

La reforma de la Puerta del Sol

(1853-1860)

El ilustre cronista madrileño, D. Ramón de Mesonero Romanos, en su celebrado libro *El Antiguo Madrid*, describe con la amenidad y gracia que tanto distinguió a la brillante pluma del *Curioso Parlante*, el por muchos motivos famoso sitio, límite oriental en remota fecha de esta villa heroica, conocido con el nombre de la Puerta del Sol, por existir, efectivamente, una puerta mirando a Oriente, frente a los olivares y camino de Alcalá, abierta en la tapia que incorporó a la parte principal antigua y murada de la villa en el siglo XIII los arrabales llamados de San Ginés, San Martín, Santa Cruz y San Millán.

«Dos viajeros de nuestro país—dice Mesonero Romanos—encontrándose en los bulevares parisienses o en las solitarias y ásperas cordilleras de los Andes; en las ruinas de Roma o en las nebulosas márgenes del Támesis, ¿para dónde se darán cita después de sus lejanas expediciones, o en qué punto privilegiado de su patria desearán volverse a hallar? —No hay que dudarlo: en la Puerta del Sol, en este centro vital de la Corte de España, en este emporio de su moderna historia, de su civilización y de su poesía.»

Pero esta preeminencia de la Puerta del Sol no es de lejanos tiempos. Allá por los siglos anteriores al XVII, la vida de la población se concentraba en la actual Plaza de la Villa, en la Puerta de Guadalajara y en la Plaza Mayor; la Puerta del Sol apenas si es citada por los historiadores de aquel tiempo, y si alguna vez aparece su nombre en los escritos de los poetas del siglo XVII, lo es tan sólo por las famosas *rías* o paseos de coches, en la calle Mayor, o por las intrigas y murmuraciones del célebre Mentidero de las gradas de San Felipe.

Al aumentar la población hacia el Oriente y Norte, la Puerta del Sol crece en importancia y en el año 1860 es—escribe Mesonero Romanos—«centro privi-

legiado de la moderna villa; lazo de unión histórica entre unas y otras épocas; foco de donde irradiia la grande estrella que en derredor suyo fueron formando, con la serie de los siglos, las principales calles y arterias de la población en sus diversas amplitudes, para atravesarla luego en todas direcciones hasta sus últimos confines». Y añade después: «la fama de la Puerta del Sol se ha ido enalteciendo hasta tal punto,

que hoy su nombre ha llegado a ser el emblema del Madrid moderno, y los anales de esta villa en los dos últimos siglos se confunden o resumen en los de esta célebre plaza».

Natural es, dado el sentir del pueblo madrileño, fielmente reflejado en los donosos escritos de su más



La Puerta del Sol (Siglo XVIII)

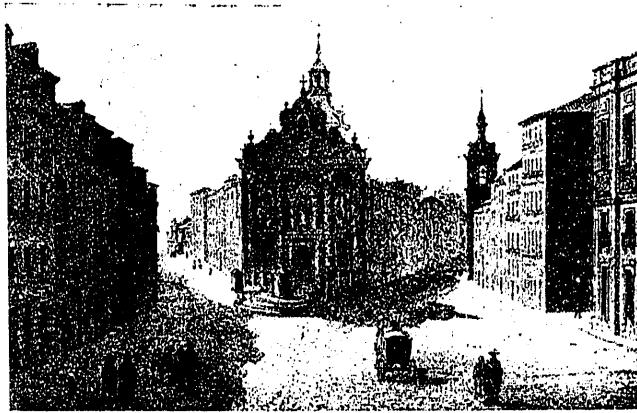
célebre cronista, que al iniciarse en 1853 la reforma de la Puerta del Sol, reclamada por la Junta consultiva de Policía urbana en una exposición que elevó al Gobierno, la opinión pública, interesada en el asunto vivamente, siguiera paso a paso los planes y proyectos con tal propósito presentados y comentara con calor las muchas vicisitudes, paralizaciones y obstáculos que en diversas ocasiones impidieron la pronta realización de tan importante mejora.

Me propongo dar cuenta en este artículo de los mencionados proyectos, añadiendo, aunque modesta, una página más a las muchas y brillantes de la celebrada historia de la Puerta del Sol, página arrancada de los gloriosos fastos del Cuerpo de Caminos, porque ingenieros de Caminos fueron efectivamente los autores del proyecto que prevaleció en la reforma, e ingeniero de Caminos el hombre eminentísimo bajo cuya dirección fué ejecutada.

