Montero de Espinosa
(D. Vicente)

Inauguración
al folleto del Dr. D. Fernando
Herbás

Valencia
1849

Montero

Imprenta
Nuestra Sra del Grao

IMPUGNACION

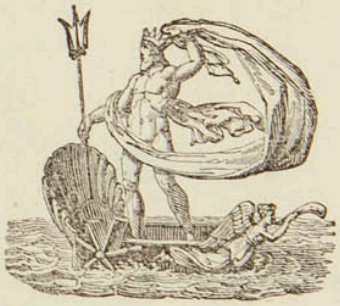
AL FOLLETO

DEL DR. D. FERNANDO HERBÁS,

CONTRA EL PUERTO DEL GRAO Y Á FAVOR DEL DE CULLERA,

POR EL CORONEL

D. VICENTE MONTERO DE ESPINOSA.



VALENCIA. — 1849.

IMPRENTA DE JOSÉ RIUS, CALLE DEL MILAGRO.

ADVERTENCIA.

Habiendo publicado el Dr. D. Fernando Herbás un folleto demostrando que es imposible la terminacion del puerto del Grao, y que aun en el caso de conseguirse es preferible formar otro en el Cabo de Cullera, el coronel D. Vicente Montero de Espinosa, llevado de su afecto á este pais y de su amor á la patria, ha impugnado dicho folleto y ha demostrado del modo mas convincente, que no solo es factible la espresada terminacion sino que es menos costosa que la formacion del puerto de Cullera y mucho mas digno de preferencia aquel que éste; cuya impugnacion y demostracion, compuesta de cinco artículos, se ha insertado en los números 140, 142, 145, 152 *y* 157 *del* Diario Mercantil *de esta ciudad de Valencia. Y conviniendo al pais y á la España toda, dar la mayor publicidad posible á esa impugnacion y demostracion, porque hará conocer á los que sean ó no inteligentes en la materia, la equivocacion que padece el nominado doctor y los grandes perjuicios que su error puede ocasionar al progreso de Valencia y de la nacion misma, al paso que no habiendo discontinuidad en su lectura podrá ser mayor el convencimiento, ó hacer que otros de igual ó mayor inteligencia que el Sr. Montero espongan otras razones en contra que puedan ser mas convincentes, con lo que se acabaria de dilucidar una cuestion tan interesante; se reimprimen aquellos cinco artículos, con permiso del autor, tales como salieron á luz.*

ARTÍCULO I.

Si los hombres no hubiesen desnaturalizado las ciencias, unas veces por no fijar toda su atencion en sus primitivos elementos, otras por puro capricho, y otras por quererlas hacer servir á sus pasiones ó á intereses particulares, es innegable que habríamos adelantado mucho mas en ellas que lo que estamos en el dia, y la verdad pura ó la razon no estaria en ocasiones tan oscurecida y subyugada por los que tienen facilidad de alucinar á los incautos y sencillos, sobre todo en las cuestiones en que se complica la física con las matemáticas, esto es, la ciencia de la duda con la de lo positivo.

Digo esto, porque si el Sr. D. Fernando Herbás, en su contestacion á los artículos insertados en los números 52, 56, 59, 70 y 79 de la segunda

época del *Mercantil*, se hubiese desprendido del apasionado interés á favor de Cullera y en contra de Valencia que respira todo su folleto, y se hubiese concretado solamente á buscar la razon, que es la única en mi concepto que debe venerarse, no hubiera sujetado su demostracion de que no es factible el puerto del Grao, y que es preferente el que se construyese en Cullera á las autoridades de los Sres. Tosca, Corachan, marqués de la Romana y demás insignes varones que cita; porque como letrado y de talento, sabe muy bien que el verdadero exámen de la verdad no da nunca cabida, como prueba, á ninguna autoridad humana por sábia que sea, porque la infalibilidad solo existe en el Todopoderoso. Pruebas concluyentes, pruebas que convenzan el ánimo y no puedan ofrecer dudas de ninguna especie, y nada de tergiversacion de los escritos ó de las ideas que se quieran combatir, que entonces la razon sale triunfante, y la corona de la victoria es de laurel florido.

Quizá creerán algunos, y el primero de ellos el Sr. Herbás, que si yo no escribí aquellos artículos del *Mercantil*, tuve en ellos alguna parte cuando salgo á contrariarle; pero declaro del modo mas solemne, que ninguna parte he tenido en ellos directa ni indirectamente; y que si me presento á impugnar la espresada contestacion, no es por gusto ni por capricho, sino porque habiendo publicado en Noviembre de 1847 una *Memoria razonada sobre las mejoras de que son susceptibles los trabajos del puerto del Grao, etc.* (1), en la cual opiné, y sigo opinando, que es factible la formacion de ese puerto, seria mengua mia el callar á la contradiccion que se publica sobre el mismo asunto, ó por lo menos haria creer á muchos que mi silencio otorgaba y daba asentimiento á una proposicion errónea y perjudicialísima en alto grado á los verdaderos intereses de la provincia y de la nacion. Y digo que es perjudicial, porque habiendo en España la facilidad de formarse y principiarse grandes proyectos, y la desgracia de no acabarse ninguno, ¡quién sabe si los enemigos de la prosperidad de Valencia habrán querido sorprender la buena fe del Sr. Herbás para aprovecharse de su ilustracion y talento, inclinándole á escribir contra el puerto del Grao, cuya imposibilidad cree demostrar *tan solo por resultados y reflexiones sacadas en estos mismos resultados* como él mismo dice, para que alucinadas las autoridades y el gobierno, se abandone enteramente al citado puerto, y se fije la atencion en Cullera para dar lugar á que pase tiempo, á que principien allí las obras y no se acaben, como sucede, repito, con todas nuestras cosas, y á que por consiguiente continúen mermando la riqueza de este hermoso pais los demás puertos del Mediterráneo!!!

Tengo dicho á los valencianos que soy celoso por el bien y la felicidad de su pais como verdadero español que desea el progreso de su nacion, sea

(1) Se halla venal en la imprenta de la viuda Doña Rosa Lopez, calle de Cabilleros.

cual fuere la provincia donde pueda lograrse, sin darse preferencia en las ventajas á ninguna de ellas; y así faltaria á mis sentimientos imparciales y á las seguridades de patriotismo que tengo dadas, si no saliese á contrarestar con mis cortos alcances tan pernicioso escrito para la provincia, demostrando lo contrario de lo que equivocadamente se cree en él haber demostrado, y si no advirtiese á los valencianos que estén precavidos para no ser sorprendidos con escritos de esa especie, que aunque no se publiquen con malicia sino por error en la materia, como creo sucede ahora, pueden seguirse otros por otro lado que acaben por infundir á la mayoría la falsa idea de que es imposible la construccion del puerto del Grao.

No siendo de mi incumbencia la defensa de los artículos del *Mercantil* que impugna sin fruto, á lo que creo, D. Fernando Herbás, la dejo libre á su autor, que tiene bien acreditado no necesita procurador para hacerla como corresponde, y solo me limitaré á glosar lo mas esencial del folleto.

Dice en la página 1.ª, párrafo 2.º, *por desgracia siempre son en mayor número los que discurren poco, y solo ven en las cuestiones lo sorprendente y poético de los discursos, que los que con crítica escrupulosa y con el aplomo necesario separan la inútil hojarasca, buscando sinceramente la verdad.*

Nada mas justo y necesario que esa separacion y esa sincera indagacion; y tanto mas justo y preciso es ese exámen y esa eliminacion en las cuestiones en que se interesa el bien público, cuanto que hasta ahora la falta de libertad para discutir pacífica y concienzudamente esas cuestiones ha contribuido mucho á que ese bien haya sucumbido en bastantes ocasiones bajo el peso de grandes errores cometidos unas veces inocentemente, pero otras con la mas dañada intencion, alucinando á los poco entendidos para favorecer miras interesadas en sentido contrario. Mas yo pregunto á todos los que hayan leido su escrito sin prevencion de ninguna especie, ¿ha evitado esa desgracia el Sr. Herbás, separando la inútil hojarasca, y buscando la verdad en el caso en que nos hallamos con el aplomo que corresponde y la sinceridad que recomienda? Yo creo que el curso de mi impugnacion hará ver que él es el primero que peca contra su propia doctrina.

