extranjeros con carga: 790 con 10.555 tripulantes, 212.990 toneladas, 19.975 caballos, y 2.013 pasajeros.

Extranjeros en lastre, ó de tránsito: 225, con 2.995 tripulantes, 63.550 toneladas, 3.430 caballos, y 458 pasajeros.

Buques admitidos con cuarentena: 83, de ellos 25 españoles y 58 extranjeros.

Idem despedidos para lazareto sucio: 18, 4 de ellos españoles y 14 extranjeros.

Banderas á que corresponden los 1.015 buques extranjeros entrados: 351 ingleses;—202 franceses;—82 americanos;—63 suecos y noruegos;—40 rusos;—54 italianos;—22 portugueses;—59 holandeses;—27 dinamarqueses;—8 prusianos; 18 belgas;—28 bremenenses;—12 hamburgueses;—10 oldemburgueses;—28 hannoverianos;—1 meklemburgués;—2 argentinos;—1 brasileño;—3 austriacos;—1 chileno;—2 uruguayanos;— y 1 mejicano.

Derechos sanitarios: no consta la cantidad por este concepto ingresada, en el Estado que vamos extractando.

TOTAL de buques (inclusos los de Guerra) entrados en el puerto de Cádiz desde el año de 1845 al de 1862.

Años.	Españoles.	Extranjeros.	Total.
1845	4981	636	2617
1846	2010	661	2671
1847	2087	709	2796
1848	2044	658	2702
1849	2163	837	3000
1850	2340	724	3064
1851	2437	762	3199
1852	2404	778	3182
1853	2498	814	3312
1854	2442	1036	3448
1855	2784	834	3618
1856	2991	904	3895
1857	3821	1029	4850
1858	3788	982	4770
1859	4044	1023	5067
1860	4150	956	5106
1861	3910	1169	5079
1862	4004	1092	5093
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	51.865	45.604	67.469

Por manera que, durante el último quindenio, se ha casi duplicado el número de buques entrados. Igual satisfactorio resultado arroja, respecto del puerto de Alicante, el estado que insertamos en la pág. 24 de este tomo del MONITOR.—Esto prueba el desarrollo creciente de nuestra Marina y Comercio, y la importancia que debe darse á la Higiene naval y á la Sanidad marítima.

Por las VARIEDADES y demás articulos no firmados, EL DIRECTOR Y EDITOR RESPONSABLE, P. F. Monlau.

Madrid : 4863. — Imp. de C. BAILLY-BAILLIERE.