

CANAL DE ISABEL II.

ARTICULO II.

En el número 16 de nuestro periódico presentamos una ligera reseña de los diferentes proyectos que en diversas épocas se han propuesto para abastecer de aguas á la capital del reino, y concretándonos últimamente al que en el dia se está realizando bajo tan felices auspicios, dimos una idea general de sus principales condiciones.

Al publicar el plano general de esta obra (1), creemos oportuno ofrecer tambien una rápida descripción de ella sin perjuicio de que en lo sucesivo daremos, como lo tenemos ofrecido, planos y descripciones detalladas de las construcciones de mayor importancia.

A 2 leguas al N. O. de Torrelaguna y á 11 de la capital del reino, se halla situado sobre el rio Lozoya un puente antiguo de piedra denominado el Ponton de la Oliva. A pocos pasos de este puente y junto á las ruinas de una presa de piedra que el rio destruyó á principios de este siglo, se colocó el 11 de agosto de 1851, la primera piedra de la gran presa del canal de Isabel II, que ya en el dia sirve de dique á la impetuosidad de las aguas. Esta presa, que ha de tener 155 pies de altura sobre sus fundaciones, ó sean 115 sobre el lecho del rio, se eleva ya á 47 pies, y sobre los anchos y bien labrados sillares que la forman, se derraman en espumosa cascada todas las aguas del Lozoya.

A 71 pies de altura sobre el nivel del rio, se ha perforado en la roca caliza de la ladera derecha una mina de 214 pies de longitud, que por medio de un ingenioso sistema de compuertas ha de dar paso á las aguas desde el gran depósito de embalse al primer trozo del canal. Diez pies mas baja que esta mina se está abriendo otra que ha de servir de desagüe de fondo para impedir que en ningun caso llegue á tener el embalse menos profundidad de 55 pies, de los cuales los 25 superiores constituyen el depósito destinado á compensar la escasez de aguas del rio en los meses de verano.

El trozo primero del canal se prolonga en una linea ligeramente ondulada por toda la ladera del rio en el espacio de una legua, unas veces abriéndose paso por entre las escarpadas peñas que forman la márgen del rio, y otras atravesando los barrancos que la surcan sobre altos y robustos murallones de la mas esmerada y sólida mamposteria, taladrados con alcantarillas de diferentes formas y dimensiones.

Entre estos barrancos, merece particular men-

(1) La lámina que acompaña al número 4.º del presente año.

cion el llamado de las Cuevas, sobre el cual se ha construido un gran puente de piedra de 90 pies de altura formado de dos arcos semicirculares de 52 pies de diametro que se apoyan en una pila de piedra de solos 7 pies de grueso. A una legua de distancia de la presa, cruza el canal por debajo del arroyo de Patones, por medio de una presa-canal construida de silleria y mamposteria, y del mismo modo atraviesa poco despues el barranco de San Roman, desde cuyo punto empieza á separarse de la ladera para recorrer otra legua por las margenes del Jarama, que es la única estension de terreno llano que atraviesa el canal en las 12 leguas y media de su curso desde el Lozoya á Madrid; deja luego á la izquierda el pueblecillo de Torremocha, y entrando en las laderas de Mira el Rio, empieza á faldear las vertientes al arroyo de Malacuera. Este arroyo que baja de Torrelaguna formando una dilatada y frondosa vega poblada de viñas y olivares, se presenta en el punto en que ha de cruzarle el canal á una profundidad de 169 pies y una anchura de 3250. Por estas circunstancias ha sido el paso de este arroyo una de las mayores dificultades que desde luego presentó el proyecto, y por eso ha sido este tambien uno de los puntos que con mas detenimiento se han examinado. La primer solucion que ocurría era el paso directo de la cuenca por medio de un gran puente-acueducto; pero esta obra debia ser de gran coste y duracion y de no pequeña dificultad; para evitarlo se trató de faldear las margenes del arroyo con el objeto de pasarle mucho mas arriba y por consiguiente bajo mas favorables condiciones; pero para lograrlo era preciso prolongar de tal modo la linea del canal, que esta solucion venia á ser todavia mas costosa y exigía ademas mayor aumento de desnivel. La solucion mas satisfactoria que ha podido hallarse ha sido la construccion de un sifon de hierro, sostenido sobre un puente-acueducto de pequeña altura situado en el mismo sitio en que se pensó primero levantar el gran acueducto de fábrica. Este sifon, como todos los demas que se han de construir en el canal, constará de 4 tubos de hierro de 5 ½ pies de diámetro, que estarán dispuestos con el desnivel necesario para que pueda suministrar cada uno de ellos mas de 15.000 reales fontaneros. En el dia se está verificando el transporte de estos tubos á los puntos en que han de ser colocados.

