

MADRID, 15 DE ENERO DE 1870.

TOMO XVIII.

NÚM. 2.º.

## NOMBRAMIENTO DE LA REDACCION.

En el escrutinio verificado, el día 30 de Diciembre último, para la elección de los Ingenieros que han de componer la redaccion de la REVISTA durante el presente año, han quedado elegidos los señores siguientes:

## PRESIDENTE.

D. Juan Moreno Rocafull.

## REDACTORES.

D. José Morer.

D. Pedro Perez de la Sala.

D. Francisco Carvajal.

D. Miguel Martínez Campos.

D. Agustín Suarez Moratilla.

D. Luis de Rute.

## INAUGURACION DEL CANAL DE SUEZ.

SR. PRESIDENTE DE LA REDACCION DE LA REVISTA  
DE OBRAS PÚBLICAS.

Paris, 8 de Diciembre de 1869.

Muy señor mio: la importancia del Canal de Suez, y las diferentes opiniones que acerca de su realizacion y porvenir se han venido presentando y discutiendo por amigos y adversarios, sobre todo en los momentos en que se inauguraba tan titánico trabajo, y en que el ilustre Mr. de Lesseps, verdadero espíritu que ha dado vida á esta empresa, veia realizado el sueño de tantos años y el fruto de tanta fatiga, me decidieron á escribir unas cuantas cuartillas para dar una ligera idea á los lectores de nuestro periódico, tanto de los hechos que pasaron durante la inauguracion, como de las impresiones que recibimos los afortunados viajeros que tuvimos la dicha de presenciarla.

Ni el corto tiempo pasado en el Canal, ni la índole de la REVISTA, ni mis condiciones de escritor, podian dar á mi trabajo otro carácter que el de una sencilla, pero fiel y exacta relacion de nuestro paso á través de aquella inmensa zanja abierta en medio del desierto. Es sensible, sin embargo, que los lectores de la REVISTA se vean privados, por las circunstancias citadas, del gusto de leer una descripcion puramente técnica de la inauguracion, pero engalanada ademas con todos los curiosos, interesantes y pintorescos detalles que presentaba la localidad, las fiestas, y la concurrencia cosmopolita que á ellas asistia, y de que tanto partido ha sabido sacar el corresponsal de un acreditado periódico de esa córte en sus bien escritas y ya célebres cartas; pues, cosa extraordinaria, querido amigo, existe ya la casi seguridad de que han sido escritas sin que su todavía desconocido autor haya abandonado nuestra patria.

Terminado, y ya casi en el correo mi pobre trabajo, tuvo la amabilidad nuestro compañero de viaje y antiguo director, Sr. Montesino, de hacerme ver las correspondencias que un marino, y por añadidura inglés, remitia al *Shipping and Mercantile Gazette*. La importancia que daban á este trabajo, de índole análoga al mio, la profesion y nacionalidad del autor, y las cifras y datos de que está lleno, y que yo no habia tenido medios de recoger, me convencieron de que ganarian mucho los lectores de la REVISTA con la retirada de mi trabajo, para ser sustituido con una traduccion del de el corresponsal inglés.

La circunstancia de marchar el *Fayoum*, vapor de guerra egipcio, á cuyo bordo me encontraba, con los Sres. Saavedra, Merelo, Ibarreta, Riaño y Molina, muy cerca del *Hawk*, buque inglés, en que hizo la travesia el autor del artículo citado, hace que la descripcion de su viaje sea casi la del nuestro; debiendo yo hacer constar por mi parte tambien que los ligeros contratiempos que algun buque experimentó en su marcha, fueron siempre consecuencia de malas maniobras, si bien es verdad que la permanencia constante de numerosos viajeros sobre el puente, y al lado del comandan-

te, piloto y timonel, dificultaban considerablemente toda operacion. Siento no poder encontrar la misma disculpa para la imprudencia con que la tripulacion de varios barcos vertia en el Canal las cenizas y carbonilla de sus hogares; ejemplo que, si llega á ser imitado por todos, será causa de que no puedan tener un momento de descanso las poderosas dragas que han sido capaces de remover más de setenta millones de metros cúbicos de tierra.

Adjunto es, pues, el artículo del citado correspondiente inglés, que he creído deber traducir, literalmente en ciertos pasajes, para no privarles del entusiasmo que revelan, y que ruego á V. inserte en las columnas de la REVISTA si, como yo, cree podrá interesar á los lectores de dicho periódico.

