

L-117-10

ALHÓNDIGA DE MADRID,

PROYECTO

POR

D. FEDERICO FALLOLA.



MADRID,

IMPRENTA, ESTEREOTIPIA Y GALVANOPLASTIA DE ARIBAU Y C.^ª
(SUCESESORES DE RIVADENEYRA),

IMPRESORES DE CÁMARA DE S. M.
calle del Duque de Osuna, número 3.

1875.

Ayuntamiento de Madrid

FM-2239

ALHÓNDIGA DE MADRID,

PROYECTO

POR

D. FEDERICO FALLOLA.

58/12909



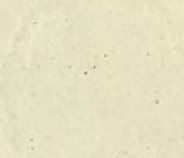
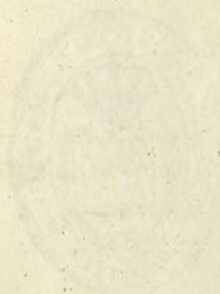
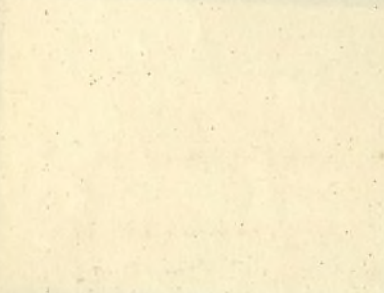
MADRID,
IMPRENTA, ESTEREOTIPIA Y GALVANOPLASTIA DE ARIBAU Y C.^ª
(SUCESTORES DE RIVADENEYRA),
IMPRESORES DE CÁMARA DE S. M.,
calle del Duque de Osuna, número 3.
1875.

Ayuntamiento de Madrid

AYUNTAMIENTO DE MADRID

PROYECTO

DE RECONSTRUCCION



ALHÓNDIGA DE MADRID.

I.

Idear, inventar, trabajar : tal es la mision del hombre.

All right, la divisa de los norte-americanos, es la de la humanidad entera.

Nuestras necesidades son, á no dudarlo, esencialmente progresivas ; apénas hemos satisfecho una, que nace otra, hija de aquélla.

Sin remontarnos á los tiempos relativamente lejanos del corregimiento del señor Marqués viudo de Pontejos, cuando en materia de edilidad pública esta coronada villa se podia equiparar al último lugar de España ; sin remontarnos á esos tiempos, preciso es confesar que desde los años prósperos que siguieron á la guerra de Marruecos, se han llevado á cabo en Madrid verdaderos milagros de trasformacion, que hacen de esta capital una de las más elegantes de Europa.

Ciñéndonos á un solo ramo, recordaremos lo que eran las antiguas plazuelas, en las cuales hemos visto sustituir á los tradicionales harapos, bajo los cuales se cobijaba la venta al pormenor, con cajones de madera, hechos á propósito, cubiertos, pintados y algunos bonitamente adornados. El cajon no habia acabado de posesionarse de las plazas, que ya los naranjeros de la plaza de la Cebada quitaban las andrajosas esteras de sus puestos para levantar un bonito cobertizo de hierro ; al mismo tiempo, la administracion municipal reedificaba la intervencion de granos, á la cual daba un vistoso tejado de zinc ondeado.

Todavía las plazuelas no habian tenido tiempo para revestir sus galas nuevas y se estaba ideando la construccion de mercados monumentales, que se ha llevado á cabo con tanto éxito.

Los magníficos edificios de la plaza de la Cebada y de la de los Mostenses son, en efecto, de lo mejor que se conoce entre los de esta clase, y fuera de las célebres *Halles* de París, que no admiten comparacion con nada, pueden entablar y sostener una ventajosa competencia con los mercados que se están acabando en Berlin y en Nápoles.

Y es aquí donde resalta la ley que hemos indicado : la notable é importante mejora que se acaba de plantear en el modo de ser de las plazuelas, exige otra precisa que ya se impone. En efecto, los edificios de la Cebada y de los Mostenses son aptos para el movimiento y tráfico de los mercados de *detalle*,

donde los géneros se menudean á la punta de las necesidades del consumidor; pero de ninguna manera y bajo ningun pretexto pueden ser utilizados como mercados al pormayor, prohibiéndoselo su posicion topográfica y hasta las condiciones arquitectónicas de su infer y superestructura.