Inmediatamente despues del Malacuera se encuentra el valle de la Aldehuela, en el cual ha sido indispensable levantar el canal sobre un murallón de mamposteria de 1800 pies de linea y 26 de altura media, aligerado en toda su longitud por una
Madrid 15 de marzo de 1854.

bóveda semicircular de 8 pies de diámetro y talarándole además en la parte central con 5 arcos de medio punto de 25 pies, apoyados en pilas de 5 de grueso.

Poco mas adelante, y á las 5 leguas de la presa, se encuentra la pequeña aldea del Espartal rodeada de colinas y barrancos que tambien han ofrecido algunas dificultades. Dos minas ha sido necesario perforar para evitar los largos rodeos que presentaban las ondulaciones del terreno, y para el paso del arroyo próximo al pueblo, se ha construido un acueducto de piedra de 9 arcos, los 5 del cuerpo central de 25 pies de luz y los de los cuerpos laterales de 12. Este puente está completamente terminado como tambien las minas, á pesar de las dificultades y riesgos que han presentado por la inseguridad del terreno, arenoso é impregnado de agua, que ocasionaba frecuentemente grandes desprendimientos.

Al frente de Talamanca se han concluido otras tres minas, de las cuales la del Zurita ha presentado mayores dificultades que las anteriores, y lo mismo sucede con la del Sargadillo que se está construyendo á continuacion y cuya longitud es de 2154 pies. Tanto en las minas de todo este trozo como en la parte del canal construido desde la presa, y que se halla casi del todo concluido, se ha alternado la fábrica de ladrillo con la de mamposteria de piedra, así para los muros ó cajeros del canal, como para la bóveda que los cubre; construccion que ha proporcionado una grande economia por la abundancia de piedra que ofrecen todas aquellas localidades.

A las 4 leguas próximamente de la presa, se encuentra la ancha cuenca del arroyo Morenillo, que es de aguas perennes y está sujeto además á grandes avenidas. La altura á que le cruza el canal es grande, y esta es la causa de que por economia se haya adoptado una construccion mista; es decir, que se construye para el paso del arroyo un puente de cuatro arcos escarzanos de 36 pies de luz, y sobre este han de descansar los tubos de un sifon de 646 pies de longitud y 65 de profundidad.

Inmediato á este puente-sifon se halla un acueducto de 4 arcos semicirculares de 15 pies de luz y 54 de altura, que está enteramente terminado.

A la salida de este acueducto el canal marcha por la ladera derecha del Morenillo y cruza el barranco del Recachuelo con otro acueducto de 4 arcos semicirculares de 22 pies de luz y 47 de altura. Se pasan en seguida dos pequeñas minas concluidas tambien, y cruzando dos arroyos por medio de pontones de poca importancia, se llega al puente

de la Tejera, cuyos 5 arcos, de 15 pies de luz, se hallan ya volteados.