Acabo de saber con toda seguridad, que las memorias dirigidas al Almirantazgo inglés por sus agentes, son tan satisfactorias como el informe del capitán Chapman que remito á V. traducido, y que además, las compañías del Lloyd austriaco, Fraissinet padre é hijo de Marsella, y otras varias, se ocupan de la organizacion de sus viajes á la India, aprovechando el canal de Suez.

Permitame V., Sr. Presidente, termine esta carta como terminan generalmente las de su clase. La recepcion que se nos ha hecho ha sido espléndida, magnífica y digna del Príncipe que nos honraba haciéndonos sus huéspedes. Se nos ha dado la célebre hospitalidad árabe en toda su extension, y dicho sea de paso, para satisfaccion de nuestro orgullo nacional, que no tiene muchas á la verdad, los españoles todos se han distinguido entre el resto de los invitados, haciéndose dignos de las consideraciones especiales con que han sido tratados.

Se repite de V. con la mayor consideracion afectísimo amigo y S. S., Q. B. S. M.,

M. DE ARÁMBURU.

18 de Noviembre de 1869.

Al dirigirse á Puerto-Said, lo primero que se divisa es un faro de granito, de 15 millas de alcance en tiempo despejado, y que en la noche de la apertura del Canal de Suez se hallaba iluminado con una luz eléctrica de destellos.

Para entrar en Puerto-Said hay que gobernar hacia el morro del muelle occidental, rodeándole á una distancia de 30 brazas, y siguiendo despues á todo

su largo á otra de 25 á 50 brazas, se llevarán próximamente 4 de agua, con fondo de arena dura.

Despues de haber rebasado el muelle más largo, que es el del O., principié á sondear, y enseguida hallé en el extremo mismo,  $4\frac{3}{4}$  brazas de agua, ó sean 28 piés. Desde allí seguimos muy despacio, tomando cerca de 2 sondas por minuto ó 120 por hora, y el menor fondo que observamos fué de 4 brazas escasas, ó sean 23 piés 3 pulgadas; esta parte, que es la de ménos fondo, es precisamente al rededor de la parte interior del muelle exterior, y proviene de que la arena movediza viene á lo largo de la playa y se amontona en torno del muelle en aguas tranquilas, donde se hunde y deposita. La extension de esta especie de barra es sólo de unas 12 brazas de ancho, y puede quitarse fácilmente.

Una vez rebasada, hallé 4 y  $4\frac{1}{2}$  brazas durante todo el camino entre ambos muelles, y á unas 25 brazas ó ménos del más largo, llegando, por último, siempre con más de 4 brazas á la verdadera entrada de Puerto-Said, que es de muy fácil acceso, y encontrándome entónces en uno de los puertos más tranquilos y capaces del mundo.

A estribor, llegando, estaban en línea, y amarradas popa y proa, una fila de grandes fragatas. A babor habia otra, que era la única anclada en aquella parte del puerto, pero despues de pasarla se encontraban unos veinte buques grandes, amarrados por las popas, echadas las anclas en medio del puerto, y con espacio entre cada buque para el paso de los botes por ambos lados.

Pasada la fila de grandes fragatas arriba mencionadas, por la banda de estribor existe una dársena en donde se encontraban los buques menores, é inmediatamente despues otra, llena de buques de gran porte. Como los anteriores, estaban amarrados por la popa á tierra y echadas sus anclas; á pesar de existir en el puerto buques de tanto porte y en tan gran número, el paso desde el mar á la entrada del Canal estaba perfectamente expedito, y los buques en movimiento, dirigidos por hábiles pilotos, maniobraban con la mayor facilidad, atracando y fondeando cada uno en el sitio que se le designaba, sin el menor contratiempo, demostrando de este modo la pericia y habilidad de los encargados de dirigir esta operacion. En suma, en el puerto existia todo el orden y regularidad que eran de desear.

Entre los buques anclados habia un vapor de 3.500 toneladas de arqueo, cuatro de 3.000, veinte y dos de más de 2.000, veinte y cuatro de más de 1.000 y

treinta de pequeño porte, tales como goletas, bergantines, etc., quedando, además, sitio para otros cincuenta buques grandes.

Por la noche todo el puerto y ciudad estaban iluminados, y se dieron las órdenes convenientes á fin de que las calderas estuvieran en presión á las seis de la mañana del día siguiente 17, para atravesar el Canal. Hasta este momento existía alguna desconfianza sobre el éxito de la operación, y muchas personas sostenían que se nos había dado un chasco, siendo las opiniones tan tristes y contrarias, que nadie sabía qué pensar; los preparativos continuaban, sin embargo, y todo se hallaba en buen orden en Puerto-Said en la noche del 16.

