

APUNTES RELATIVOS

AL MEJOR EMPLAZAMIENTO DEL PUERTO MERCANTE
DE CÁDIZ.**Lámina 163.**

La resolución del Gobierno de S. M. suspendiendo la ejecución de las obras proyectadas para la mejora del puerto de Cádiz, ha alarmado á los habitantes de esta ilustrada y rica capital, que por medio de sus órganos en la prensa, se quejan de una medida que demora la realización de sus mas preciadas esperanzas, viendo en ella una amenaza de inferioridad para lo sucesivo, respecto de otros puertos que creen mas favorecidos.

Comprendemos perfectamente su justo sentimiento pero no creemos que acierten con la razon verdadera de tan sensible dilacion. Y siendo su exacto conocimiento indispensable para remover los obstáculos que demoran una vez mas tan importante mejora, creemos prestarla un verdadero servicio promoviendo una discusion razonada sobre las causas que á su realización se oponen, para lo que vamos á presentar la que conceptuamos *única*, ó cuando menos mas poderosa.

El Comercio de Cádiz tratando esta importante cuestion en su número 6426 dice literalmente:

• Si nada hacemos en Cádiz para remover los obstáculos que encuentran en Madrid nuestras reiteradas y siempre desatendidas reclamaciones, si nos cruzamos de brazos ante la mala voluntad que evidentemente hay para acceder á los justos deseos de nuestro pueblo, si dejamos pasar un año mas en esta deplorable inaccion, bien podemos renunciar hasta á la esperanza de que Cádiz tenga un puerto digno de su importancia y de su renombre como plaza mercantil. Barcelona, Valencia, Alicante, la Coruña, Santander, casi todos los puertos de España se habrán utilizado mas ó menos de la gran almoneda nacional del Sr. Salaverria. Solo Cádiz quedará

condenado á permanecer constantemente en tan precaria situacion.»

Los periodos anteriores contienen todo lo que un periódico tan justamente acreditado juzga como razon esclusiva de la demora en la realización de las obras del puerto y refleja fielmente á nuestro entender, la opinion general en Cádiz.

Siempre nos costaria trabajo creer que un gobierno cualquiera de los que vienen rigiendo los destinos de nuestro pais, sacrificase la prosperidad de un puerto bajo todos conceptos tan importante á mezquinas y bastardas influencias.

Lo considerariamos sin embargo posible si el mal de que nos quejamos fuese del momento y solo determinadas personas hubiesen estado en el caso de remediarlo. ¿Pero nos hallamos en este caso? No seguramente. Antigua es la importancia del comercio de Cádiz y no lo es menos la mezquindad é insuficiencia de los muelles que en su recinto se encuentran.

Si en el largo periodo transcurrido desde que en 1509 se habilitó á Cádiz para el registro de los buques que hiciesen el comercio de América en union con Sevilla, y sobre todo desde que en 1717 se trasladaron á dicha capital la casa de contratacion y el consulado de Sevilla, declarándole *único* puerto habilitado para el comercio de las Indias; coexistió con la actividad de su comercio, la ruindad de sus muelles y la carencia absoluta de las demas obras accesorias que en todo puerto que merezca este nombre los acompañan. ¿No ha debido existir una causa poderosa y tan constante como persistente ha sido el efecto que tratamos de explicar? ¿Podrá ser esta causa la constante malevolencia respecto de Cádiz en gobiernos que tantas muestras de predileccion la dispensaron aun con perjuicio de los demas puertos del Reino? Plantear esta cuestion es en nuestro concepto resolverla.

La influencia es por regla general patrimonio del mérito, del saber, de la riqueza. La opulenta Cádiz, que en el resto de España era llamada la culta Cádiz, espresando así el adelantamiento en civilizacion que habia alcanzado: solo como pasajera escepcion ha podido

Madrid 1.º de Febrero de 1862.

verse privada de la influencia que legítimamente la corresponde, y su historia prueba que así ha sucedido.