Para pasar desde este arroyo al de Patatero, hubiera sido necesario dar un rodeo de mas de una legua y construir diez obras de fábrica, algunas de ellas de bastante consideracion; todo esto se ha evitado con el rompimiento de una mina de 2380 pies de longitud y 180 de profundidad máxima, que produce una considerable economia, pero en cuya construccion se están tocando graves dificultades. La boca-mina de salida está 52 pies mas baja que el fondo del arroyo inmediato, con lo cual, y con ser el terreno de arena arcillosa impregnada de agua, puede formarse una idea de la abundancia de las filtraciones. En algunos pozos sube el agua á 40 pies de altura; se agota por medio de bombas y es preciso sostener todo el terreno de pozos y galerias con encofrados y recios acodamientos. Sobre el arroyo de la fuente del Palo, que se encuentra á continuacion, se está construyendo un puente de silleria y sillarejos de 7 arcos de 15 pies de luz y 51 de altura máxima.

Despues de este puente cruza el canal, con minas, dos pequeñas estribaciones, y entra luego en la mina de Valdeondeguillas de 1615 pies, que atraviesa la divisoria de los rios Jarama y Guadalix. El terreno es flojo y abundante de aguas, por cuya razon se trabaja tambien en este subterráneo con lentitud y con grandes dificultades; pero no era posible evitarle sin ocasionar un rodeo de mas de 2 leguas que hubiera producido un aumento extraordinario en el coste.

Salie el canal á la ladera derecha del arroyo de la Media legua, y atraviesa poco despues el de Valmayor sobre un puente de silleria de 5 arcos de 16 pies de luz, y el de las Mimbreras por un ponton de 15 pies, salvando la divisoria entre los dos por una mina de 790 pies. Desde el arroyo de las Mimbreras, el canal faldéa las onduladas laderas de otros varios de escasa importancia, tributarios de aquel, y por una pequeña mina desemboca en el del Barbotoso, sobre el cual se ha construido un puente de 5 arcos de 20 pies de luz y 45 de altura máxima. Toda la obra es de mamposteria concertada con aristones de silleria. Desde este arroyo al de Valdepuercos pasa el canal por una mina de 756 pies, y á la salida de esta se entra en otra de igual longitud que pasa por debajo de la carretera de Francia, y desde aqui empieza el pedregoso y quebrado terreno del monte de Valdeoliva, donde ha sido necesario ceñirse á las ondulaciones del terreno, separándose solo en tres puntos, en los que se ha ejecutado una pequeña mina que corta la estribacion entre los barrancos de Valdeoliva y de las Cuevas,

un ponton de 15 pies de luz por 56 de altura y un murallon de 40 pies de elevacion.

Desde la salida de este ponton sigue el canal la ladera de peña caliza del rio Guadalix, y á los 5600 pies se encuentra el paso del mismo. La altura del canal sobre el nivel del agua es de 215 pies, y en este punto se está construyendo un puente de 5 arcos escarzanos oblicuos de 22 pies de luz. Sobre este puente se ha de colocar un sifon de hierro semejante al que se está construyendo en el arroyo Morenillo.

La formacion del terreno en la márgen derecha del rio es la misma que en la izquierda, pero se halla cubierta por una gruesa capa de tierra vegetal en la cual han podido abrirse las primeras 1000 varas de canal despues del paso del puente, sin dificultad y sin obra ninguna de fábrica; pero para llegar al arroyo de la Sarguerilla ha sido preciso hacer un desmante de 60 pies de profundidad, en el cual ya se ha encontrado la roca caliza. A continuacion sigue una mina de 340 pies de longitud que está ya concluida, y á corta distancia se encuentra otra de igual longitud que se está construyendo, aunque lentamente y con bastante dificultad á causa de la naturaleza del terreno que dá lugar á grandes desprendimientos, alguno de los cuales ha llegado á tener hasta 55 pies de altura encima de la solera del canal. El ancho y profundo barranco de la Retuerta, cuyas dos márgenes son de peña caliza al descubierto, se pasará con un sifon de hierro de 600 pies de longitud y 31 de profundidad, cuya construcion será mucho mas económica que lo hubiera sido la de un acueducto de fábrica. A los 6000 pies de distancia de la Retuerta se halla el estrecho barranco de la Sima que se cruzará con un acueducto de 70 pies de altura. Inmediato á este acueducto se encuentra el del arroyo de Valcaliente de 5 arcos de 54 pies de diámetro y 45 de altura hasta la clave, y cuyos arcos se estan volteando. No se encuentran despues obras de consideracion hasta el arroyo de Colmenarejo, al cual se llega por una cortadura de 50 pies de profundidad y que se atraviesa con un sifon de 480 pies de longitud y 66 de flecha. Sigue á este arroyo el de Cabeza Cana, que exige otro acueducto de 270 pies de longitud y 45 de altura. En el cerro que dá nombre á este arroyo, se explotan para las obras del canal varias canteras de piedra caliza, notable por la hidraulicidad de las cales que produce. En este terreno se encuentra tambien la mina de Cabeza Cana de 600 pies de longitud.