En la mañana del 17 todos los buques que debían atravesar el Canal se hallaban listos, y principió el desfile á la hora y en el orden siguiente.

Núm.	Hora de salida.	NOMBRE Y CLASE DEL BUQUE.
1	8 h. 35 m. de la m. <sup>a</sup>	Aigle, Yacht Imperial frances.
2	8 50 » »	Graif, Yacht Imperial austriaco.
3	9 5 » »	Cañonera austriaca.
4	9 17 » »	Capitano, id. id.
5	9 21 » »	Yacht Real prusiano.
6	9 24 » »	Cañonera prusiana.
7	9 35 » »	Yacht Real holandes.
8	9 40 » »	Psiché, paquebot de la marina Real inglesa (Monsieur Elliot y Sir A. Milne), seguido de dos lanchones de vapor.
9	9 50 » »	Fragata rusa.
10	9 55 » »	Peluse, de las mensajerías imperiales.
11	9 58 » »	Rapid, cañonera de la marina Real inglesa, seguida de una lancha de vapor.
12	10 5 » »	Actif, cañonera francesa.
13	10 20 » »	Vulcan, del Lloyd austriaco.
14	10 30 » »	Forbin, corbeta francesa.
15	10 45 » »	Bruat, cañonera francesa, con la insignia del comodoro.
16	10 55 » »	Cambria, yacht remolcado por otro frances de vapor.

Núm.	Hora de salida.	NOMBRE Y CLASE DEL BUQUE.
17	11 » »	Dido, inglés, buque transporte de la línea Anchor.
18	11 6 » »	Deerhound, yacht de vapor de Sir S. Stukely.
19	11 15 » »	Zouave.
20	11 23 » »	Newport, de la marina Real inglesa.
21	11 35 » »	Thabor, transporte frances.
22	11 50 » »	Pluto, del Lloyd austriaco.
23	12 » »	Hawk, de la « Telegraph Construction and Maintenance Company. »
24	12 15 » »	Trasporte ruso.
25	12 25 » »	Idem id.
26	12 37 » »	Europe, transporte.
27	12 45 » »	Lynx, yacht de hélice.
28	12 52 » »	Príncipe Oddone, transporte italiano.
29	1 » »	Cañonera austriaca.
30	1 10 » »	Príncipe Tomasso, transporte italiano.
31	1 18 » »	Príncipe Amedeo, id. id.
32	1 23 » »	Scilla, id. id.
33	1 30 » »	América, del Lloyd austriaco.
34	1 38 » »	Vapor de guerra egipcio.
35	1 46 » »	Idem id.
36	1 53 » »	Idem id.
37	2 5 » »	Idem id.
38	2 15 » »	Idem id.
39	2 23 » »	Idem id.
40	2 35 » »	Pelayo, transporte español.
41	2 40 » »	Trasporte inglés.

Los individuos de la compañía Peninsular y Oriental seguían manifestando la mayor desconfianza sobre el éxito de la prueba que en breve iba á intentarse, y parecía que sólo esperaban la primera indicación del menor accidente para excusar su vuelta sin entrar en el Canal; consideré, por lo tanto, como más acertado buscar otro buque para asegurar mi travesía.

Gracias á la amabilidad de Mr. Pender, que está en relaciones con la *Telegraph Company*, que debe unir el Mar Rojo con la India, y que es uno de los directores de la *Telegraph construction and Maintenance Company*, obtuve un pasaje á bordo del *Hawk*, que según manifiesta la lista anterior, entró en el Canal con el número 23.

Desde el primer momento empecé á sondear por las dos bandas del vapor. Al principio navegábamos sólo á razon de 4 millas por hora, por exigirlo así una curva cerrada que se encuentra en el origen del Canal; no tardamos mucho en entrar en la parte recta, aumentando entónces nuestra velocidad hasta 5 y 6 nudos por hora, conservándola durante la mayor parte del trayecto y tomando 3 sondas por minuto.

Es imposible describir el asombro y admiracion que se apoderaba de todos nosotros á medida que avanzábamos más y más en el desierto por esta gran obra, y nunca serán demasiados los elogios que se prodiguen á las personas que la han llevado á cabo. Las obras me encantaron y sorprendieron por la delicadeza y perfeccion con que están perfiladas y refinadas. Cada buque marchaba á cierta distancia de los que inmediatamente le precedian y seguian, así es que fácilmente podiamos distinguir quince buques delante de nosotros; este espectáculo era verdaderamente magnífico.