Dice en el párrafo 3.º de la misma página, hablando de la mejora del puerto del Grao: *mejora deseada desde algunos siglos, y que por desgracia la naturaleza se ha empeñado en contrariar hasta el presente, y continuará contrariando á no mudar las leyes de su curso.*

No; no es la naturaleza la que se ha empeñado en contrariar la mejora deseada; los que se han empeñado en contrariarla son los hombres divididos en dos clases, unos los enemigos de las glorias y de la prosperidad de Valencia, y los otros los que ofuscados con ciertas ideas se obstinan en no querer estudiar esa misma naturaleza, y lo que verdaderamente es un puerto del todo artifical ó sin escarpados, lomas ó montañas que lo rodeen. No bastan protestas ó manifestacion de buenos deseos, citas de auto-

ridades sábias é ilustres, resultados de operaciones que no se prueba ser las que han debido egecutarse, sencilléz, y aun inocencia si se quiere en los asuntos políticos, para presentar al público demostraciones de lo que pueda ó no convenirle: es preciso, si se busca su verdadero bien, buscar con eficacia la base en que estribe ó haya de estribar, y no una base frívola, alucinadora y de fácil destruccion, sino un fundamento sólido, palpable á los mas rudos, y por consiguiente indestructible por todos conceptos. La verdadera filosofía ó el exámen puro de la verdad sin mezcla alguna de silogismos, ó sin la dicha hojarasca, es lo único que conduce á determinar exactamente aquel bien.

En la página 2.ª, párrafo 2.º, dice: *el articulista del* Mercantil *al mismo tiempo que reconoce como necesario el establecimiento del puerto de Cullera, y que la naturaleza tiene hecho allí lo mas, concluye todos sus artículos por sentar la tésis que no demuestra de que la construccion del puerto del Grao es posible, y que éste así en lo material como en lo personal merece mayores consideraciones que el proyecto de Cullera.*

Tres puntos principales comprende la cuestion de si podrá ó no podrá formarse el puerto del Grao: uno pertenece á la física, otro á la economía, y el otro á la política, esto es, el uno consiste en si la naturaleza ofrece allí algun obstáculo insuperable que imposibilite la construccion; el otro en si los gastos serán tales que no pueda compensarlos la utilidad que produzca ó no puedan soportarse, y finalmente el tercero en si sus ventajas generales con respecto á los españoles y los estrangeros pueden ser provechosas para unos y para otros, y sobre todo con preferencia al Cabo de Cullera.

De todos estos puntos trataré mas adelante, tocando, como dice el Sr. Herbás, la cuestion facultativa, pero sin profundizarla, para que todos puedan entender lo que diga; porque estas cuestiones no deben nunca sujetarse á la inteligencia de solos los hombres científicos, sino al contrario, ponerse siempre al alcance de la generalidad para que todos puedan juzgar imparcialmente de las razones que se den, las cuales en todo tiempo dejan espedito el camino á los científicos para impugnarlas y combatirlas si las hallasen contrarias á los buenos principios de la facultad. Las disertaciones populares son mas provechosas en estos casos que las académicas. Las primeras enseñan siempre algo á la generalidad, y las segundas son una gala del saber entre los que saben; y como yo solo trato de hablar al pueblo valenciano para hacerle conocer (si puedo) lo que le conviene, y en manera alguna me encuentro capáz de hacer gala de saber entre los sabios, hé aquí por qué me he decidido á impugnar en términos vulgares la erudita contestacion del Sr. D. Fernando Herbás; pero sin otra idea que el bien público, y la de sostener la opinion que manifesté y demostré en mi citada *Memoria*.

Esto lo haré en otros artículos; pues aunque seria muy conveniente no

interrumpir la lectura de esta provechosa impugnacion en las actuales circunstancias en que se trata muy sériamente de continuar las obras del Grao con mucha actividad, es por necesidad tan larga para insertarse toda en un solo número del *Mercantil*, á pesar de la buena voluntad de los señores que lo redactan, y tan cortas mis facultades para imprimirla por separado y repartirla gratuitamente al público valenciano, como lo he hecho en otras ocasiones análogas, que me veo precisado á terminar aquí este primer artículo por no abusar de la bondad de dichos señores, que se prestan con la mayor urbanidad y atencion á darle publicidad, y á los demás que seguirán.

ARTÍCULO II.

Dice el Sr. Herbás, página 3.ª, párrafo 2.º: *Los Sres. Tosca, Corachan, el marqués de la Romana y cuantos insignes y desinteresados varones examinaron científicamente el terreno en aquella época, ya fallaron la imposibilidad de la construccion, y la esperiencia ha venido á demostrar que no se equivocaron.*

Sensible me es tener que contrariar la opinion de tan ilustres y sabios sugetos, porque no poseyendo yo sus estensos conocimientos acaso se me tachará de demasiado atrevido y presuntuoso; pero no habiendo demostrado ninguno de ellos de un modo matemático, es decir, de una manera convincente al sabio y al ignorante esa imposibilidad, y no creyendo yo que haya infalibilidad en ningun hombre del mundo sino en la razon, y estando persuadido de haberla hallado, seria faltar á la franqueza de mi carácter y á la lealtad con que procedo siempre, si por consideraciones vulgares dejara de decir que se equivocaron y que se equivocarán cuantos sigan sus ideas por bien intencionados que sean. Tampoco se ofenda á la esperiencia atribuyéndola una demostracion que no ha dado, porque la esperiencia lo que ha hecho ha sido corroborar aquella grave equivocacion, de la que por desgracia se han prevalido los émulos de los valencianos para ver si pueden hacerles desistir de su empresa, ó al menos para ofuscarles y ponerles en tan grande duda que se resfrien y amengüen su valor patriótico haciendo mas tardía la terminacion de un proyecto que al fin ha de llegar un dia en que se concluya, porque se hará palpable á todos la equivocacion, la ignorancia ó la mala fe que hasta ahora ha impedido hacerlos felices y contribuir tambien á la prosperidad de toda la nacion, aunque algunos puntos de la misma tengan que resentirse ó perder algo de sus resultas.

¿Dónde está esa pretendida imposibilidad de construccion, en la retirada del mar que tanto cacarean los enemigos del puerto del Grao y los que no han estudiado como debian la verdadera causa de ella? No: no hay tal imposibilidad por esa causa; porque esa retirada, segun demostré en mi espre-

sada *Memoria*, no proviene de la naturaleza del mar, que si así fuera habria entonces forzosamente este dilema: ó la fundacion de Valencia se habria hecho sobre las aguas, porque en mas de 2,000 años que hace se fundó estaria la orilla mas de una legua dentro de tierra de donde principia ahora, que es un absurdo; ó el mar tendria voluntad propia para retirarse, estacionarse ó avanzar cuando quisiera, que tambien es otro absurdo: luego el mar obra siempre por sí del mismo modo como sucede á los demás séres inanimados; y si se retira, ó mejor dicho, si no avanza hasta el punto que antes avanzaba, es porque se lo impiden, esto es, porque se ponen obstáculos para que no avance, como es el amontonamiento del alga que arroja, y las arenas flojas y movedizas que la misma alga y las corrientes arrastran, cuyas arenas, pegajosas y finas, son mas bien natas térreas, ó flor de las tierras que los riegos y las inundaciones del Turia llevan continuamente al mar. Y no podria negar el Sr. Herbás que solo los obstáculos locales que se ponen al mar le contienen y hacen aparente su pretendida retirada voluntaria ó por causa desconocida; porque él mismo dice, página 3.ª, línea 9.ª y siguientes: *La primera piedra que se echó formando puerto fue, digámoslo asi, la señal de retirada de las aguas.* ¿Seria esto porque al mar no le acomodaba el puerto, ó porque las obras del puerto contuviesen al mar?