Al terminar esta ladera se encuentra el arroyo Mojapan, de aguas perennes y márgenes de roca escarpada, que se cruza con un acueducto de 270 pies

de linea y 60 de altura máxima. Sigue despues un trozo de canal de 660 pies de longitud; la mina de Valdemilanos de 460 pies de estension; el acueducto del mismo nombre de 225 pies de longitud por 45 de altura, y por último, la mina de la Parrilla de 750 pies de longitud y 75 de profundidad media.

En este punto empiezan á aparecer las formaciones de arena arcillosa que se estienden hasta Madrid y que hacen cambiar notablemente la naturaleza del terreno y las condiciones de la construcion.

La primera obra que se presenta al salir de la mina de la Parrilla es el acueducto del mismo nombre, de 450 pies de longitud y 14 de altura, y poco despues se encuentra la mina de Manrique de 1500 pies de longitud y el acueducto de Valdemañadas de 270 y 14 de altura. A los 5100 pies se llega á la esplanada que llaman Llanos de la Mancha, la cual se atraviesa con un subterráneo de 2700 pies, á cuya salida toca la linea en la cerca del monte de Viñuelas y llega á la viña de Mendez en la ladera de los arroyos Moralejo y Bodonal. En su confluencia de 5000 pies de anchura, los cruza el canal á la altura de 180 pies, por medio de un sifon de hierro de las mismas dimensiones, que despues de muy detenidos estudios se ha reconocido ser la solucion mas ventajosa del problema que ofrecia el paso de estos dos importantes cursos de agua. Desemboca el sifon en el monte de Viñuelas, dentro del cual serpentea el canal en una linea de 50.000 pies, sin dar lugar á mas obras notables que los acueductos para el paso de los arroyos de Valdelanava, Valdelanavilla y Valdealeas, los dos primeros de 90 pies de profundidad y el último de 600 pies de amplitud y 60 de profundidad.

Sale el canal del monte de Viñuelas por una mina de 1540 pies de longitud y sigue cortando las ondulaciones del terreno, sin mas obra de consideracion que algunos grandes desmontes en una longitud de 11.000 pies para llegar al pie del cerro del Otero que dá origen ó la mina de mas importancia que hay en toda la linea, tanto por sus dimensiones, como por las dificultades que presenta la construcion. Su longitud es de 5528 pies, pues aunque se proyectó de 6100, se ha hecho á zanja abierta un trozo de 789 pies con una profundidad de 46. Por el lado del norte ó boca-mina de entrada, se han concluido 2155 pies de subterráneo sin grandes dificultades, y lo mismo ha sucedido por el lado opuesto hasta 897 pies; pero al llegar á estos puntos, donde la profundidad de los pozos es de 86 pies, el terreno que antes era firme, resistente y seco, se presenta arenoso, desmoronado y por partes impregnado de abundantes aguas, lo cual exige un

trabajo incesante y penoso para los agotamientos y una costosa entibacion en la galeria y en los pozos, algunos de los cuales han de llegar á la profundidad de 160 pies; sin embargo, como queda dicho, está concluida mas de la mitad de la mina y actualmente se trabaja en ella dia y noche en tres diferentes puntos.