* * *

Cuando Felipe II escogió definitivamente Madrid para Corte y Capital de la Monarquía, se impuso la necesidad, dado el incremento que tuvo la población, de extender su cerca, haciendo desaparecer las tapias que a su vez habían sustituido a la muralla morisca, y con ellas las entradas o portillos de Moros, La Latina, Antón Martín, Sol, San Martín y Santo Domingo. Reemplazadas estas puertas por las de Segovia, Toledo, Embajadores, Lavapiés, Atocha, Alcalá, Recoletos, Santa Bárbara, Pozos de la Nieve, Maravillas, Fuencarral, San Joaquín y San Vicente, colocadas al final de las calles que en forma de estrella arrancan de la Puerta del Sol, quedó situada esta plaza en el centro de la Villa.

No se levantó, sin embargo, por aquel tiempo, toda la cerca que había de limitar el nuevo recinto; el cerramiento completo se terminó mucho después, en tiempos de Felipe IV, y comprendía, con un desarro-



La Puerta del Sol (Siglo XVII)

legiado de la moderna villa; lazo de unión histórica entre unas y otras épocas; foco de donde irradiia la grande estrella que en derredor suyo fueron formando, con la serie de los siglos, las principales calles y arterias de la población en sus diversas amplitudes, para atravesarla luego en todas direcciones hasta sus últimos confines». Y añade después: «la fama de la Puerta del Sol se ha ido enalteciendo hasta tal punto,

llo de 13 km, una superficie de más de 7 500 000 m².

Es este mismo recinto el que existía en los comienzos del pasado siglo, cuando se intentó la reforma de la Puerta del Sol, de cuya conveniencia se podrá formar juicio examinando sus circunstancias de si-

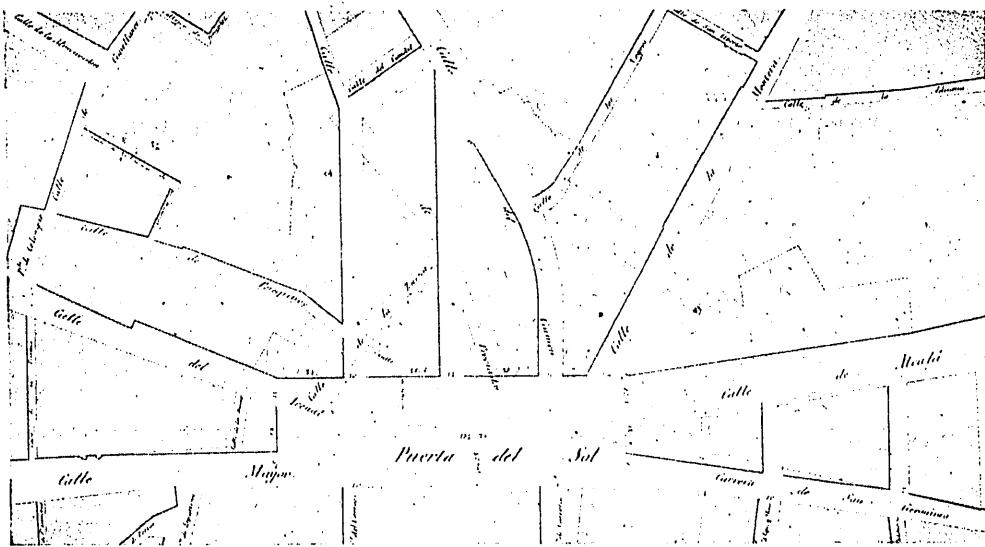
de a las dificultades que ofrece naturalmente el suelo, hay que agregar lo vicioso del trazado de sus calles.

Se desarrolla Madrid en un terreno que tiene una inclinación general al río Manzanares, y considerada en su conjunto la disposición topográfica del suelo, pue-

de suponerse éste dividido en dos zonas: una, elevada, al Norte, y otra, baja, con pendientes más rápidas, al Sur. Ambas zonas quedan separadas por la línea que, enlazando la Puerta de Alcalá con el Palacio Real, pasa por la calle de Alcalá, Puerta del Sol, calle del Arenal y plazas de Isabel II y Oriente.