Mis sondeos, resultado de dos mil quinientas operaciones hechas y examinadas por mí mismo, acusaron un fondo de 23 piés 6 pulgadas de agua, así es que Mr. Hawkshaw y Mr. Bateman, ambos eminentes ingenieros, aseguraron que el triunfo obtenido es completo, y yo, como hombre de mar, me complazco en reconocerlo así, por lo ménos hasta Ismailia, que es la parte que he recorrido. Entre este último punto y Suez dicen que hay 17 piés, pero no estoy seguro de más.

He tomado dibujos del Canal y notas de cada sonda que llevaré conmigo á Inglaterra. Pido á V. indulgencia para esta desaliñada relacion, pero ni tengo sitio para escribir, ni puedo estar un momento solo.

Existe una corriente hácia *Puerto Said*, que entre este punto é *Ismailia* presenta una velocidad de un nudo por hora.

Toda la flota se encuentra en este momento anclada y empavesada delante de *Ismailia*, en el lago *Timsah*, y puede asegurarse que nunca se han visto reunidos tantos y tan hermosos buques, desde 250 hasta 3.500 toneladas. El lago es precioso. Han llegado diez buques más.

Mañana saldré de aqui en el *Hawk* para Suez, y sondearé todo este trayecto como el anterior. Aseguro á V. de nuevo la exactitud de cuanto llevo expuesto.

19 de Noviembre de 1869.

A las once de la mañana se ha puesto en movimiento esta numerosa flota de vapores, la más magnífica de cuantas se han reunido, y el *Hawk*, á cuyo bordo continuo, salió el séptimo.

El tiempo es hermoso, con una brisa fresca de O. N. O., y magnífica la vista que se disfruta al volver los ojos al lago y á la ciudad de *Ismailia*, con la escuadra que hemos dejado atras en su frente, sobre todo, si se considera que estamos en medio del desierto.

Conforme avanzábamos vimos por la popa dos buques encallados, circunstancia que puede detener á los treinta que vienen detras, y que no debe atribuirse á falta del Canal, sino á las grandes dimensiones de estos barcos, que han sido ademas, torpemente manejados.

Llevamos delante uno de 1.500 toneladas, que navega con toda facilidad, y el *Hawk*, que tiene más de 240 piés de eslora, rodea en este momento una de las curvas más violentas en una profunda cortadura de arena, á la velocidad de 5 ½ millas por hora.

Hay una curva á la entrada del Canal, en el momento de dejar el lago *Timsah*, y allí fué donde encallaron algunos de los buques. Son las tres de la tarde y navegamos en un trozo recto, cuyas márgenes, sin el menór signo de vegetacion, son de arena pura, arrojada allí mismo por las dragas despues de haberla arrancado del fondo. El resultado obtenido es verdaderamente asombroso.

Llegamos á los lagos Amargos, que se presentan ante nosotros tan tranquilos como un espejo, y al entrar, yendo en direccion á Suez, la tierra del lado opuesto no es visible, pero sí la que hay á nuestro alrededor. Teniamos tres buques por delante con un intervalo de ¾ de milla entre cada uno, y unos pequeños vapores, que marchaban rápidamente en todas direcciones, prestaban gran animacion al magnífico cuadro que se presentaba á nuestra vista.

A cosa de una milla despues de entrar en los lagos, ha sido preciso limpiar un canal, marcado de día con estacas, y con cuatro pequeñas luces en cada lado por la noche. Al fin de este canal, que tiene 28 piés de profundidad, hay un faro de hierro, de luz fija, que puede divisarse hasta que se llega al lado opuesto.

A la puesta del sol nos encontrábamos en medio de los lagos, disfrutando del magnífico paisaje que nos rodeaba, coloreado por los últimos y rojizos ra-

vos del astro del día; poco después la pálida luz de la luna, reflejada por las tranquilas aguas del lago, le daba un nuevo, y no sé si más encantador aspecto.

Entonces los vapores que nos precedían, agrupándose hacia el faro, empezaron á dar fondo para pasar la noche, y á medida que llegaba cada buque tomaba su puesto cerca del que le precedía. A eso de las siete de la noche ancló el *Hawk* con 5 brazas de agua; poco después anclaron otros seis vapores, haciendo un total de trece, á este lado de los lagos.