Cádiz ha tenido los medios y la influencia que necesitaba para construir los muelles, careneros, almacenes ó depósitos y demás construcciones accesorias, sin las que hubiera sido imposible el desarrollo de su activo comercio, y los ha construido. Pero ¿dónde y por qué no en Cádiz? El donde nos lo dice la simple inspección de su bahía y la historia de las condiciones en que se ha verificado su comercio, que tomaremos del Diccionario geográfico de Madoz; donde mejor la hemos visto tratada. Después trataremos de explicar el por qué de entonces, que es en nuestro concepto el por qué de hoy.

Dice el Diccionario geográfico del Sr. Madoz, pág. 159, tomo V.

«Al S. E. de Matagorda principia el Caño del Trocadero, donde *desarmaban y carenaban en tiempos mas felices multitud de embarcaciones mercantes y de guerra*, pues habia, y aun existen, aunque obstruidos por el fango, los diques, fosas y demas necesario al objeto.» Y mas adelante.

«Anteriormente á la guerra de la Independencia, *el Trocadero habia logrado ser el arsenal mercante del próspero comercio de Cádiz*. Las compañías de Filipinas y la Habana y el Real Consulado tenían espaciosos almacenes: habia varios tambien pertenecientes á particulares, y hasta un pequeño arsenal de la marina Real, dependiente de la Carraca, con un dique para fragatas. La compañía de Filipinas poseia tambien una espaciosa caldera para sus urcas. Grande actividad reinaba en el Trocadero; y existen aun muchos que recuerdan haber visto las fragatas de América en el Caño en número no despreciable; pero tuvo lugar el sitio de Cádiz por Napoleon y casi todo quedó destruido. La rápida decadencia de Cádiz hizo imposible reparar los estragos causados, y á pocos años el Trocadero abandonado presentaba una tristísima muestra de los efectos del desorden y decadencia general. *Su posicion privilegiada respecto al puerto de Cádiz, tan privilegiado el*

mismo por su situacion geográfica, hacia que todos conocieran la importancia que podria llegar á tener este local, etc.»

Ya tenemos, sin poner nada de nuestra parte, resuelta una parte de la cuestion. Vamos á la segunda.

¿Por qué se construyó *este arsenal mercante de Cádiz en el Trocadero*?

Porque entonces como ahora la situacion de Cádiz, admirable como plaza fuerte, apenas atacable por tierra y perfectamente escogida por tanto por sus primitivos fundadores, dueños del mar y temerosos de los naturales del país es pésima con respecto á los fondeaderos y abrigos naturales de la bahía; y ahora como entonces es sumamente difícil y costoso en el recinto de Cádiz, lo que relativamente es muy económico y fácil en el Trocadero.

Breves consideraciones basadas en las condiciones por todos reconocidas de la bahía de Cádiz, nos bastarán para demostrar la evidencia del aserto que dejamos enunciado de una manera general, no proponiéndonos presentar un nuevo proyecto que exigiria estudios especiales.

Las obras de puertos tienen siempre por objeto enlazar intimamente el tráfico terrestre con el marítimo, facilitando el trasbordo indispensable de las mercancías en todo tiempo y en las mejores condiciones; ó lo que es lo mismo, poniendo en íntimo contacto los almacenes y depósitos á que por las vías terrestres llegan aquellas, con fondeaderos abrigados y suficientes para los buques que deben recibirlas y vice-versa.

Esto puede conseguirse de dos modos. 1.º Aprovechando los fondeaderos y abrigos naturales: 2.º Estableciéndolos artificialmente. Es evidente que el segundo medio solo debe emplearse cuando es imposible seguir el primero. No solo es mucho mas caro y difícil de establecer, sino que siempre es mas desventajoso para el porvenir, aun después de establecido.

Con efecto, según la bella espresion de Mr. Bouniceau, en una obra que precisamente se refiere tambien á trabajos hidráulicos.

«La naturaleza solo conserva lo que ella misma crea.»