En la época en que se proyectó la reforma de la puerta del Sol, la parte más elevada y llana de la zona Norte se extendía por las calles de Fuencarral y Hortaleza y terminaba, por el Este, en la calle de San Antón, Plaza de Bilbao y calle del

Clavel; por el Sur, en la parte alta de la calle del Caballero de Gracia y Jacometrezo, y por el Oeste, en las de Silva y parte de la de la Luna. Son puntos culminantes de esta meseta San Ildefonso, Los Basílios y la Red de San Luis. Las vertientes que la limitan son la calle del Barquillo, por el Este, y por el Oeste, la vaguada que tiene su origen en la calle de la Puebla y termina en la Puerta de San Vicente, pasando

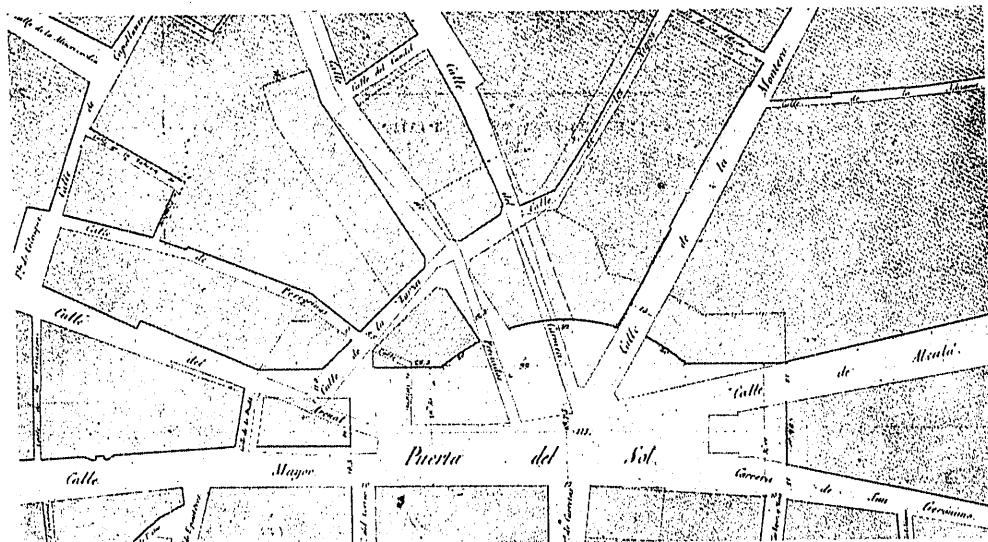


Proyecto del arquitecto D. Juan Bautista Péronet
(Superficie de la plaza primitiva: 5 000 metros cuadrados. Idem de la proyectada: 8 200 metros cuadrados)

tuación, capacidad, número y disposición de las calles que a ella concurren y la naturaleza y direcciones del movimiento en toda la población.

En el Madrid de entonces la mayor circulación se verificaba por las vías que, partiendo de las puertas más importantes o algún otro punto notable de las afueras, se dirigían al centro de la población; a saber: calles de Alcalá, Carrera de San Jerónimo, calles de Atocha, de Toledo, de Segovia, Mayor, del Arenal, Ancha de San Bernardo, de Fuencarral y de Hortaleza. De estas vías, las de Alcalá, San Jerónimo, Mayor y Arenal, concurren directamente en la Puerta del Sol. Las de Toledo y Segovia, reunidas por las de la Concepción Jerónima y Carretas, la Ancha de San Bernardo, por su prolongación en la de Preciados, y las de Fuencarral y Hortaleza, por medio de la de la Montera, a parar van también a la misma plaza. Sólo la de Atocha no forma parte de este sistema radial.

Se explica esta mayor circulación por las citadas vías, si se observa que las direcciones del movimiento en las grandes urbes dependen especialmente de la forma en que están distribuidos los centros en donde se acumulan las principales manifestaciones de la actividad y del trabajo; de los puntos a donde se dirigen y convergen las vías de las condiciones topográficas del suelo sobre el que se desarrollan y de sus pendientes, circunstancia esta última de grandísima importancia en Madrid, en don-



Proyecto de los ingenieros D. Lucio del Valle, D. Juan Ribera y D. José Morer
(Superficie de la plaza primitiva: 5 000 metros cuadrados. Idem de la proyectada: 9 846 metros cuadrados)

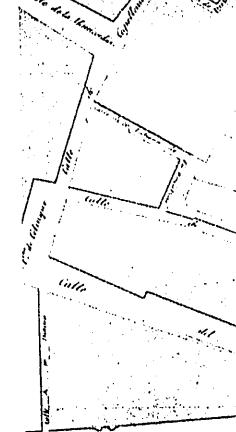
por la calle del Pez, de los Reyes, plaza de Leganitos y Cuesta de San Vicente.

En la zona Sur, la parte más elevada se extiende desde la plaza de Antón Martín a la plaza Mayor, y se une a la parte alta de la zona Norte por las calles del León, plaza de Matute, calles del Príncipe, de Sevilla y de Cedaceros.