¿Provendrá la imposibilidad de la construccion del puerto de no poderse afirmar el cimiento de la prolongacion del muelle y el del contramuelle, que yo creo (pág. 18 de mi *Memoria*) debe establecerse? Tampoco; porque siendo el local uniforme, así como ha podido afirmarse lo que está hecho, no hay razon alguna que impida su continuacion hasta la alta mar ó muy cerca de ella, y porque tambien estuvo hecha mucha parte del contramuelle sin inconveniente alguno.

¿Será acaso la imposibilidad por no poderse proporcionar el material necesario para la construccion? Menos; porque está bastante cerca la montaña de Cullera, que puede dar toda la piedra necesaria con la facilidad de conducirla por mar y en piezas mas voluminosas y útiles que las que se han empleado hasta el dia conducidas por los pobrísimos pero muy costosos medios de carros y galeras.

Pues ¿en dónde está la imposibilidad? En un error constante, segun parece, que ha aprovechado y aprovechará siempre contra los valencianos, mientras que las autoridades de la provincia, la Sociedad de Amigos del Pais y el mismo gobierno no se hagan cargo de que el puerto del Grao es un puerto totalmente artificial, y se convenzan de que los puertos de mar de esta clase son muy diferentes de los naturales ó de los que la naturaleza ayuda y favorece; quiero decir, que los que están sobre una grande playa no se forman con un corto muelle como los otros, porque entonces solo pueden obrigar lanchas pescadoras y barcos costeros como los que pueden con trabajo abrigarse ahora en el Grao, sino que es preciso que el muelle y

el contramuelle (si éste fuese necesario por haber grandes corrientes opuestas que contrarestar) se alarguen hasta llegar á la alta mar, ó hasta donde la profundidad del agua sea bastante mayor que la cala de los navíos de mas porte cargados, para que puedan abrigarlos en los malos temporales, pues tal es el objeto de los puertos. ¿Y hay algo que impida por algun lado continuar las obras del Grao hasta la línea de la alta mar, que la misma naturaleza parece estarse complaciendo en enseñárnosla á trescientas ó cuatrocientas varas de la punta del muelle, dando en apariencia diferente color al agua desde ella á la orilla por efecto de la reflexion de la tierra, ó la arena á su superficie superior, en atencion al poco fondo, y de no poderse verificar lo mismo en lo demás por su mayor profundidad, pues el agua es enteramente la misma delante y detrás de dicha línea? Nada absolutamente se opone mas que una falta de conviccion de su indispensable necesidad, una voluntad decidida para llevarlas á cabo, y unos medios de construccion mas análogos al local y á la especie de ese puerto que los empleados hasta aquí.

¡Que se retira el mar! repiten sin cesar enfáticamente los antagonistas; ¡que quedará el puerto en seco!!!... Que se retire, ¿qué se pierde en eso? Nada: al contrario, se gana mucho en todos conceptos; porque siendo forzoso, como dejo dicho, hacer que lleguen el muelle y el contramuelle hasta la alta mar, las lanchas tendrán menos que andar para llegar á las grandes embarcaciones, y la carga y descarga se hará con mas facilidad y prontitud, y mas baratas, al paso que la longitud del poco fondo de la orilla disminuirá, facilitando la botacion de los barcos menores al agua, que la poblacion del Grao crezca hácia la misma retirada si conviene, y toda la piedra de sillería y demás á derecha del muelle paralela á los almacenes, podrá aprovecharse y llevarse para las últimas obras del puerto cuando haya llegado al punto conveniente, lo que produciria un ahorro considerable en los últimos gastos. Y no cabe temor de que el puerto quede entonces en seco, y falte local para resguardar las embarcaciones en los malos temporales, porque los algares y demás raices que el mismo mar saca y opone á su avance, nacen, segun la esperiencia, entre la línea de alta mar y la playa, y esa resaca y las demás basuras, tierras y fragmentos varios que conduce constantemente el Turia, cuando vayan por las corrientes al puerto, serán detenidas por las escolleras del muelle y contramuelle, afirmándolas y consolidándolas, pues llenarán los huecos de entre las piedras, y harán que se forme un todo mas compacto; y aun parte de ellas irán de rechazo á ambas orillas de izquierda y derecha del puerto, formando pequeños promontorios que pueden ser provechosos.

Siguiendo el Sr. Herbás su alucinador discurso para los que nada entiendan de la clase de obras á que se refiere, para los que una fatal preocupacion les tiene ya prevenidos en contra del puerto del Grao, y para los que

como el mismo señor tengan por pruebas de una demostracion los buenos ó malos resultados de los hechos, que en la actualidad no son otra cosa que unas premisas de su silogística contestacion, pues no hay la demostracion basada en principios incontrovertibles que debiera presentar, dice página 3.ª, párrafo 5.º, despues de declarar que se han hecho sin fruto en el Grao obras con inteligencia. *Pero aun puede presentarse otra prueba de la dificultad, sino de la imposibilidad de la construccion del puerto en el Grao, prueba por cierto muy reciente y que demuestra que las corrientes litorales en esta playa de arena movediza y fluctuante imposibilitan un buen fondo. Hace tres años se pensó en abrir un canal hasta mas arriba de la aduana, para facilitar la estraccion de las arenas y desembarque de las mercaderías; y á pesar de haberse gastado cuantiosas sumas, al poco tiempo quedó cegada la embocadura, y aquel por consiguiente impracticable: las aguas y algas detenidas entraron en putrefaccion, y en el dia, á instancia de la junta de sanidad, se ha adoptado la medida de deshacer lo hecho; es decir, de conducir las arenas sacadas del cauce de dicho canal para cegarle.*

Terrible cosa es tener que hablar algunas veces el lenguage de la verdad, sobre todo cuando hay que declarar errores que hieren el amor propio de personas apreciables, instruidas y delicadas, que los cometieron por equivocacion ó por descuido de no estudiar bien la naturaleza; pero una de dos, ó callar y sucumbir voluntariamente á esos errores por via de adulacion ó de miedo, ó hablar con franqueza y decir al público, en términos que todos lo entiendan, lo que se opine y se tenga por la verdad, para que pueda, oyendo á las dos partes, juzgar y decidir á favor de quién está la razon. Así yo preguntaré al Sr. Herbás, con respecto á la prueba que supone, ó á los que haya podido atraer ó su equivocada opinion, ¿ha demostrado antes de alguna manera satisfactoria, que dichas obras se hicieron con la inteligencia que asegura con sola su autoridad? No. ¿Ha hecho ver convincentemente que estuvo bien pensada y dispuesta la abertura de ese canal? Tampoco. Luego ¿en dónde está esa otra prueba de la imposibilidad de la construccion del puerto? ¿Dejará de conocer ese señor que en buena lógica los resultados no son pruebas, y que donde no hay datos ciertos no hay demostracion verdadera? Yo creo que no, porque es un letrado, y de no vulgares conocimientos; y así es de temer que los buenos retóricos-lógicos miren su escrito no mal ordenado, pero como una série de silogismos dispuestos mañosamente, como los que forma un buen defensor cuando se le encarga defender una causa perdida.