A cosa de media milla del sitio en que dimos fondo nos encontramos con una pequeña lancha de vapor del *Aigle*, que conducía á la emperatriz Eugenia; la pequeña embarcación, apenas movida por el agua, ligeramente rizada, parecía alegre y orgullosa de llevar á su bordo la verdadera *Señora del Lago*.

Según ya he manifestado, debió haber algún tropiezo al salir del lago *Timsah* y entrar en el Canal, porque si no toda la flota hubiera estado con nosotros esta noche; aquella parte, como ya he dicho, es la que presenta mayores dificultades para el paso de un buque de gran eslora, pero no se necesita mucho tiempo (una semana) para arreglarlo completamente. El menor fondo es de 23 piés 6 pulgadas, excepto en *El Guisr* y *Serapeun*, donde no hay sino 17 piés, y esto sólo en una muy poca extensión. Desde el lago *Timsah* hay, en general, un fondo de 26 piés, y sólo por excepción y en corto espacio 23 piés, sobre cuyos datos puede V. confiar, pues yo mismo tomé más de mil sondas entre *Ismailia* y este fondeadero.

Es muy importante recordar que no hace mucho tiempo estos lagos estaban en seco y los viajeros los cruzaban á caballo; hoy tienen 5 brazas de agua y pueden andar en ellos un número considerable de embarcaciones.

Antes de que las aguas entraran á llenarlos había ya en su fondo bancos de sal de considerable espesor, y ahora que el Mar Rojo y el Mediterráneo han mezclado allí sus aguas, contienen casi doble sal que las del último de dichos mares, lo cual produce que la citada sal se acumule más rápidamente en los fondos de las calderas, como es natural.

En mi primera carta decía que el éxito obtenido en la parte que había atravesado era completo, y el trayecto que hoy he recorrido deja en mi ánimo la misma impresión; puede, por lo tanto, declararse con seguridad que el Canal es practicable hasta los lagos Amargos para buques que calen hasta 20 piés.

20 de Noviembre de 1869.

Al amanecer todas las calderas se hallaban en presión, y á eso de las siete y media dejamos los lagos Amargos, llevando á bordo un piloto de Suez. Hermoso tiempo.

La profundidad de agua desde el fondeadero de los lagos Amargos hasta el faro que marca la entrada del Canal es de 30 piés. La tierra, en la mencionada entrada, está muy baja y parece desierta en muchas millas á la redonda. El número de buques que han entrado ahora en el Canal es de quince; el resto de la escuadra se descubre al otro lado de los lagos Amargos. Después de pasar el faro de hierro que marca esta entrada, hay una larga línea de valizas á cada lado para indicar el canalizo, que es muy estrecho, aunque el agua presenta el ancho de una milla, pero está bien marcado y no hay dificultad alguna en hallarlo y seguirlo; sin embargo, con un buque ligero, y navegando con viento á la cuadra, será difícil mantenerse en el canalizo. No tenemos ménos de 23 piés de fondo, como en el resto del Canal, y por lo que llevo visto no hay dificultad para el paso de un buque con aquél calado; pero he fijado ántes sólo 20 piés para tener la completa seguridad.

En este momento, que navegamos por los pequeños lagos Amargos, echamos 4 sondas por minuto, que nos dan 24 á 27 piés de agua, y estamos, además, enfrente del monte *Gebel Attaker* y sólo á 10 millas de Suez. El día, como ya he dicho, es delicioso, y las claras y azules aguas del Canal contrastan singularmente con las estériles arenas del desierto, que es lo único que se divisa en todo cuanto nuestra vista alcanza.

Al dejar los pequeños lagos Amargos entramos de nuevo en el Canal propiamente dicho, y en un trozo en que la arena extraída por las dragas ha sido preciso elevarla á una altura de 26 piés para depositarla en caballeros sobre las orillas. Andamos próximamente á razón de 7 1/2 millas por hora, y el paisaje que nos rodea es un extenso desierto de arena y agua, animado por una larga línea de magníficos vapores.

*Once de la mañana.*—Atravesamos una cortadura practicada en una roca arenisca admirablemente escabada y con agua en abundancia; nuestro buque camina á razón de 8 nudos por hora y estamos á 5 millas de Suez.