Todas las calles que parten de la de Atocha son de rápidas pendientes, aún más acentuadas, cuando se

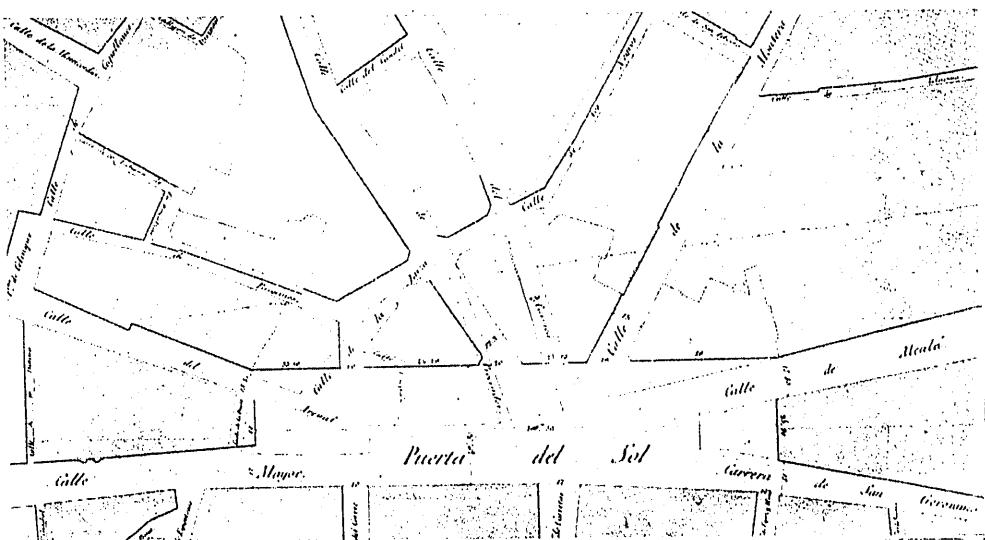
pasa la línea de las calles de la Magdalena, Duque de Alba y plaza de la Cebada. Rapidísimas son también, y en grado sumo, las que partiendo de la calle Mayor van a parar a la cuenca que sigue la calle de Segovia.

Claramente se deduce de esta configuración del suelo de Madrid y del trazado de sus calles, que toda la circulación entre las zonas Norte y Sur ha de realizarse por las calles de Peligros y Cedaceros, si no se quiere atravesar la vaguada que se extiende por la calle de Alcalá o bien la que va desde la calle del Arenal a la plaza de Oriente, cuyas pendientes medias, tanto al bajar a la cuenca como al subir después a la línea de la calle de Atocha, son mayores del 5 por 100, agravadas en ciertos tramos por la desigual repartición de los desniveles en las calles afluentes, ya que éstas se amoldan en su perfil a las naturales desigualdades del terreno. A estas dificultades deben agregarse otros defectos de trazado, y, sobre todo, la poca anchura de muchas de las calles que unen las dos grandes mesetas de ambas zonas.



De todo ello resulta que, a pesar de la considerable pendiente de la calle de la Montera, la especial situación de esta vía, tronco común a donde van a reunirse las calles del Caballero de Gracia, Hortaleza,

Madrid, porque aparte de ser el punto de donde arrancan las principales arterias de la población, sigue siendo, aunque algo más aliviado, pero en los tiempos de la reforma muy poderosamente, punto obligado de paso para una gran parte de los carrua-

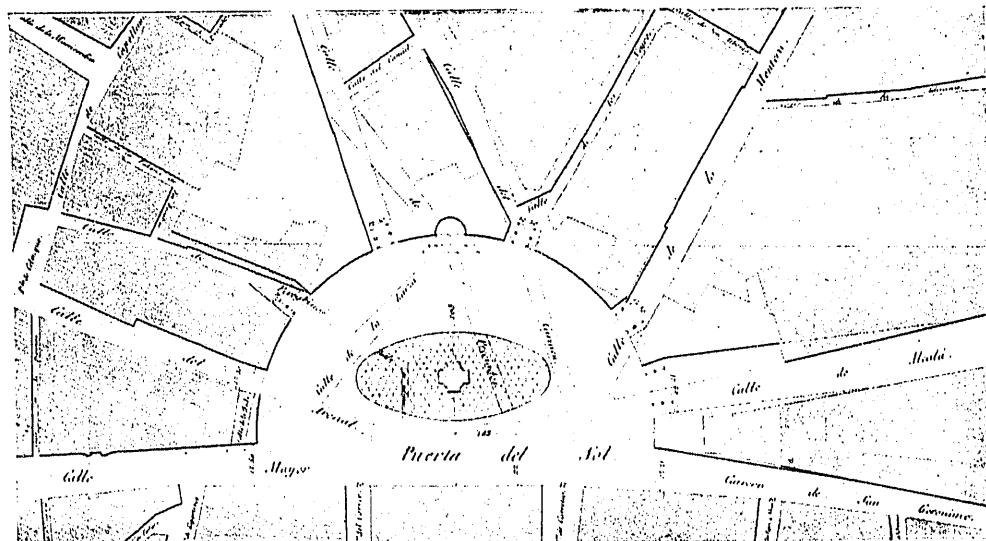


Proyecto de la ley de 28 de junio de 1857
(Superficie de la plaza primitiva: 5 060 metros cuadrados. Idem de la proyectada: 10 301 metros cuadrados)

jes de todas clases que de Norte a Sur atraviesan la población.