Yo ni soy autoridad competente para pretender, ni aun entre los mas ignorantes, que se me crea por solo mi dicho, ni á pesar de buscar siempre datos positivos para que mis demostraciones sean verdaderas, me creo infalible, porque ya dejo manifestado que solo Dios es el que no yerra, y así diré con sentimiento, pero con la claridad qne corresponde al bien público,

que las obras que supone el Sr. Herbás se hicieron con inteligencia, fueron enteramente equivocadas en su fin principal, que era la limpia del puerto. Se sacaron bien las arenas, algas y basuras que disminuian el fondo. ¿Y qué se hacia con ellas? Llevarlas con la pontona á corta distancia, en direccion precisamente del Cabo de Cullera; es decir, de una de las dos corrientes principales que tanto perjudican al puerto del Grao; por manera que se llevaban á disposicion del mismo enemigo, para que con toda facilidad las volviese al mismo sitio, en vez de haberlas sacado á tierra ó haberlas llevado fuera de la espresada direccion, ó al lado opuesto, para que si la corriente N. E. las devolvia fuesen detenidas por la escollera del muelle. ¡Cuántas veces parte de esas mismas basuras tornarian al puerto por la fuerza de la corriente de S. E. antes que la pontona que las remolcó! ¡Y cuántas otras los inteligentes de buena fe se condolerian de tan fatal equivocacion, y los maliciosos dirian para sí: *esto es hacer qué hacemos, esto es poner cerato simple á la llaga para conservarla siempre abierta!*

Y aun cuando no hubiese habido esa equivocacion, ¿se ha visto jamás barrer el interior de una casa hasta que toda ella ó lo mas principal se ha hecho? ¿Se limpiarán los muebles y demás de una sala teniendo los balcones abiertos con un viento fuerte y un grande y continuado torbellino de polvo en la calle ó plaza á que correspondan los balcones hácia los cuales vaya el polvo? De ninguna manera, y al contrario se tendrian por locos á los que tales cosas hiciesen, porque lo que por un lado se limpiase, por otro se ensuciaria. Pues tambien debe tenerse por desacertado el querer limpiar el fondo de lo que debe ser el puerto del Grao hasta que esté formado el puerto; esto es, hasta que estén construidos enteramente el muelle y el contramuelle, porque hasta ahora no hay mas que un principio: y mientras no se haga algo que neutralice los efectos de las dos corrientes principales N. E. y S. E., pues la 3.ª del E., que tambien se nota, solo es oleage del viento de aquel rumbo que reina allí con frecuencia, no se hará mas que enterrar millones con befa alegre de los émulos, porque lo que hoy se limpie mañana estará otra vez puerco. Luego lo hecho hasta aquí ha estado mal pensado. Lo mismo absolutamente debia suceder, y sucedió con el canal referido, porque en el mismo error ó en el mismo pecado original fue concebido. Constrúyase, pues, el muelle y el contramuelle de la longitud y figura que convenga para abrigar las embarcaciones de toda especie en los dias borrascosos, y para contrarestar lo posible ambas corrientes, que equivale á formar la casa y cerrar los mencionados balcones dejando abiertos los cristales, y entonces se podrá barrer y limpiar el interior, y hacer en él cuanto se quiera con el debido fruto, porque no habrá nada que lo impida.

De aquí se saca una consecuencia muy natural y positiva, y es, que como siendo malas las causas, los efectos tambien son malos, habiendo

sido mala ó equivocada la disposicion de las obras egecutadas hasta el dia en el Grao, sus resultados, naturalmente han debido ser tambien malos. Luego toda demostracion que se funde en esos malos resultados para probar la posibilidad ó imposibilidad de la construccion del puerto en el Grao, es una demostracion completamente errónea, porque se apoya en datos falsos, y por consiguiente contrarios á la pureza de la buena lógica. Luego es falsa la demostracion que da el Sr. Herbás de la imposibilidad de aquella construccion.

Es ya preciso concluir este 2.º artículo; en el 3.º y 4.º continuaré probando lo mucho que se ha equivocado ese señor en su folleto, y la posibilidad de acabar el puerto del Grao con grandeza, con utilidad, y sin que los gastos puedan considerarse como un delirio, sino adecuados á un puerto artificial, en que la naturaleza no presenta obstáculos invencibles, y sí de los mas sencillos, aunque por desgracia se tienen ó se quieren hacer tener por insuperables.

ARTÍCULO III.

Suponiendo el Sr. Herbás que su mal fundada oposicion haya podido convencer, hace en la página 3.ª la siguiente interrogacion: *¿Pero es posible la construccion del puerto en el Grao solo con que el arte sea mas activo que la naturaleza?* y luego continúa lo demás del párrafo discurriendo de tal modo, que lo que supone ser un delirio de la imaginacion de los que creen que pueda contrariarse la naturaleza en ciertos casos, no es mas que un delirio suyo propio llevado al esceso por querer fascinar á los que le lean con frases abultadas, ideas inconexas y proposiciones gratuitas, sin pruebas concluyentes; manera á la verdad sumamente contraria á los buenos principios de la argumentacion.

¿De qué nos servirian las ciencias y las artes sino pudiésemos en algunos casos valernos de ellas para contrariar ó sujetar la naturaleza? ¿Cómo podria el marino surcar los mares y vencer hasta cierto punto los dos terribles elementos el agua y el viento sino fuese por el estudio de la náutica y los demás ramos que enseñan á combatir cada uno de ellos y su combinacion natural? ¿Qué seria del hombre si no le fuese dado el poder contrarestar la naturaleza ú oponerse á ella en el curso de los rios y torrentes, en el empuje de los vientos, en la voracidad de las llamas, en el desplomo y hundimiento de las tierras y en otras circunstancias naturales? Desgraciadísimos seríamos en tal caso, porque quedaríamos sujetos como las bestias á solo el instinto animal y entonces se contradeciria aquella verdad cristiana de que hemos sido hechos á semejanza del Altísimo, esto es, con superior

inteligencia y sabiduría, ó en lo moral, que en lo físico es imposible porque no tiene figura corporal como nosotros. Pero no, no hay por fortuna semejante desgracia, porque nadie duda que Dios ha infundido en todo sér viviente un instinto para que pueda conservarse oponiendo á la naturaleza algo que la contrareste cuando lo necesite, y al hombre lo ha enriquecido con dones superiores aproximativos á la divinidad, que es lo que llamamos talento ó entendimiento, para que con ellos pueda descubrir mil arcanos de la naturaleza que le proporcionen ponerla bajo su dominio; y de dia en dia se va estendiendo de tal modo ese dominio, por el continuo estudio de ella, que lo que un año ó un dia parece un imposible al siguiente se tiene por una cosa fácil y admira no haberse conocido antes lo mismo. Esto me parece que no necesita probarse.

Pero refiriéndonos á hechos, pues que solo de hechos y resultados se vale el Sr. Herbás para sus demostraciones, ¿qué puerto hay en que no sea ó haya sido necesario sujetar algo la naturaleza por medio del arte? ¿Cuántos hay en que siendo mas brava la mar que en el Grao ha sido domada, digámoslo así, por la ciencia y el arte? Muchas, y sobre todo en el estrangero, y nadie lo negará. Pues entonces, ¿por qué se ha de mirar como un delirio el pretender que se haga lo mismo en España, esto es, que en el Grao sea el arte mas activo que la naturaleza? ¿Es acaso porque los estrangeros están dotados por el Todopoderoso con un númen predilecto superior al de los españoles para que puedan hacer perfecto lo que quieran y nosotros no? No señor. Los hombres en general son sobre poco mas ó menos como las tierras; esto es, que así como las malas y las de buena calidad que no se cultivan, nada ó muy poco bueno producen, y las que se trabajan y benefician dan ópimos frutos, así tambien los hombres de poco talento y los que nada estudian poco adelantan, pero los de bueno ó regular y los que lo cultivan bien con un profundo estudio, sacan de la naturaleza no solo los medios para su conservacion sino los que necesita para dominarla y obtener riquezas y goces para su mayor felicidad.