*Once y media de la mañana.*—Seguimos navegando con igual velocidad á lo largo de un canal bien concluido, con 29 ó 30 piés de agua, y no habría

dificultad en atravesar esta parte á razon de 10 nudos por hora. La corriente en contra tiene aquí una velocidad de 3 millas por hora. Llegamos al fin del Canal y acabo de oír á Mr. Hawkshaw que es una gran obra.

*Mediodia.*—Estamos á la vista de Suez; el Yacht de la Emperatriz ha llegado y todos los buques la saludan.

La profundidad ha disminuído desde 29 á 26 piés, aumentando de nuevo hasta 30 á medida que entramos en el Mar Rojo.

Como sin duda existe una gran curiosidad acerca de la consistencia de las márgenes, puedo decir que despues de haberlas examinado constantemente con la mayor atencion, no llegué á distinguir señales de ningun deterioro que fuera resultado de la accion del agua agitada por los propulsores de los buques, excepto en un sitio pasado *Kántara*, y aún allí no era de importancia. Las orillas son en su mayor parte de arcilla dura, mezclada con arena del desierto, protegidas por empedrados ó escollera menuda, allí donde no se creia que presentaban la resistencia necesaria.

Al salir del Canal, la ciudad de Suez se encuentra á estribor y á unas cuatro millas de distancia. Monsieur Lesseps está en tierra. Llegan los buques uno tras otro, y en todo el espacio que la vista alcanza se divisan los que todavía están en marcha en el Canal. Es un dia feliz para Mr. Lesseps, que recibe los plácemes y felicitaciones de todos; no llegarán á ser tantos como merece este hombre eminente y distinguido. Ha reinado en todo el mayor orden.

## PUERTO DE VALENCIA.

Cuando á principios del año 1868 un periódico de Valencia suscitó la cuestion de las ventajas ó inconvenientes que presentaba el trazado del puerto de aquella capital, la *REVISTA* tomó parte en esta polémica para hacer ver que el proyecto con arreglo al cual se construian las obras cumplia con las múltiples y complejas condiciones que en el estallecimiento de los puertos han de tenerse presentes, y á las cuales no es posible satisfacer por completo en la mayor parte de los casos; y tambien demostró que los pensamientos que se querian substituir al proyecto oficial eran, no sólo inferiores en sus condiciones de trazado al que com-

batian sus autores, sino en absoluto inadmisibles, dadas las condiciones de la localidad y el régimen del mar en aquellas costas.

El Gobierno, tomando en consideracion la importancia y las dificultades que presenta siempre el establecimiento de los puertos, y cuánto interesaba la cuestion suscitada al Estado y al Comercio general de España y del extranjero, así como á la ciudad y á la provincia de Valencia, ordenó que se girase una visita extraordinaria de inspeccion á las obras de aquel puerto, y que se hiciera un estudio general y completo de todas las circunstancias y condiciones que constituyen el régimen del mar y de las costas en aquella localidad; de los proyectos propuestos para construir el puerto; de las causas y circunstancias de los naufragios allí ocurridos, y de cuanto pudiera contribuir al mejor esclarecimiento de las cuestiones promovidas, y á la más segura y conveniente solucion de las mismas. En vista de esta resolucion, la *REVISTA* suspendió la publicacion de artículos sobre esta materia, esperando el acuerdo que se tomase, para apreciarlo con arreglo á las ideas que habia emitido, ó á fin de modificar éstas si para ello encontraba motivo en los estudios que se mandaban practicar.

Más adelante, á peticion de la Diputacion provincial de Valencia, se declararon provinciales las obras de este puerto; várias consideraciones nos inclinaron á seguir en nuestro silencio, siendo la principal el íntimo convencimiento que teniamos de que la experiencia, en un plazo más breve quizá de lo que á primera vista podria creerse, habia de hacer patente la bondad de lo que en la cuestion del trazado del puerto hemos sostenido, y los graves perjuicios que las ideas contrarias causarán al puerto de Valencia, en daño de los intereses de aquella provincia y del comercio general.

No nos hizo cambiar de propósito el haber visto insertada en los periódicos de Valencia un acta que suscriben el comandante de Marina y ayudante del puerto de Valencia junto con treinta y tres personas, pilotos, patrones, y otros cuya profesion no se designa, la cual á la letra dice:

«El dia 5 de Noviembre de 1869, en la Capitania del puerto del Grao, hallándose presente el señor Comandante de Marina y Capitan del puerto y el Ayudante de la misma, que hizo de secretario, comparecieron los capitanes de los buques que entraron en este puerto el dia 1.º del actual, durante el fuerte temporal del N. al N. E. que reinaba,