Pero es que había otras circunstancias de la circulación en Madrid que obligaban a concentrar en la Puerta del Sol una gran parte del movimiento. El alto comercio, la banca, las oficinas de las grandes Compañías industriales, las tiendas y almacenes de los géneros y frutos de más valor radicaban por pun-

to general, y en la actualidad algo ocurre de esto también, en el centro de Madrid, en el recinto circunvalado por las calles del Caballero de Gracia, Jacometrezo, plaza de Santo Domingo, plaza de Isabel II, de Oriente y de Palacio, Mayor, plaza Mayor, Atocha, León, Prado, Turco y Alcalá, y la circulación de carrozajes consiguiente a ese movimiento mercantil de la plaza tenía que realizarse por el centro de Madrid, y dadas las especiales condiciones topográficas del terreno y el trazado poco acertado de las calles, como antes se ha dicho, estaba impuesto el cruce



Segundo proyecto de la Junta consultiva de Policía urbana
(Superficie de la plaza primitiva: 5 089 metros cuadrados. Idem de la proyectada: 14 338 metros cuadrados)

Fuencarral y Jacometrezo (hoy desaparecida) y sus afluentes, hacen de ella y en los pasados tiempos de un modo imprescindible, la casi única comunicación entre lo más importante de la parte alta de Madrid y la cuenca de la calle del Arenal. Por razones análogas la subida a la meseta de la calle de Atocha se efectúa por las de Carretas y Esparteros.

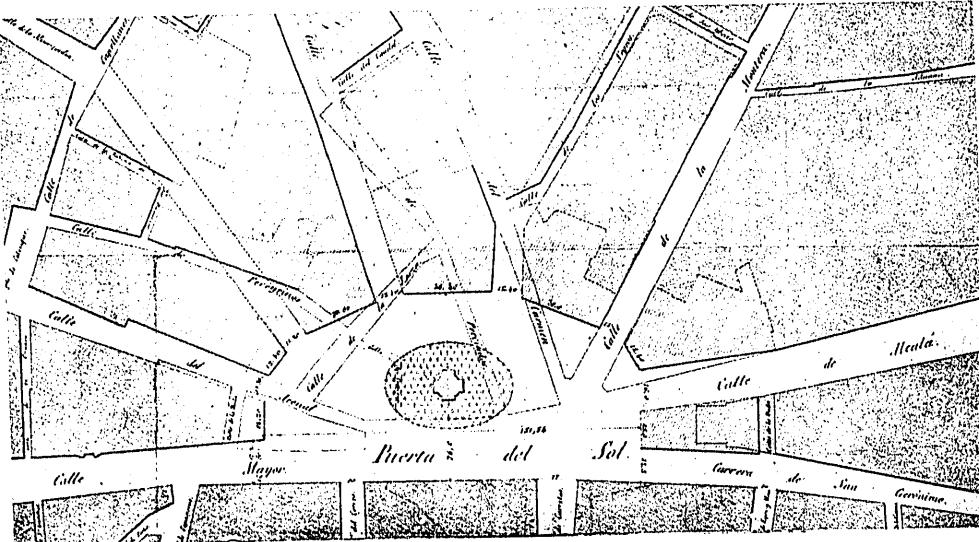
Basta lo dicho para comprender que la Puerta del Sol es el centro más importante de la circulación de

por la Puerta del Sol de los grandes y pesados transportes que aquel movimiento requiere.

Si se exceptúa el palacio del Senado y los Ministerios de Gracia y Justicia y Marina, en el reducido recinto que acabamos de describir, se encontraban, además, y muchos de ellos siguen en el mismo sitio, la mayor parte de los edificios públicos, y este movimiento especial, que pudiéramos llamar *administrativo*, tenía que efectuarse también por la Puerta del

Sol, pues por ella tenían que pasar cuantos por su interés o por su posición oficial acudían diariamente a las diversas dependencias de la Administración.

Para este tránsito tan extraordinario, la Puerta del Sol ofrecía una superficie total de 5 069 m², extensión a todas luces insuficiente. Era, por tanto, necesaria la reforma, y la urgencia de su realización universalmente reconocida.