Los sabios filósofos y los moralistas demuestran convincentemente, que en este mundo todo es relativo y que todo lo que hay sobre la tierra está mas ó menos sujeto á la voluntad racional del hombre; por consiguiente, el decir que el arte sea mas activo que la naturaleza no es ni puede ser jamás en el sentido regular una espresion absoluta sino hipotética de lo que está al alcance humano, y el valerse de ella y de otras semejantes sarcásmicamente para atacar un escrito y oponerse á un dictámen bien ó mal fundado, sin probar plenamente lo contrario, denota falta de razones en que apoyarse; son realmente quisquillas y puerilidades que favorecen muy poco á un impugnador ilustrado y de buena fe.

Si el arte no fuese en algunos casos mas activo y superior que la naturaleza, no se verian esas grandes obras en muchas partes del mundo que

sorprenden y acreditan el gran poder del hombre cuando tiene perseverancia en los grandes proyectos que juzga con razon realizables y de mucha utilidad. No pocas de esas grandes obras podria citar para probar mi asercion, pero no permitiéndolo la concision á que obligan los escritos que deben publicarse en un periódico de provincia me ceñiré á conmemorar solamente, lo mas breve posible, los trabajos del puerto de Cherburgo, en Francia, que tambien tuvo grandes émulos como el del Grao; tambien tiene un mar destructor, y aun mucho mas que el de dicho punto; tambien se invirtieron en él al principio inútilmente sumas inmensas, y tambien se consideró por los que no querian aquel puerto y los de alma pequeña que se ahogan en poca agua, como un delirio el sujetar allí la naturaleza por el arte. ¡Ojalá que este egemplo que voy á citar en estracto pueda hacer caer de nuestros ilusos ese velo engañoso que les impide ver claramente la verdad que los émulos de Valencia, con malicia los unos y equivocadamente los otros, se la ocultan constantemente; y que las autoridades rasguen tambien el suyo y hagan conocer al gobierno cuántos bienes puede traer al pais, á la nacion y á su fama la conclusion del puerto del Grao hecha con el número de operarios y la actividad y utilidad que conviene, y no con el mezquino y casi burlesco recurso de un centenar escaso de miserables presidiarios que parece están aprendiendo á deshacer hoy lo que hicieron ayer.

El puerto de Cherburgo que ocupa una de las mas bellas posiciones en las costas de Francia al frente de Inglaterra, escitó la envidia en todos tiempos, y por ella se destruyeron en 1758 las obras que se habian construido para hacer un puerto de la marina real, así como se destruyó en el Grao el contramuelle con pretestos criminales, ó por lo menos inspirados por la ignorancia. Luis XVI, á quien le hicieron conocer aquel error y la utilidad política y militar de aquel puerto, hizo volver á construir aquellas obras bajo un plan todavía mas vasto, las cuales fueron interrumpidas durante la revolucion de 93, y despues se siguieron con una grande actividad. Persona fidedigna me ha asegurado que en un principio era tal la bravura del mar, que los trabajos de gran consideracion que se hacian en un dia, al siguiente habian desaparecido por motivo de las corrientes y otros, pero que habiéndose examinado bien las causas, se consiguió combatirlas y mejorar de dia en dia los efectos; esto es, se consiguió hacer *el arte mas activo que la naturaleza.*

Careciendo de buen fondadero, se hicieron y acabaron dos hoyas ó estanques que comunican con el astillero y el puerto, los cuales son tanto mas sorprendentes, cuanto que han sido formados en una roca de granito; una de ellas tiene por lo menos treinta pies de profundidad, y la otra sesenta. En ellas se botan los navíos. En la pequeña, que puede contener diez y seis de línea, se arman y desarman; y la grande, que está destinada para las flotas cuando están próximas á darse á la vela, puede recibir fácilmente

veinticuatro de la misma especie, y en caso necesario aparejar en veinticuatro horas.

El puerto se compone de tres partes bien diferentes: es muy vasto, y está situado en el fondo de una bahía que se halla á una distancia casi igual de Brest y de Dunquerque. Este recinto, abierto en otros tiempos, estiende sus dos costas pedregosas hasta los cabos de Barfleur y de Hogue, que forman los dos puntos mas avanzados del istmo de Contentin, ancho promontorio que se percibe desde la isla de Wihgt. Un buque que navegue hácia aquella bahía encuentra otra, en cuyo fondo está situado Cherburgo: es la rada inmensa que está metida dentro de la gran bahía de diez leguas de ancho, abierta á las olas de la alta mar. Las dos estremidades se apoyan al E. en la pequeña isla Pelada, roca árida sobre la cual se desarrolla un fuerte ó batería con cien cañones, y á O., en la punta de Querqueville, que tambien tiene artillería.

Entre estas dos posiciones se estiende el mar á una distancia de cuatro mil toesas (una legua y dos quintos de las de veinte mil pies castellanos), y sobre esa línea se ha construido el famoso muelle que se creia imposible, y tiene una legua francesa de largo dentro del mar, cuyo coste debe conocerse cuán grande habrá sido.

Ese coste, con respecto al del Grao, se calculó que estaba en razon de ochenta á uno; mas yo, que procedo con toda imparcialidad, creo exagerado ese cálculo, ó que no se hizo de muelle á muelle con la longitud que yo opino debe tener el segundo, sino de toda aquella inmensa obra francesa á la no exorbitante nuestra, y encuentro que la razon del gasto de muelle á muelle, suponiéndolos completos y las circunstancias iguales (las nuestras son mas favorables por ser mas pacífico el mar), solo es de catorce á uno, que siempre es mas que suficiente para poder convencer á cualquiera, aun en este desfavorable supuesto del cálculo, que no es ningun despropósito el proponer la conclusion del del Grao. Pero si el cálculo para hallar aquella razon, se hizo de los totales de ambas obras, en cuyo caso creo que sube á mas, aumenta mucho el convencimiento y hace ver al mas obcecado, que no sea contrario de la prosperidad de Valencia, que es muy razonable el proyecto, porque nadie puede creer que la Francia sea ochenta veces mas rica que la España en medios intelectuales y pecuniarios. Y si el puerto de Cherburgo en lo militar y político es ventajosísimo para la Francia, el del Grao, concluido como corresponde, lo seria igualmente para la España por lo económico y político, y aun tambien por lo militar, y proporcionaria la felicidad del pais.

Hay en Cherburgo un tercer recinto, que es el último semicírculo que forma la costa, defendido aun por dos fuertes, y el dicho buque puede entonces anclar en la rada, pero no estará todavía en el verdadero puerto. Si pertenece al estado, y es una fragata ó navío de línea, encuentra á su

izquierda el grande estanque abierto en la roca que le ofrece un fondeadero seguro: los grandes buques están boyando. Veinte navíos de guerra pueden estar allí estacionados cómodamente á veinte leguas de Posmoult, enfrente mismo del grande arsenal marítimo de Inglaterra.

Las embarcaciones mercantiles entran á lo largo del inmenso muelle en un fondeadero abierto igualmente en la roca, puerto magnífico llamado antepuerto, el cual comunica por medio de una esclusa con el puerto del comercio, en donde las embarcaciones pueden anclar en una playa hermosa cubierta con casas situadas agradablemente entre calles de altos árboles, como puede hacerse en el Grao, ampliando y mejorando lo hecho en el Cañamelar.

Se calcula en treinta millones de francos (ciento trece próximamente de reales) el gasto que hay todavía que hacer para que sea Cherburgo un puerto militar completo: la utilidad de estos trabajos está casi reconocida, mas no su urgencia, sin embargo en el dia se ocupan sériamente de adelantarlos al mismo tiempo que aquellos por medio de los cuales la bahía ofrecerá pronto una rada segura y un refugio saludable para todos los barcos que navegan en la Mancha. Y segun el plan adoptado, el almacen general, la cordería, los talleres de toda especie y todos los demás establecimientos que necesita un arsenal naval, serán colocados al rededor de los estanques del modo mas conveniente á su destino.