Al salir de la mina entra el canal en el bosque de Valdelatas atravesando el arroyo de Cantoblanco con 5 cuerpos de alcantarillas de poca altura, pero que comprenden una linea de 525 pies. En el mismo bosque se han de construir sobre los arroyos de las Culebras y Valle grande, 2 acueductos de unos 50 pies de altura y 21 de luz. La salida del bosque se hace por una mina de 2282 pies, cuya construccion se halla bastante adelantada merced á la buena calidad del terreno que es además perfectamente seco.

En los primeros reconocimientos que se hicieron para la formacion del proyecto, se condujo la linea desde el Monte de Valdelatas por la izquierda y á corta distancia del pueblo de Fuencarral, y pasando despues muy próxima al de Chamartin, en cuyo punto era necesario atravesar la divisoria de aguas de Jarama y Manzanares por una mina de 5654 pies de longitud. Despues continuaba por las laderas del arroyo Abroñigal hasta llegar á la inmediacion de la Fuente Castellana que fue el punto elegido para el emplazamiento del depósito de recepcion de aguas. Este trazado ofrecia desde luego una dificultad de mucha consideracion en la gran mina de Chamartin, que además de la circunstancia de su excesiva longitud presentaba indicios seguros de que se hallarian abundantes aguas en su interior, lo cual, unido á la calidad del terreno, suelto y arenoso, hubiera podido oponer un obstáculo gravísimo y aun insuperable, á la realizacion del proyecto. Esta consideracion impulsó á los ingenieros á que aun despues de propuesta y aprobada la linea arriba indicada, continuasen haciendo nuevos estudios para investigar si existia otro paso de la divisoria que ofreciese menores dificultades. El resultado de estos trabajos fue completamente satisfactorio. Reconocidas las vertientes del Manzanares en 4 leguas de estension atravesando el monte del Pardo, se eligió para el paso de la divisoria la depresion situada en la carretera de Colmenar Viejo junto al bosque de Valdelatas y próxima al convento de Valverde. Hubiérase adoptado sin vacilar esta solucion, aun cuando al evitar el peligroso subterráneo de Chamartin se hubieran ocasionado algunos otros de menores dimensiones cuya suma fuese igual ó acaso mayor, siempre que se hallasen en mas favorables circunstancias y aun

cuando al mismo tiempo las obras de puentes y acueductos fuesen de alguna mayor consideracion, pues todo era preferible á las dificultades incalculables que podria ofrecer aquella grande obra. Pero afortunadamente todas las circunstancias resultaron favorables á la linea de Valverde, respectivamente á la de Chamartin. La mayor mina de aquella no llega á 2500 pies, mientras la de Chamartin es de 5654, y al mismo tiempo la suma de todas las minas en el nuevo trazado, resulta menor que en el antiguo; y por último, en el número y dimensiones de los puentes-acueductos, hay tambien una ventaja de consideracion. Con tales razones no era posible la duda, y tan luego como pudieron obtenerse los datos indicados, quedó adoptada la linea que se está llevando á cabo.

A corta distancia y á la inmediacion del convento de Valverde, se está construyendo un puente de 15 arcos, los 5 del cuerpo central rebajados y los restantes de medio punto. Poco despues se encuentran seguidas, casi sin interrupcion, las tres minas de la Morena, Santa Ana y las Cruces; la primera, de 2585 pies, se halla á la mitad de su construccion; la segunda, de 1165 pies, que está ya terminada, y la tercera, de 2476, de los cuales hay concluidos 1150 pies. Se atraviesa despues el olivar y arroyo de Claudieta, próximo á Fuencarral, sobre un muro de mamposteria y un pequeño acueducto que pasa sobre el camino del Pardo. La corta mina de Valdeperales, de 477 pies, dá salida al arroyo del mismo nombre, sobre el cual se elevará un acueducto de 5 arcos de 18 pies de diámetro y 27 de altura, de fábrica de ladrillo con aristones de silleria. Inmediatamente despues, sigue la mina de los Pinos de 1250 pies. Tambien se encuentran en ella abundantes filtraciones y por consiguiente peligros y dificultades. La imposibilidad de abrir pozos en una gran parte de su linea era un inconveniente que se ha salvado de un modo satisfactorio con el establecimiento de un ferrocarril que facilita extraordinariamente la estraccion de tierras y la introduccion de los materiales.