Proyecto de la Academia de Nobles Artes de San Fernando
(Superficie de la plaza primitiva: 5 060 metros cuadrados. Idem de la proyectada: 10 135 metros cuadrados)

Condensada, pues, la actividad general y la animación de la población en su zona central, en ella tenía lugar el mayor movimiento de carruajes de alquiler y el de caballos y carruajes particulares, movimiento de comodidad inherente a toda gran población. Además, siendo los paseos más frecuentados el del Prado, Retiro y la Castellana, cuyas mayores avenidas son algunas de las calles que parten de la Puerta del Sol, y situados los principales teatros en aquella época alrededor de la citada plaza, era forzoso el establecimiento por ella también de esta circulación de carácter recreativo.

«Esta importante mejora, que tiene por objeto la conveniencia general en su más lata acepción, es y debe considerarse como una obra de utilidad pública.» El Gobierno, al hacer esta declaración en Real orden de 22 de abril de 1854, calificaba el pensamiento como *proyecto de ensanche, alineación y ornato de la Puerta del Sol*. Pero disposiciones posteriores consideraron



Proyecto de la Dirección Facultativa de las Obras de la Puerta del Sol, aprobado por el Gobierno
(Superficie de la plaza primitiva: 5 000 metros cuadrados. Idem de la proyectada: 12 320 metros cuadrados)

Coches de todas clases.....	357
Omnibus y diligencias.....	4
Galeras, carros y carretas.....	58
Caballos de silla.....	47
Caballos de carga.....	82

o sea, en números redondos, 420 carruajes y 130 caballerías, por hora.

las obras como de ensanche en primer término, relegando a segundo lugar las de mejora o embellecimiento.

La Junta consultiva de Policía urbana no sólo fué la primera que reclamó la reforma, sino que acompañó, también con su propuesta, un proyecto y un presupuesto.

Consistía el primero en ensanchar la plaza antigua, dándole la forma rectangular con el lado mayor en el sentido de Este a Oeste, haciendo desaparecer el callejón del Cofre y la manzana de casas contigua

que tanto estrechaba la entrada a la calle del Arenal. Se proponía la traslación a otro punto de la iglesia del Buen Suceso, situada entre las calles de Alcalá y Carrera de San Jerónimo, y se variaba, finalmente, la desembocadura de la calle de la Zarza, que se proyectaba en la prolongación de la calle del Correo. La superficie de la nueva plaza, según este proyecto, debía ser de 9 344 m², y como la de la antigua era de 5 069, el aumento de capacidad era de 4 275 m².

El presupuesto de las obras ascendía a 6 500 000 reales en cifras redondas, fundándose para ello en que el coste de la expropiación sería de 10 500 000 reales, de los que descontando el valor probable de la venta de los terrenos no destinados a la vía pública y de los productos de los derribos, que se hacía ascender a 4 000 000, resultaba aquella cifra. Pero en este presupuesto se cometieron graves errores; baste decir que en él se supuso que el pie cuadrado expropiado ascendía a 130 reales, y cuando se ejecutó la obra se pagó a 245.

Dos constructores, los Sres. Hamal y Mamby, presentaron un proyecto de reforma firmado por los arquitectos D. Juan Madrazo y D. Antonio Varona, análogo al anterior de la Junta de Policía urbana, que se sometió al examen de la Academia de San Fernando, igualmente que otros dos de D. Antonio Font y de D. Carlos Bosch. La planta de la plaza en estos proyectos también era rectangular, pero con cabida tan reducida, que sólo excedía en unos cientos de metros a la de la plaza antigua. La verdad es que para tan exiguo ensanche no valía la pena de intentar la reforma.

Se nombró una Comisión que estudiara el expediente, pero no dió resultado alguno, pues se limitó a proponer lo indicado en los proyectos anteriores.

Casi al mismo tiempo se dispuso por Real orden se encargara del proyecto definitivo el arquitecto D. Juan Bautista Peironet, el cual lo presentó en un plazo de quince días, lo que hace suponer que ya lo tendría formado cuando se le encomendó, aun cuando no sería extraño tampoco que en tan corto espacio de tiempo lo formase, a juzgar por lo poco acertado de sus disposiciones.

En este proyecto la superficie de la nueva plaza era de 6 209 m², que supone un aumento de 1 140 m² a la superficie de la antigua plaza, y para este aumento y para las rectificaciones y ensanches de las calles adyacentes era preciso expropiar una extensión edificada de 20 715 m² que, al precio de 178,5 reales el pie, resultaba un presupuesto para la expropiación, incluyendo el 3 por 100 ordenado por la ley, de 47 576 467 reales. Y cuenta que el coste del pie, como se ve, era inferior al que resultó después en la ejecución.