La época de esplendor del puerto de Cherburgo pasó con Napoleon, que tenia gran predileccion por él, por su brillante posicion estratégica que está dando siempre jaque al grande arsenal de Inglaterra, pero es dudoso que adquiera jamás un grande valor comercial, á pesar de haberse hermoseado la ciudad, porque estando situado en una de las estremidades del reino, privado de rios y canales navegables que pudiesen ponerlo en comunicacion con el interior del pais, no tiene otro destino que para la guerra. Sin embargo el ensanche del grande estanque es una obra útil para recibir los navíos que están algunas veces obligados en gran número de arribar á Cherburgo.

Ahora bien. ¿No prueba ese hecho y ese feliz y grandioso resultado, mas que los presentados en contra por el Sr. Herbás, la posibilidad de la construccion del puerto en el Grao, y que el arte manejado con verdadera inteligencia puede en muchos casos sujetar la naturaleza? Los imparciales de buena fe responderán por mí si gustan, que yo necesito callarme ya para dar fin á este artículo.

ARTÍCULO IV.

En la página 4.ª dice el Sr. Herbás como consecuencia inconcusa de la imposibilidad de construccion del puerto del Grao: *Pero supóngase por un momento que el arte sea mas activo que la naturaleza. ¿Será acaso tan consecuente y tenáz en su marcha? ¿Cómo es posible que lo fuera? En el mismo instante en que esto no sucediera, la naturaleza subyugaria al arte, y en poco tiempo encontraríamos perdido un trabajo de muchos años.*

Si el arte en el caso á que nos referimos fuese mas activo que la naturaleza, ¿qué razon hay ó nos dá ese señor para asegurar que no seria tan consecuente y tenáz en sostener su actividad, siempre que no se le abandonase en su marcha? Ninguna: luego esa suposicion solo nos prueba su misma fluctuacion en lo que sin buena razon quiere contrariar, y el axioma con que concluye el párrafo, de que si el arte que se emplease fuese menos activo que la naturaleza, ésta lo subyugaria, y en poco tiempo se perderia el trabajo de muchos años. Eso precisamente es lo que ha sucedido hasta aquí en el Grao, y eso mismo es lo que sucede en todo; porque si para sujetar á un hombre fornido y furioso se envia á un niño, el hombre lo subyugará ó echará á rodar así que se le acerque, ó si para contener las márgenes de un rio caudaloso ó las avenidas de un torrente se formasen diques costosos hechos con tablas delgadas ú otros materiales de poca resistencia, las aguas, en el momento que pudiesen obrar con libertad, destruirian todo, ó como se ha dicho, *la naturaleza subyugaria al arte*, lo que es muy positivo; y al contrario seria estraordinario y sobrenatural sino sucediese así. Luego no deben hacerse esas suposiciones y esas alegaciones ilusivas, porque no son otra cosa que *inútil hojarasca que debe separarse cuando se busca sinceramente la verdad,* como el mismo Sr. Herbás recomienda.

Todo lo demás que dice ese señor, queriendo asegurar la imposibilidad de la construccion del puerto del Grao es tan gratuito y falto de pruebas admisibles en buena lógica, que basta leerlo con un poco de atencion para convencerse que no hay en ello mas que raciocinios forzados y apasionados á favor de Cullera y en contra de Valencia; y así creo innecesario copiarlo y refutarlo, porque sustancialmente no son mas que repeticiones desfiguradas de las primeras proposiciones, ó redundancia de débiles alegatos á falta de pruebas que me obligaria á repetir tambien casi lo mismo que dejo esplicado. Luego es ilusoria la imposibilidad que cree el Sr. Herbás, y por consiguiente factible la conclusion del puerto de que tratamos si se varía de sistema en los trabajos, ó si se hace como en mi concepto dice muy bien *El Mercantil, que el arte sea mas activo que la naturaleza.*

Publicados mis dos primeros artículos, ha llegado á mi noticia que algu-

nos acérrimos oposicionistas al puerto del Grao dicen, que así como yo aseguro que construidos el muelle y contramuelle será fácil limpiar entonces el puerto y hacer en él lo que se quiera, tambien pueden ellos asegurar, que despues de hecha esa construccion, quedará inútil el puerto y tan malo como ahora. Ceguera y pertinacia es semejante contradiccion si efectivamente se hace de dicho por dicho y sin razon alguna que induzca á creerles; eso es lo que verdaderamente hace decir en castellano en tales casos *tijeretas han de ser*.

Yo no soy autoridad de ninguna especie para hacerme creer en mi opinion solo porque yo lo diga, y ya lo dejo sobradamente manifestado en mis anteriores artículos. Lo que aseguro lo pruebo antes de una manera incontrovertible; por consiguiente los oposicionistas han debido verlo así y conocer, que mientras no hagan lo mismo para afirmar su opinion, no serán sus dichos mas que tiros al aire para los imparciales que reflexionen un poco. Fundan su opinion en razones marcadas, claras y convincentes, y serán creidos, si no su simple autoridad no podrá tener valor alguno entre las gentes de algun criterio.

Yo fundo la mia, como ya se ha visto en el artículo segundo, en que viniendo al puerto las algas, raices y basuras, por las dos corrientes opuestas que hay en el Grao, y naciendo aquellas entre la línea de alta mar y la orilla, serán naturalmente detenidas por las escolleras del muelle y del contramuelle cuando estos tengan la longitud que supongo deben tener, y no creo que esto presente duda, pues se ve constantemente que las algas siempre vienen por la derecha ó la izquierda del muelle y nunca por el frente ó por la direccion E. cuando reina ese viento y el oleage de alta mar domina; por cuya razon tambien se ve siempre limpia de alga la cabeza ó punta del muelle, segun tengo observado repetidísimas veces. Luego por esa direccion nada hay que temer, y estando contrarestadas las otras dos, el puerto podrá limpiarse con facilidad despues de hecho, y una vez limpio, no será fácil que se ciegue ó quede en seco, como supone el Sr. Herbás.

Sin embargo, no teniendo allí el mar una continua resaca como sucede en Palamós, siempre habrá de limpiarse de cuando en cuando (no con frecuencia); pero esto no tendrá nada de particular, porque tambien se limpia casi de continuo el puerto de Barcelona y no por eso es malo ni despreciable.

Como prueba de la nulidad del puerto del Grao dicen tambien los oposicionistas que los barcos que entran en este golfo prefieren dirigirse á Cullera á venir al Grao, y yo lo creo bien. Pero ¿por qué es? Porque en Cullera tienen algun resguardo y en el Grao no tienen ninguno, ó porque en el primer punto, malo ó bueno, chico ó grande, tienen un fondeadero resguardado, y en el segundo necesitan estar los grandes buques en alta mar mirando con desconsuelo lo que se dice ahora puerto por no poder llegar á él por falta de fondo; ó como el goloso pobre al frente de una abundante

y lujosa confitería, de la que no puede disfrutar. Que se hagan el muelle y el contramuelle hasta la alta mar, ó hasta que el fondo permita entrar toda especie de embarcacion y se verá como desaparece al instante ese grande inconveniente.

Y si no se hacen avanzar el muelle y el contramuelle como he propuesto ¿qué sucederá? Que nunca habrá suficiente fondo para abrigar en caso necesario á las grandes embarcaciones. Pero repito, que yo no pretendo que se crea á ciegas lo que yo diga, sino lo que yo demuestre con la exactitud que corresponde y acostumbro: y así examínense con mucha detencion todas mis consideraciones y todo cuanto digo y propongo, y se verá cuánto está de mi parte la razon y cuánto debe ganarse en seguir mis desapasionados consejos, no por emanar de mi humilde persona, sino por el buen fin y el sólido apoyo en que estriban todas las pruebas de mis demostraciones.

Que la utilidad que produciria el puerto del Grao seria muy superior á los gastos que pudiese ocasionar su construccion es tan obvia, que no necesita probarse, pues aunque fuese preciso gastar muchos mas millones que los que importase un presupuesto subido ó exagerado que se hiciese, con tal que no fuese disparatado, aun ganaria mucho mas el pais y la nacion, que bien pueden soportar ese gasto reproductivo y otros mayores; pues es tan rica nuestra nacion y está tan falta de medios protectores á sus cambios ó á su comercio que el menor le hace producir un interés ó una utilidad grande.