A la mina de los Pinos sigue el puente-acueducto del mismo nombre de 110 pies de longitud y 55 de altura máxima, sostenido sobre 5 arcos de medio punto de 16 pies de diámetro. Esta obra, como todas las de este trozo, será de ladrillo con aristones de silleria. Trescientos pies mas adelante se encuentra el acueducto de Valdeacederas, muy semejante al de los Pinos, aunque compuesto de solo 5 arcos.

Muy inmediato á este, se halla el arroyo de los Barrancos, en un terreno quebrado y desigual que hace precisa una obra de 170 pies de longitud y

50 de altura máxima, con 5 arcos rebajados de 52 pies de luz.

Desde este punto forma el canal una curva bastante pronunciada, ciñéndose al terreno para evitar un acueducto de grande altura, y atraviesa la huerta del Obispo sobre un muro de 200 pies de longitud y 12 de altura, interrumpido por varias tajeas de desagüe.

Siguese á esta obra la mina del Obispo, de 550 pies de longitud y 100 de profundidad máxima. cuya perforacion se ha empezado en el mes de enero último, y á continuacion de ella se abrirá otra de 500 pies junto á la viña del Bordador.

Entre esta mina y la de Amaniel, de solos 540 pies de estension, se ha de construir un acueducto de 560 pies de longitud y 56 de altura, de la misma clase de fábrica que los anteriores y que es la última obra del canal, pues á los 2200 de la mencionada mina de Amaniel, ha de verter sus aguas, despues de separarse de la casa-partidor las destinadas al riego, en el gran depósito de recepcion que se está construyendo en el Campo de Guardias, y desde donde han de partir las cañerías principales para abastecer la zona mas elevada de la capital y los otros dos depósitos del E. y del O.

CAMINOS VECINALES.

Al cumplir con mi ofrecimiento de dar cuenta de las vias vecinales de esta provincia, debo prevenir que me duele que su actual situacion sea causa de que, contra mi buen deseo, me sea imposible ofrecer una relacion satisfactoria: de tal modo es asi, que para salir del compromiso que he contraido con toda espontaneidad, y del que no me arrepiento, tengo que limitarme á dar cuenta de los pasos dados por la administracion, con el fin de colocar las cosas á punto de emprender los trabajos facultativos que cada camino pudiese reclamar; pues por desgracia muy poco puedo decir sobre estudios ejecutados en ellos con el indicado carácter facultativo, y nada absolutamente de obras emprendidas bajo la direccion de personas competentes.

Ante todo, debo repetir lo dicho ya en otra ocasion, y es, que de parte de la superioridad se han visto siempre medidas convenientes (aunque poco enérgicas), que revelan el buen deseo, generalmente sentido, de que la construccion y mejora de los caminos vecinales llegue á ser en nuestra patria un hecho positivo y evidente.

De mediados del año 1848 datan las primeras disposiciones tomadas por el gobierno con el objeto de atender á los hasta entonces, mas que des-cuidados, abandonados caminos vecinales, y del último trimestre del mismo año las adoptadas por esta administracion de provincia para la ejecucion de aquellas.

Penetrada sin duda la administracion del espíritu de dichas disposiciones, asi como de la manera de alcanzar brevemente resultados satisfactorios, empezó fijando plazos, destinados unos para que los ayuntamientos pudiesen ejecutar y remitir los itinerarios de sus respectivos caminos vecinales con los padrones de la prestacion personal, y otros para en vista de los datos recogidos clasificar aquellos en de primero ó segundo orden, segun su importancia, preparándose al mismo tiempo para emprender la ejecucion de los que solicitasen los pueblos interesados (1).