Esto no obstante, con la base de este proyecto salieron a subasta las obras; pero a pesar de haber quedado rematadas no se comenzaron, pretextando el contratista los acontecimientos del año 1856, y el Gobierno se vió obligado, en vista de ello, a rescindir el contrato.

Ocurrió entonces en este asunto de la reforma de la Puerta del Sol cosa análoga a lo que pocos años antes ocurriera con las obras del Canal de Isabel II, y es que, confirmada una vez más la incapacidad de nuestro Municipio para emprender y llevar a feliz término obras que requieren algún cuidado administrativo y suficiente aptitud técnica para proyectarlas y dirigirlas, se dispuso que el expediente pasara

al Ministerio de Fomento con el carácter de expediente de reforma del centro de las travesías de las carreteras generales, puesto que en el centro del frente de la antigua Casa de Correos, hoy Ministerio de la Gobernación, está el origen de las líneas de las comunicaciones de primer orden que salen de Madrid.

El Gobierno ordenó, en vista de esta disposición, que se estudiara un nuevo proyecto de reforma, encargando este trabajo a los ingenieros del Canal de Isabel II, D. Lucio del Valle, D. Juan Ribera y D. José Morer. Esta Comisión partió de la base de que la reforma se hacía para mejorar el tránsito y que a las condiciones impuestas por las direcciones de aquél y por su importancia debía sujetarse en primer término el proyecto, procurando, en lo que fuera posible, poner en armonía esta condición capital con la perfección y belleza de la planta.

Este proyecto fué aprobado por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, con algunas correcciones; la más importante fué suprimir la forma curva que se daba a la línea de fachadas del lado Norte, corrección poco atinada, pues con aquella disposición se conseguía una mayor amplitud.

El Gobierno presentó a las Cortes un proyecto de ley para arbitrar los medios que exigía la realización de la reforma, y la ley se promulgó en 28 de junio de 1857, autorizando al Gobierno para emitir acciones especiales con interés del 8 por 100 y por valor de 60 millones, a cuyos intereses y amortización se destinaría anualmente la cantidad correspondiente en el presupuesto del Estado.

Se creó un Consejo para la gestión económica de la Empresa y fué nombrado director facultativo de las obras el ingeniero de Caminos D. Lucio del Valle.

Ya en otro lugar (1) hice notar las campañas que se hicieron contra el Cuerpo por aquellos años del 57 y siguientes, y no fué seguramente este asunto de la reforma de la Puerta del Sol lo que menos influyera en la acritud y violencia de los ataques que sufrimos.

Ocurrió, en efecto, que la Junta consultiva de Policía urbana presentó un segundo proyecto, tan deficiente como el primero, y menos ventajoso que el oficial, pero tuvo sus defensores entusiastas, y fué en el Senado el más resuelto paladín de aquella campaña el Duque de Rivas.

Las apreciaciones de personaje de tan reconocida ilustración y elevado talento hicieron mella en los Poderes públicos, y el Gobierno manifestó que reconocía que las obras proyectadas no gustaban, y se comprometió a llevar los planos al examen de la Academia de San Fernando.

El mayor ataque que el Presidente de la Academia dió al proyecto oficial fué el de ser mezquino, reclamando otro más grandioso, y propuso uno que, en realidad, era más mezquino que aquél, pues su cabida era de 226 m² menos que el oficial, incluyendo en la plaza la superficie del jardín central que proyectaba, y 1 614 metros menos, si se resta dicha superficie a fin de comparar entre sí las extensiones destinadas para la vía pública en uno y otro proyecto.

El insigne D. Lucio examinó este segundo proyecto, y para satisfacer a los que pedían mayor capacidad, cuya opinión parecía implícitamente admitida por

(1) *Memorias de la Escuela de Caminos*, pág. 82.

el Gobierno, rechazó desde luego el de la Academia y presentó un nuevo proyecto, que no es otro, con leves modificaciones, que el que presentaron los ingenieros del Canal en 1857.

Este es el que se construyó. Por esto dije en otra

ocasión, y hoy lo repito, que a los ingenieros del Canal D. Juan Ribera y D. José Morer y a D. Lucio del Valle, especialmente, debe el Cuerpo de Caminos la gloria de haber puesto su sello en el centro de la capital de España.

Carlos de ORDUÑA
Profesor de la Escuela de C. C. y P.