¿Y quién podria proporcionar ese medio protector, el gobierno ó una empresa particular? El gobierno por sí solo pudiera muy bien facilitarlo, destinando á ella los fondos necesarios para hacer por su cuenta los trabajos que fueran precisos; pero habiendo acreditado la esperiencia que en España esos trabajos llamados *obras de Rey* cuestan mucho, adelantan poco y rara vez se acaban, ya por la variacion de los ministros del ramo ó de los directores de las obras, que suelen opinar de diferente modo y deshace uno hoy lo que hizo otro ayer, ó sea por otras causas que todo el mundo sabe; valdria mas (en esto opino como el Sr. Herbás) que una empresa se encargase de concluir el puerto del Grao, exigiéndola garantías pero protegiéndola el gobierno del modo mas positivo y ventajoso para ella, pues cualquiera concesion que la hiciese nunca seria escesiva porque siempre saldria muy ganancioso. Y no hay que cansarse, la gran prosperidad de España solo podrá conseguirse concediendo á las empresas ventajas hasta usurarias; pues de otro modo nadie quiere aventurar su dinero en empresas dudosas ó que no producen mucho, aunque el verdadero usurero, si tal puede decirse, será el gobierno, que sin gastar mas que en papel para conceder honras y honores á los empresarios que se distingan, ganará en recursos sumas cuantiosas.

Pero es menester que estas empresas se popularicen y entonces las concesiones que se les hagan se *nacionalizarán*, permítaseme esta espresion,

porque alcanzarán á muchos y todo será en pró de la comunidad; quiero decir que la empresa no debe quedar para beneficiar á solo los ricos, sino que debe darse tambien entrada en ella á los de pocos haberes, estableciendo las acciones, no de 2,000 y mas reales como suele hacerse, sino de 100 á 200 rs. lo mas, para que pueda ser grande el número de los que disfruten del gran beneficio que pueda proporcionar la empresa; y nadie mejor que la Sociedad valenciana de Fomento deberia encargarse, con la proteccion del gobierno, de llevar á cabo la conclusion del puerto del Grao, bajo ciertas bases que la enriqueciese, pero que la sujetara al cumplimiento de lo que ofreciere, en un término prudencial. Y nunca podria perjudicar á los ricos ni á nadie el que las acciones fuesen de corto valor, porque el resultado seria simplemente una cuestion de números; pues al que por egemplo se quisiese interesar en la empresa por 20,000 rs. lo mismo le seria tener diez acciones de 2,000 rs. que doscientas de 100.

La misma empresa ú otra podria hacer tambien el puerto de Cullera, bien fuese al mismo tiempo y desde luego, ó bien cuando ya estuviese muy adelantado el anterior; con lo que se conciliaria el bien de aquella poblacion y comarca, el de esta ciudad y su reino, y el aumento del de toda la nacion.

Todo cuanto digo es innegable, y todo puede conseguirse en pocos años si los valencianos de dentro y fuera de la ciudad que llevan ese nombre se aunan y deciden á que tengan efecto ambos proyectos, particularmente el del Grao, pues no solamente es factible como dejo probado, sino menos costoso que el de Cullera, aunque se haga mucha mas obra que la que he propuesto, como probaré con los mismos datos del Sr. Herbás y del modo convincente que acostumbro, en el siguiente quinto y último artículo, si no se me arguye, porque este es ya bastante largo.

ARTÍCULO V.

Dije en el artículo anterior, que no solo es factible la conclusion del puerto del Grao, sino menos costosa que la construccion del de Cullera; y como yo no adelanto nunca proposicion alguna sin demostrarla *à priori*, como suelen decir los matemáticos, esto es, sin hacerla indefectible, voy á probar, como ofrecí allí, que ese ponderado gasto de las obras necesarias para dicha conclusion, con que tanto aturden y asustan los oposicionistas á las gentes sencillas que no pueden ver las cosas como son, no solamente es razonable y nada exorbitante, sino inferior y no poco á lo que costaria el puerto de Cullera, aun en el supuesto de hacerse todo lo que he propuesto y mucho mas.

Para esa demostracion no voy á buscar datos de mi capricho que solo pudiesen servir, si fuesen falsos y engañosos, para alucinar á la generalidad,

ó si positivos científicos para que no los entendiesen mas que los facultativos ó inteligentes en la materia. No por cierto; he dicho que hablo al pueblo, esto es, á los hombres de sana razon aunque no tengan estudios, y voy á presentarles, para que conozcan mi buena fe, los mismos con que quieren alucinarles, quiero decir, los detalles del mismo plano del puerto de Cullera que acompaña á su folleto el Sr. Herbás, y supongo estará hecho con la debida exactitud, pues de lo contrario seria una superchería criminal que no cabe en la buena fe de ese señor, aunque camine equivocado en su opinion, segun me parece voy demostrando.

Por dicho plano, haciendo uso de su escala, resulta que el muelle, sin contar la parte del faro y la batería, tiene de largo 2,150 pies; dicho faro y batería 350, y el boquete que hay que cerrar entre el cabo y el islote de los Pensamientos 400, que suman 2,900 pies.

El fondo del mar de Cullera se supone, y creo que lo es segun lo espresan las sondas marcadas en el plano, muy superior al del mar en el Grao; pero yo prescindo de esas sondas, y supongo, no que sea duplo, que aun no bastaria para que boyaran con libertad las grandes embarcaciones sino solo dos tercios mas. Entonces los espresados 2,900 pies de muelle en Cullera equivaldrá á 4,833 y un tercio del del Grao que es dos tercios mas, cuya cantidad reducida á varas da 1,611 varas y un noveno que se desprecia, si los pies son castellanos, que sino dará mas.

Ahora bien. Yo he propuesto que se alargue el muelle en el Grao y se haga el contramuelle hasta la línea de alta mar ó de grande profundidad que supongo distante del primero 300 ó 400 varas. Pues supongamos para favorecer los oposicionistas y hacer mas evidente mi demostracion que sea menester 200 varas mas, esto es, que la prolongacion sea no de 300 ó 400 varas, sino de 600, y que el contramuelle tenga 800 de largo, que parece bastante exagerado, ¿qué resultará entonces? que habrá que hacer en el Grao 1,400 varas de muelle ó de contramuelle, que todo es uno. ¿Y cuántas son precisas en Cullera? 1,611. Luego, á pesar de mis suposiciones desventajosas contra mi propuesta, resultan 211 varas menos de muelle ó de trabajo en el Grao que en Cullera.

Los científicos, que figuren bien el perfil del muelle segun el del Grao, hallarán además en toda la longitud de los 2,900 pies del de Cullera un aumento de material ó de gasto igual á dos rectángulos que tendrán por base la que ahora tiene el declive de la grande escollera y por altura la diferencia entre los dos fondos del mar, cuyos rectángulos ó el duplo de uno multiplicado por los 2,900 pies da un volúmen de mucho valor y cuya mitad puede compensar con ventaja los dos tercios de espaldon del muelle que sale aumentado en el cálculo y no se menciona.

A esto debe agregarse el coste del faro proyectado en el escollo del Moro, el del embarcadero y la aduana tambien proyectada segun se dice en

la leyenda del plano, y mas de 18,400 pies de camino sólido que habria que hacer desde las últimas casas de Cullera hasta la citada aduana, desde ésta hasta el espresado cierre, y desde éste al muelle, que hacen noventa y dos céntimos de legua castellana, cuyos tres artículos son de muchísima entidad para mirarlos con indiferencia, y al contrario dan un valor grande á lo que trataba demostrar.