En el caso presente cuando los muelles se establecen sobre fondeaderos naturales, sin alterar sensiblemente las condiciones hidrográficas de la calidad, la naturaleza los conserva indefinidamente. Cuando aquellos se forman artificialmente, artificialmente también es preciso conservarlos. Esta es ya una desventaja económica de consideración, aun en el caso mas favorable de que haya siempre los medios de sostener el estado de cosas artificialmente obtenido. Puede ser una anulacion completa si por efecto de una guerra ó decadencia debida á cualquiera causa, faltan por algun tiempo los medios de atender á la conservacion del objeto conseguido, puesto que los dragados no destruyen la tendencia al envasamiento de determinadas zonas.

Estudemos ahora la bahía de Cádiz bajo el primer aspecto.

Su canal determina los únicos fondeaderos que en ella se encuentran debidos á la naturaleza, y que esta conservará en lo sucesivo, siempre que las obras se establezcan de manera que no se alteren sensiblemente las condiciones que determinan la direccion é intensidad de sus corrientes, etc. Si en un plano de su bahía que presente las cotas de los diversos sondeos que en diversas épocas se han verificado, por ejemplo, el tan conocido del eminente marino Sr. Tofiño, trazamos dos líneas que por el Norte y por el Sur sigan las cotas de tres brazas en baja mar (mínimo fondo que puede tener un puerto de la importancia de Cádiz) segun se indica en el plano que acompañamos, tendremos perfectamente determinada la zona de los fondeaderos naturales y podremos estudiar fácilmente sus circunstancias con respecto al objeto de este escrito, en cualquier punto de su sinuoso curso. Nos concretaremos por ahora á los dos que venimos comparando.

En primer lugar: la estrecha garganta formada por los cabos salientes de Puntales y Matagorda divide la bahía en dos partes distintas. La primera, en que se encuentra Cádiz, que recibe directamente los golpes de mar en los temporales, y de la que, cuando esto sucede, se retiran los buques á la parte segunda ó

interior, que forma el verdadero puerto de abrigo: en ella se encuentra el Trocadero.

Además, la línea que por el Norte limita la zona de los fondeaderos naturales, trazada segun dejamos enunciado, solo dista 80 metros término medio, de la parte de costa comprendida entre la punta de la Cabezuela y Fort-Louis, de la cual la seccion comprendida entre Matagorda y Fort-Louis, que comprende el Trocadero, de 800 metros de longitud próximamente, está situada en la parte abrigada de la bahía. En ella se reunen por consiguiente todas las condiciones que buscamos. Fondeadero seguro y suficiente situado á corta distancia de una vasta estacion de ferro-carril, con la que se ha unido ya por uno de sus extremos fácil y económicamente, quedando demostrada prácticamente la facilidad de multiplicar su enlace con las obras que se construyesen en los 800 metros del cómodo fondeadero ya indicado.

Siguiendo la línea que limita por el Sur la zona de los fondeaderos naturales, veremos que deja á Cádiz á 600 metros de distancia próximamente. El costo que tendria el aprovecharlos y la necesidad que en todo caso habria de ponerlos al abrigo de los temporales, ha hecho que jamás se haya pensado en ello; y que todos los proyectos que se han formado para construir puertos en este emplazamiento hayan propuesto dragados costosos de ejecutar y conservar, en combinacion con muelles indispensables, y mas dilatados y costosos de los que habrian de construirse en el Trocadero para obtener por su sola construccion el objeto deseado. Es decir que el primero de los dos extremos que nos hemos propuesto examinar fácil de conseguir, y fácilmente conseguido en parte en el Trocadero, ni aun se ha juzgado posible en Cádiz.

Si no nos contentamos con el servicio de un fondeadero, aunque en buenas condiciones, sujeto al fin á la influencia de las mareas, y queremos obtener una dársena cerrada ó dique rodeado de almacenes, que es el último grado de perfeccion apetecible, la diferencia no es menos palpable. En Cádiz se ha renunciado á proponerlo siquiera, porque la roca que constitu-

ye su suelo haria económicamente imposible darle la necesaria profundidad.