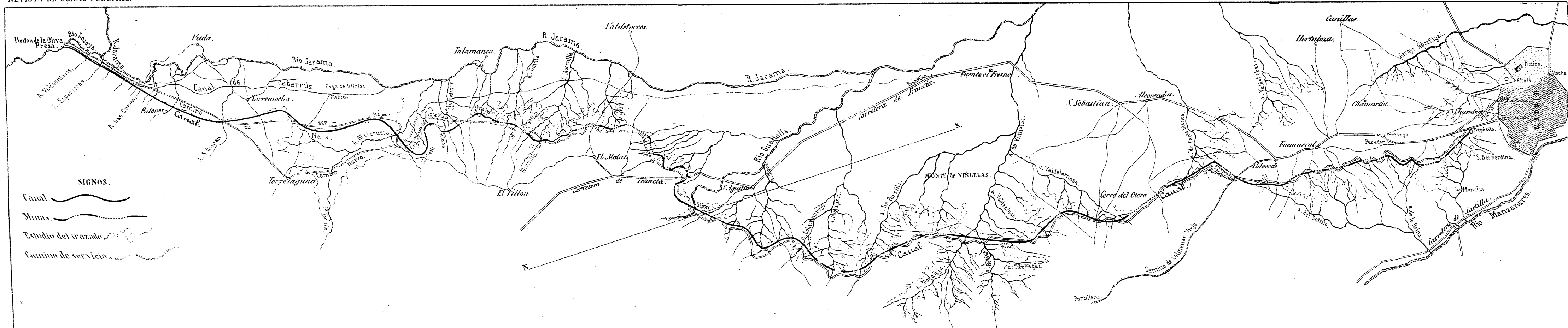
Pero al tomar la administracion estas medidas no contaba con los obstáculos que le opondrian, por un lado la ignorancia de las municipalidades y la natural tibieza en la ejecucion de disposiciones enteramente nuevas, y por otro la presion ejercida sobre el pais por las cuadrillas facciosas que le recorrian impidiendo obrar desembarazadamente á los ayuntamientos; y aun dado caso que aquella los tuviese previstos, no se hallaria tal vez en la ocasion oportuna de emplear otros medios para salvarlos: asi es que todo lo hasta entonces proyectado quedó sin efecto, viéndose precisada la administracion á prorrogar los plazos.

Sea por esos motivos solos, ó por lenidad en las reclamaciones, ó por ambas causas, como mas creo, es lo cierto que no tuvo aquella en su poder los itinerarios y padrones hasta julio de 1850, pero sin conseguir aun el cumplimiento de la real orden de 4 de enero de 1849, referente á que todos los padrones de la prestacion personal y relacion de trabajos ejecutados en los caminos vecinales estén visados por directores.

Contando ya las oficinas en su poder con los datos que, segun la ley; bastan para proceder á la clasificacion, se halló que un nuevo obstáculo la retardaba; pues las calificaciones de interes é importancia que daban los pueblos á sus caminos, se diferenciaban y aun divergian algunas de las respectivas á unos mismos. En la confusion, sin duda, que tales datos producirian para hacer una acertada clasificacion, se acordó comisionar á un facultativo para que, con presencia de los itinerarios y ayudado por los ayuntamientos, recorriese la provincia enterándose sobre el mismo pais de la importancia, interes y grado de frecuentacion de cada camino, y fundado en todo lo que pudiese inquirir, presentase una estensa memoria proponiendo en ella la clasificacion que juzgase mas acertada.

Si esta medida hubiese sido adoptada desde el principio, de seguro que hoy dia seria bien diferente, en sentido ventajoso, el estado de los caminos vecinales. Pero, aunque tarde, se acudió al mejor medio espidiéndose la comision á fines del mencionado año de 1850, en persona que, aunque no era

(1) La circunstancia de que un camino no pueda emprenderse sin anteceder la simultánea solicitud de los pueblos interesados, la considero tan inconveniente que, en mi opinion, ella sola bastaria para no llegar á ejecutarse un camino cuyos trabajos debiesen ser precedidos por tal acuerdo, costoso siempre de conseguir por el espíritu de rivalidad que desgraciadamente germina y crece entre poblaciones confrontantes, rivalidad alimentada y sostenida á veces hasta contra sus mismos intereses.



PERFIL GENERAL.