En este cálculo ó en esta demostracion, no hay nada de ilusorio, todo es tangible, todo y todos lo pueden comprobar, y solo los aferrados en decir *tijeretas han de ser*, serán los que lo nieguen: luego los gastos para la buena terminacion del puerto del Grao, no solo serán moderados con respecto á lo costosas que son esa clase de obras, sino inferiores á los tan económicos que se ponderan para ganar la voluntad de las autoridades á favor del útil puerto de Cullera, pero incomparablemente inferior al ventajosísimo del Grao para el pais y para la nacion, que tanto contraría el egoismo, y me atrevo á decir tambien la antigua mal cimentada teoría, aunque se me tache de presuntuoso, pues ante el bien de la patria debe desaparecer el pueril temor del *qué dirán* ó de esas tachas, que nunca desfavorecen cuando proceden de proposiciones plenamente probadas, como creo haber hecho hasta aquí.

Si se llevase á efecto la conclusion del puerto del Grao con el largo muelle y contramuelle que necesita y propongo, convendria para darle dignidad y seguridad militar establecer en las estremidades de uno y otro dos baterías curvilíneas que cruzasen sus fuegos en defensa de la entrada del puerto y los pudiesen dirigir tambien al frente y á los costados, para lo cual podria ponerse la artillería sobre cureñas giratorias á la *Gribeauval;* y en los centros otras dos baterías angulares ó en forma de herradura, sobre unos estribos ó contrafuertes angulares que servirian además para cortar las olas y disminuir el grande empuge del mar en los momentos en que las corrientes laterales tuviesen su mayor fuerza. Estas baterías solo serian preventivas y no necesitarian estar armadas como las otras, que además de una seguridad prudente, darian un gran tono político.

Tambien deberá construirse un faro elegante y digno de ese puerto capital valenciano, y un obelisco con la estátua de Isabel II vuelta hácia Valencia con aspecto amable, el brazo derecho tendido señalándola, y la mano izquierda puesta en el corazon: cuya alegoría querria decir: *Alli está la que por mi afecto venció con justicia á sus émulos y es feliz.*

Estas dos obras, el faro y el obelisco, deberian colocarse simétricamente en las cabezas del muelle y del contramuelle ó en los dos estribos espresados, aunque estarian mejor en otros dos estribos colocados convenientemente como ya indiqué en mi *Memoria*, para que no pudiesen sufrir nada en caso de una guerra, pues como entonces los enemigos lo primero que procuran es apagar ó inutilizar los fuegos de las baterías seria fácil que alguno de los proyectiles los destruyesen.

Y no se crea que este aumento de gasto destruiria el cálculo anterior, porque el del faro y una de las baterías equivaldria al del faro y la batería del muelle de Cullera que se cita en el plano de aquel puerto; los estribos y las otras baterías á uno de los enunciados rectángulos duplicados de aumento de obra de aquel muelle, y el obelisco al embarcadero; quedando todavía en favor de mi proposicion el gasto del esceso de varas de obra del dicho muelle, el de la aduana proyectada y el de la formacion de cerca de una legua de camino, y sobre todo la grandeza del puerto del Grao, digno de este bello cielo y este hermoso jardin perpétuo, y aun de la gran nacion española que principia á florecer á pasos agigantados.

De la proposicion que acabo de demostrar se saca una consecuencia infalible, y es que si los gastos para el puerto de Cullera consideran dichos oposicionistas que no son exorbitantes sino económicos y soportables, los del puerto del Grao deben serlo mucho mas porque serán inferiores, al paso que tendrá éste mas dignidad: luego queda probado tambien el segundo de los tres puntos generales que fijé en mi primer artículo.

En cuanto al tercero de si las ventajas del puerto del Grao pueden ser provechosas á españoles y estrangeros, sobre todo con preferencia á Cullera, no me detendré mucho á probarlo porque basta la sana razon y cuanto ha dicho el *Mercantil* en sus varios artículos, para que todo hombre imparcial se convenza de ello: sin embargo, haré las siguientes observaciones que no dejan de tener mucho valor.

En el Grao hay ya construidos bastantes almacenes y mucho local para todas las maniobras y todo el servicio de un gran puerto, y en Cullera ni hay esos almacenes ni ese local, porque el mar, segun el plano presentado por el Sr. Herbás, lame las vertientes del S. del monte de las Zorras, y casi los del E. hasta la aduana proyectada.

En el Grao hay una aduana establecida, y en Valencia que está un paseo todas las oficinas principales que facilitan todas las operaciones mercantiles, políticas y militares, y en Cullera seria preciso mucha pérdida de tiempo por esa causa, y un aumento considerable de gastos aunque se estableciese el ferro-carril que se supone.

En Valencia está todo el giro y todo el centro del comercio, y en Cullera no podria estarlo mientras no se hiciese una villa ó ciudad populosa, pues hasta ahora tiene muy poquísima representacion para atraerse la atencion de españoles y estrangeros.

En Valencia hay abundancia de fondas y alojamientos para la multitud de gentes que atraeria la conclusion del puerto, y aun entonces habria mas, y en Cullera no habria donde meterse, y esto solo retraeria á muchos de dirigirse allí.

En Valencia hay mil atractivos y un clima benigno que haria grande la concurrencia al puerto del Grao, y en Cullera no hay ningun atractivo, ni

los arrozares permiten que aquella atmósfera sea tan sana como la de aquí.

Si se supone que construido un ferro-carril de Cullera á Valencia acercaria entre sí ambos puntos, tambien puede construirse con mucha mas facilidad otro del Grao á Valencia, y entonces seria como si el puerto estuviese en esta misma ciudad.

El gasto del puerto del Grao seria moderado en razon á esa clase de obras, á su dignidad y categoría, y el de Cullera no lo seria tanto ni tendria la misma representacion.

Finalmente, en Valencia está el punto de concurso de todas las vias para el interior y todos los medios de trasporte, y en Cullera ni hay esos medios ni siquiera un camino mediano, pues los que hay son tan malos que se ponen intransitables con las mas pequeñas lluvias.

La Francia (segun tengo oido á franceses de categoría, de conocimientos y de buena fe) desea la conclusion del puerto del Grao por su inmediacion á Valencia que tanto aprecia, y sentiria se prefiriese el insignificante puerto de Cullera; y aunque esto parecerá de poco valor á algunos, no es sino muy importante, porque da á entender que si se hace preferentemente el puerto de Cullera la concurrencia á aquel mercado será nula ó muy escasa por los franceses, y prefiriéndose el del Grao será mucha, y esto es ya sumamente ventajoso á favor de éste, porque es una gran nacion que enriquece nuestro comercio con lo mucho que nos trae y nos lleva.

Luego no hay nada que caminando de buena fe incline á creer que el puerto de Cullera sea preferible al del Grao; sin que por eso se deje de conocer lo útil que seria el que además de acabarse éste se construyese aquel, como ha manifestado el *Mercantil* en los bien entendidos artículos que ha publicado y habrán visto con gusto todos los que sin pasion se interesen por el bien del pais y de España.

Omito hablar de los medios de construccion del puerto que defiendo, porque ya lo hice en parte en mi nominada *Memoria*, y concluyo diciendo lo mismo que el señor Herbás, pero en sentido opuesto: las personas imparciales no dudo reconocerán la necesidad de un puerto en este peligroso golfo y la posibilidad de obtenerle, si no con las ventajosas circunstancias de uno natural, al menos con las regulares y precisas á esta clase de obras que tendria despues de concluido el artificial del Grao; si las autoridades todas de la provincia y el gobierno de S. M. se deciden á favor de su conclusion por la utilidad que daria en todos sentidos.

Y si con estos artículos consigo hacer que desaparezcan las preocupaciones y los temores que han hecho concebir los émulos de los valencianos de que es imposible la construccion de ese desgraciado puerto, habré satisfecho mis desinteresados y justos deseos y hecho acaso á la patria el mejor de mis dilatados buenos servicios.