Difícilmente habrá por el contrario, en puerto alguno del mundo, localidad que mejor se preste á la construccion de una vasta dársena que el Caño del Trocadero. No solo es de fácil estraccion el fango desleído que, aunque solo en parte, lo va destruyendo, sino que en sus dos orillas hay construidos ya muelles en mas de un kilómetro de longitud que solo se necesita reparar y prolongar hasta la canal, como ya lo tenia indicado el Ingeniero D. Angel Mayo, para aprovecharlos y utilizar á la vez los diques, careneros, etc., que en ellos se encuentran. Al rededor del emplazamiento de la estacion y por tanto en la proximidad de los expresados muelles se conservan intactos los cimientos de los almacenes y demas construcciones antiguas, cuya construccion seria por lo tanto mucho mas fácil que su ejecucion de nueva planta, forzosa para cualquiera otro punto de la bahía.

Si de las consideraciones generales pasamos á hechos concretos verémos resultados no menos concluyentes.

Próximamente al mismo tiempo se han llevado á cabo dos obras de la misma indole, una en Cádiz por el Gobierno y otra en el Trocadero por la empresa del ferro-carril de Jerez y continuada por la actual de Sevilla á Cádiz.

Comparadas ambas obras en si mismas, como obras de arte, es seguramente muy inferior el humilde muelle de fango y madera del Trocadero, al magnifico de silleria tan inteligentemente llevado á cabo por el Ingeniero Sr. Villa. ¿Pero sucederá lo mismo si se los compara con respecto á los resultados obtenidos?

La prolongacion del muelle de Cádiz ha sido altamente ventajosa para proporcionar mas espacio y consiguiente comodidad al movimiento de mercancías y pasajeros; pero ni ha resuelto ni podia resolver ninguno de los grandes problemas que forman el objeto de esta clase de obras. Sigue siendo indispensable el vejatorio intermedio de faluchos ó lanchas para el alijo de los buques de algun porte, que siguen no pudiendo acercarse á ninguno de sus

muelles. Siguen perdiendo los dias en que el estado del mar no permite la carga y descarga en esta parte de la bahía. Veamos ahora el resultado de la modesta prolongacion del muelle del Trocadero.

Desde el momento en que allí se estableció la estacion para el ferro-carril, su inteligente direccion utilizó sus ventajas, pues sacando de las antiguas murallas economicos espigones de madera á la canal del caño, consiguió que á ellos pudiesen atracar cuatro ó cinco buques á la vez que directamente verificaban el trasbordo á los wagones del ferro-carril, colocándose por consiguiente desde luego y con un sacrificio insignificante en condiciones de embarque mucho mas ventajosas que ninguno de los demas puntos de la bahía de Cádiz. Pero gran parte de la estraccion de los vinos de Jerez, articulo importantísimo, se verifica por medio de grandes vapores ingleses que no querian sujetarse á la necesidad de esperar á las mareas para la entrada y salida del Caño ni quedar encallados en el fango á la baja mar. Quedábanse por consiguiente en bahía, y el trasbordo se hacia en faluchos. Con el objeto de ocurrir á este inconveniente se ha construido el muelle de prolongacion. Hace dos años que se concluyó. A su frente de 150 metros de longitud atracan buques de los mayores que frecuentan el puerto de Cádiz. A él llegan tambien los carriles y los wagones conducidos por la locomotora, y en él por consiguiente se verifica el trasbordo directo de mercancías sin que ni un solo dia por fuerte que haya sido el temporal se haya interrumpido este servicio. Ningun orgullo personal tengo al enunciar esta diferencia de resultados obtenidos en menos tiempo y con mucha mas economia. No es debido á mi, sino tan solo á las ventajas del terreno en que me tocaba operar.

Las mismas consecuencias deducirémos tambien observando el depósito de carbon establecido en Matagorda, los terrenos que á su inmediacion y sobre la canal se estan robando al mar en la actualidad, y el carenero establecido en Fort-Louis. Establecimientos fundados por hijos de Cádiz y que los han situado

allí, porque, repitiéndolo hasta la saciedad, allí es fácil lo que en el resto de la bahía, con ligerísimas escepciones, es sumamente difícil, ó sumamente costoso, que viene á ser lo mismo.