El Estatuto Municipal y las contribuciones especiales

I

Entre los nuevos principios que integran el Estatuto Municipal, quizás ninguno sea tan fructuoso, para los fines de mejorar las condiciones sanitarias y estéticas de las poblaciones, como el de las que denomina «Contribuciones especiales», que en el fondo, ya que no en la forma, viene a constituir una consagración de la *cooperación vecinal*. Este principio puede definirse diciendo que es la *facultad* y el *deber* que tienen los Ayuntamientos de hacer contribuir o cooperar, dentro de ciertos límites, en la ejecución de obras, instalaciones o servicios municipales, a aquellas personas o entidades especialmente interesadas.

Aclaremos o especifiquemos los términos de esta definición.

Toda obra, instalación o servicio (por ejemplo, la pavimentación de tal calle, la instalación del alumbrado en tal otra o la mejora de un servicio cual el de incendios), desde el momento que ha sido aprobada por el Ayuntamiento, es de presumir que reporta un bien general, un beneficio, grande o pequeño, próximo o lejano, que alcanza a todos los vecinos y al que, por tanto, en estricta justicia, debe contribuir la comunidad, es decir, que debe ser sufragada, en mayor o menor proporción, con los fondos municipales. Pero, al mismo tiempo que esta utilidad general, existe casi siempre otra particular, otra que sólo afecta a determinadas clases o personas. Pues bien: el nuevo Estatuto, no sólo establece taxativamente el derecho de imponer a estas clases o personas directamente beneficiadas una contribución proporcional a la mejora *especial* que experimenta, sino que prescribe de manera bien rotunda que «la imposición de las contribuciones especiales... es siempre obligatoria para los Ayuntamientos».

Quizás por algunos se dirá que tal principio no constituye novedad, ya que hace tiempo los propietarios y vecinos de nuestros Municipios venían contribuyendo y cooperando en casi todas las mejoras urbanas. Así es verdad, y todos recordamos calles que se han abierto o ensanchado, pavimentos y alumbrados que se han establecido merced a la iniciativa y a la cooperación moral y material de los interesados; pero también, ¡ay!, todos recordamos cuántas mejoras han dejado de hacerse porque un solo propietario, porque un solo industrial, porque, en una palabra, un solo *egoísmo* ha triunfado, negándose a satisfacer lo que en justicia se le había repartido.

Con el nuevo régimen municipal este obstáculo

egoísta e individual ha desaparecido: los artículos del Estatuto y de sus Reglamentos establecen de un modo claro, terminante y detallado, que todos, absolutamente todos los que se reputen beneficiados deben contribuir a la mejora en forma equitativa, pudiendo, en último extremo, el Ayuntamiento apremiar al contribuyente moroso o recalcitrante.

Y la bondad del sistema, lo que nos hace concebir la esperanza de que será fructuoso, de que constituirá una de las bases esenciales para la ejecución de obras de mejora y saneamiento, estriba precisamente en que el principio establecido, mejor dicho, reconocido por la nueva ley va detrás de la costumbre, regulándola y afirmándola, condición primordial, según todos los tratadistas, para que sea eficaz, para que subsista y sea universalmente acatada.

Espíritus suspicaces han creído ver en esta contribución una nueva carga que se echa sobre el propietario de fincas urbanas, sin ver que el Estatuto se refiere, no a tales propietarios exclusivamente, sino en general a la persona, entidad o finca beneficiada; así, por ejemplo, si una población mejora su servicio de incendios, la «Contribución especial» se carga a las Compañías aseguradoras, que evidentemente son las *especialmente* beneficiadas. Lo que ocurre es que la mayor parte de las obras que pueden realizar los Municipios benefician directa y especialmente a las casas, y lógico es que éstas, o sea sus dueños, contribuyan al gasto.

Otros, en cambio, en su afán de avanzar con paso muy acelerado en la vía del progreso social, encuentran demasiado bajas las limitaciones que la nueva Ley impone a estas contribuciones y desearían que la participación del propietario, del *casero*, fuese más alta, «ya que él—dicen—es el directa y exclusivamente beneficiado en toda reforma urbana», sin comprender que las reformas evolutivas, a la inglesa, son las más persistentes, mientras que las que se imponen chocando con las costumbres y de un modo radical, rara vez dejan de ocasionar una reacción que las hace fracasar.

Esta consideración nos hace encontrar una laguna, o mejor dicho, creer que se necesita un complemento a las prescripciones del Estatuto. Tal complemento es una disposición transitoria, tanto como lo sea el conocido y discutido Decreto sobre alquileres, que autorice a los propietarios a subir los arrendamientos de su finca en proporción a la mejora que experimenta, o más justamente, al incremento de valor porque se la hace contribuir.