Parécenos demostrado el primer extremo de que, si se trata de aprovechar las ventajas naturales, la posición de Cádiz es desventajosa para la construcción de un buen puerto. Pero falta tratar la segunda. Puesto que la naturaleza no ha favorecido á Cádiz, estamos en el caso de arrostrar por todos los inconvenientes que de ello resulten y formar un buen puerto á su pié, cueste lo que cueste.

Esta es la única razón de la demora impuesta por el Gobierno. Se encuentra con un proyecto de puerto, que facultativamente aprueba como bien estudiado; pero cuya completa realización exige sacrificios muy superiores á los que se han destinado á ningún otro; y sin embargo no dice resueltamente: no se hará aunque sea indispensable. Pregunta tan solo. ¿No podrán conseguirse con menos sacrificios las ventajas apetecidas?

Aquí está la verdadera cuestión. Trasladar el movimiento actual de Cádiz al Trocadero, será su ruina ó no impedirá su creciente prosperidad. Si lo primero fuese siquiera probable, la importancia de Cádiz es bastante grande para resolverla. Pero en mi concepto es lo cierto lo segundo por mas que respete la opinión de las autorizadas personas que opinan de distinto modo, y entre ellas la de mi compañero y amigo el ilustrado Ingeniero autor del proyecto en cuestión.

Paso á esponer las razones que tengo para pensar así.

El Trocadero está á 20 minutos de Cádiz, puesto que si los vapores no entran en el Caño, la experiencia ha demostrado que podrá establecerse un servicio que haga en este tiempo con regularidad y constancia el servicio entre ambos puertos, económico y tan activo como puedan exigirlo las necesidades del comercio. Es decir que el comerciante de Cádiz tendrá su residencia á menos distancia de los diques, muelles, etc., que los tienen la mayor parte de los comerciantes de Londres y de otros

grandes centros mercantiles. A menor de la que los tienen las grandes temporadas que por puro recreo pasan en Puerto Real y demas poblaciones inmediatas. Valencia tiene su puerto en el Grao. ¿Ha disminuido siquiera su importancia? No; que crece con la de su comercio, habiendo hecho su ferro-carril al Grao. Como estos ejemplos podrian citarse muchos de poblaciones que no por hallarse á cierta distancia del punto de embarque han dejado de crecer y prosperar á compás del mayor desarrollo que su comercio haya ido adquiriendo.

Pero el ejemplo mas convincente es el mismo Cádiz. Repetimos la cita del Diccionario de Madoz.

«En tiempos mas felices Cádiz creó para su próspero comercio un *arsenal mercantil en el Trocadero* en que aun se conservan vestigios de diques, almacenes, etc., construidos por diversas corporaciones y particulares.»

Este estado de cosas duró largo tiempo, y sin embargo ¿desapareció Cádiz? Siguió creciendo en importancia. En el Trocadero donde tantos restos se encuentran de establecimientos mercantiles, no hay noticia de ninguna importante iglesia, hospital, etc. Esto quiere decir que no pasó de ser una factoría, pero que la población importante siguió siendo Cádiz y continuaron construyéndose los edificios públicos y realizándose las mejoras que su creciente prosperidad exigía.

¿Y por qué la misma causa no ha de producir los mismos resultados? Acaso es menor el cariño que á Cádiz tienen sus actuales hijos? La manera con que gran parte de ellos juzgan la cuestión, prueba lo contrario. ¿Son peores las condiciones? Por el contrario, en aquella época no habia mas medio de comunicacion con el Trocadero que los botés ó lanchas que hiciesen este servicio, con todos los retrasos y sobre todo con toda la irregularidad inevitablemente unida á este medio de transporte. El vapor no solo ha acortado sobremanera la distancia al Trocadero, sino que asegura la regularidad y economía en las expediciones, que es tan importante sino mas.

Lo que prueba la importancia de Cádiz

mas aun que lo que se encuentra en su recinto, es lo que ha creado fuera viéndose estrecha. La existencia de Puerto Real, ó por lo menos la mayor parte de su importancia, como la de Chiclana, etc.; se deben á Cádiz, que no por eso deja de prosperar. El puerto del Trocadero, si llega á formarse, será una dependencia, una prueba mas de la riqueza de Cádiz, de ningun modo una causa de su ruina.

Se dirá tal vez que si la construccion del puerto del Trocadero no será la ruina de Cádiz ni aun impedirá su creciente prosperidad, disminuirá por lo menos la que alcanzaria si en su recinto se estableciese dicho puerto, y en él por consiguiente tuviese lugar el activo movimiento á que debe servir. Esto es indudable. ¿Pero basta para que se imponga á la nacion el sacrificio á que esto conduciria? Esta es una cuestion de apreciacion, cuya resolucion depende en gran parte del estudio comparativo que por orden del Gobierno se está en la actualidad verificando. En mi concepto puede sin embargo asegurarse á priori que no, por las razones que dejo espuestas.

Mucho pudiera estenderme en estas consideraciones; pero tal vez es ya demasiado largo este artículo, y paso á terminarlo examinando los demas puntos de la bahía en que pudiera intentarse el establecimiento de un puerto, completando de esta manera el estudio de la cuestion bajo el punto de vista que me he propuesto.

Un exámen detenido del plano del puerto de Cádiz bastará para demostrar que solo dos puntos pueden en su bahía fijar la atencion además de los dos que acabamos de examinar. El Caño de Santi-Petri y Puntales.

El primero reúne las condiciones de fondo, abrigo y fácil acceso á los terrenos de sus orillas. Pero es tan angosto que dificilmente podría tener lugar el doble servicio de puerto mercante y militar. Si á esto se agrega que bajo el primer aspecto nada hay hecho, y por consiguiente seria preciso gastar muchos millones solo para tener lo que hoy existe en el Trocadero, se comprenderá que nunca se haya pensado, que yo sepa, en este punto para la construccion de un puerto de comercio.

Por el contrario se ha pensado en Puntales, que mas próximo á Cádiz tiene alguna de las ventajas del Trocadero; pero en mi concepto las que le faltan son suficientes para desechar tambien este punto, al menos como base del proyecto de puerto.

En Puntales toca con efecto, con las murallas de su castillo, la línea que limita la zona de los fondeaderos, y como desde este punto hácia el interior empieza la parte abrigada de la bahía, puede sin dificultad arrancar de Puntales un muelle que, siguiendo la línea indicada, se encontraria á cierta distancia en buenas condiciones para el atraque de los buques y el establecimiento de una vía ó vías que lo pudiese en comunicacion con el ferro-carril. Pero deben advertirse dos cosas.

Primera: Que nada hay hecho ni de estacion ni de muelle, como existen ya en el Trocadero, lo que es una causa muy poderosa de aumento en el costo relativo de las construcciones que en ambos puntos se proyectaran.

Segunda: Que si bien en el estrecho cabo de Puntales se hallan contiguos el fondeadero y la costa, ámbos describen despues hácia el interior curvas divergentes que aumentan rápidamente la distancia que entre ellas media.

Esto haria costosísimo establecer nuevas vías de enlace entre el muelle que, segun dejamos indicado, se construyese á lo largo de la canal, y los almacenes que existiesen en la costa.

Estos diversos medios de comunicacion son, sin embargo, muy convenientes, cuando se quiere atender simultánea y rápidamente á la carga y descarga de un número considerable de buques. Y sabido es que las exigencias del comercio, lejos de ser periódicas y constantes, tienen épocas de exigente actividad, en las que de la rapidez con que pueden verificarse las expediciones, dependen en gran parte sus ventajas. En el Trocadero por el contrario, la línea de los fondeaderos sigue paralela y á corta distancia de la costa, con la que por tanto puede enlazarse fácilmente por diversos puntos.

Si por fin comparamos ambas localidades con respecto al establecimiento de docks ó dársenas cerradas, veremos que en Puntales como

en Cádiz y la Carraca nada hay hecho, y es muy difícil de realizar lo que se halla ya iniciado, y es fácil de completar en el Trocadero.

LUIS DE TORRES VILDOSOLA.

ORGANIZACION

DEL

SERVICIO DE LAS OBRAS MUNICIPALES.

SISTEMAS DE EMPEDRADOS Y CONSERVACION DE LA VIA
PÚBLICA DE LA CIUDAD DE PARÍS.

(Continuacion.)

En las carreteras del Estado, en donde tambien hay árboles en línea, la plantacion de estos, sus mondas y podas, el cuidado de los viveros para la reposicion y otras operaciones análogas se ejecutan por empleados especiales é inteligentes, pero auxiliados por los peones camineros y bajo la dependencia de los Ingenieros y subalternos encargados de las carreteras. Aquí no sucede del mismo modo, llegando la anomalía hasta el punto de que en la entrada del paseo de Isabel II. por ejemplo, dividido en paseos de caballos y carruajes, otros laterales para la gente á pié y una calle para el servicio de las propiedades particulares, se vigilen y conserven los primeros por el servicio de caminos, los segundos con inclusion de un piso por el de arbolados, y por último, la calle por el servicio de empedrados; multiplicándose los operarios no solo sin provecho de las vias enunciadas, sino que á veces con daño y no pequeño de las mismas, y por consiguiente con perjuicio del Excmo. Ayuntamiento en mas de un concepto.

Estos ejemplos mejor que ninguna otra cosa demuestran evidentemente la falta de unidad de pensamiento y de accion que hoy existe en los servicios de las obras públicas municipales, falta que en no pocas ocasiones hará infructuosos los mas bien combinados planes de V. E. para el mejoramiento de la poblacion, viéndose detenido al querer realizarlos, por la

divergencia de opiniones de los diferentes elementos que debieran concurrir á llevarlos á cabo, y que lejos de facilitar su práctica son una verdadera rémora para todo lo grande y de general provecho.

Sentiria, Excmo. Sr., que la claridad con que me he permitido hablar á V. E. acerca del asunto que acabo de tratar, pudiese dar lugar á interpretaciones poco favorables para mi persona; interpretaciones gratuitas que mi conducta oficial de tantos años rechazaría abiertamente. Al tratar de estas cuestiones me he olvidado por completo de las personas, y no he tenido otro móvil que el servicio público y los intereses del municipio, que me ha honrado con su confianza mas allá aun de mis merecimientos. Quede, pues, sentada mi manera de pensar, y tranquilo en mi conciencia continuo.

En Bruselas la organizacion de los servicios de que vengo hablando es idéntica á la de París, sin mas alteraciones que las que son consiguientes á una poblacion mucho menor en superficie y de reducido movimiento, comparado con el de aquella especialísima capital. Todos los servicios de las obras públicas municipales corren á cargo de Ingenieros, que funcionan á las órdenes del Burgomaestre, que es allí el presidente del municipio. Escusado se hace por tanto entrar en detalles que no probarian mas que lo que dejo sentado con referencia á París.

Paso, pues, á dar cuenta á V. E. de los sistemas de empedrados y firmes puestos en uso en una y otras capitales.

Muchos son los ensayados hasta el día en las calles y otras vias públicas de Lóndres, París y Bruselas; pero como quiera que la mayor parte de ellos no han procurado las ventajas que de su ejecucion se esperaban, habiéndose desechado, no me ocuparé de estos por no fatigar demasiado la atencion de V. E., lo haré solamente de los que hoy están en uso, ya por haber sido reconocidos como convenientes, ya tambien por hallarse establecidos como ensayos sujetos á la esperiencia y á la observacion de sus resultados, concretándome en esto á la villa de París, en donde con mayor empeño y

PUERTO DE
S.^{ta} MARIA.