La mole que ocupa la plaza de la Cebada parece haber estrechado las calles que la circunvalan, y aunque así no sea, aunque hayan quedado vías amplias de circulacion para los que van á la plaza con una cesta al brazo, la verdad es que en las afueras no ha quedado el espacio más estrictamente necesario para los que van á la compra con un carro ó un camion, cual sucede en un mercado al pormayor. Tampoco queda sitio adentro; no hay ni cabida ni disposicion para ello en el piso principal; y si la venta al pormayor tiene lugar juntamente con la al pormenor, se armará un peligroso é inextricable desórden. En cuanto á bajar el mercado al pormayor al subsuelo, *underground* de los ingleses, es imposible tambien, porque los sótanos de la Cebada y los de los Mostenses no tienen ni luz ni entrada: contruidos para cuevas y llenando perfectamente su objeto, han sido dotados con la menor dósis posible de luz, no recibiendo más que una exigua racion de ella por las ventanas de la periferia del edificio; y el suponer que los cristales colocados en el piso desempeñarán el papel botoférico que les ha sido asignado, es una ilusion que quedará bien pronto desvanecida por el lodo, la sombra de las faldas de las mujeres, y ántes de todo la misma escasez de luz que se notará en el piso principal. Siempre perfectamente apropiados y adecuados al régimen general del edificio, llamados á ser únicamente la trastienda de los puestos de venta, los sótanos de la plaza de la Cebada no comunican con el exterior más que por dos puertas insuficientes en el fondo de un patio, donde á lo sumo cabe un camion, situado á lo extremo de un callejon estrechito en el cual los carros podrán difícilmente *colarse*.

Otro tanto se puede decir de la plaza de los Mostenses, la cual es ademas demasiado excéntrica para pensar sériamente en traerla las ventas al pormayor: los dos mercados nuevos han sido proyectados como mercados al pormenor; como tales satisfacen á todas las condiciones del programa, pero no se les puede exigir más.

II.

Los mercados al pormenor son verdaderos bazares; es preciso que, sin pérdida de tiempo, encuentre uno en su recinto todo lo que hace falta para acallar las necesidades diarias del comer, para las cuales no se suelen tener grandes acopios, no prestándose á ello la naturaleza de los efectos que requieren y faltando á la mayor parte de los compradores los recursos indispensables, pues es precisamente aquel problema diario del comer, que no saben tantos hombres al despertarse cómo por la tarde lo resolverán.

Todos los productos que constituyen el patrimonio de los mercados se venden tambien en tiendas, pero excepcionalmente; el poco valor que tienen aquéllos no permite que vayan recargados con los gastos correspondientes al alquiler de la tienda y mayor subsidio que ha de satisfacer el tendero. Esa es la razon por la cual se toleran los vendedores ambulantes que no satisfacen más que una licencia de un coste bien inferior al de la del puesto ó de la tienda.

Así se establecieron las antiguas plazas, donde gratuitamente estacionaban los productores en busca de compradores; luégo con los productores se mezclaron los revendedores; los asientos se hicieron fijos; el uno trajo un banco, el otro un quitasol; en un dia de apuro, el ayuntamiento encontró allí una materia imponible y echó una contribucion sobre los puestos; del pago de la contribucion procedió una especie de derecho secundario de propiedad, posesion ó usufructo, miéntras el titulario del puesto sol-

ventaba su cuota; el derecho de propiedad ó posesion produjo el de construccion; el quitasol se bajó hasta el suelo y se hizo abrigo ó choza; la choza se robusteció y se hizo cajon; el cajon á su vez se transformó en las esbeltas y bien proporcionadas galerías de hierro y cristal de las actuales plazas de la Cebada y de los Mostenses.

No debe perderse de vista que á pesar de sus brillantes trasformaciones, el mercado al pormenor debe conservar á sus puestos precios ménos elevados que los de las tiendas; así es que en París, por ejemplo, donde los alquileres comerciales é industriales han alcanzado tipos fabulosos, los puestos de los mercados siguen sin variacion desde cincuenta años, oscilando de 2 pesetas diarias á 15 céntimos, segun los barrios y la colocacion.

La baratura de los alquileres, y como corolario la de los efectos, son la razon de ser de los establecimientos de esta clase y de su elevacion al rango de establecimientos de utilidad pública.

Hecho el análisis de los mercados al pormenor, pasaremos al de los mercados al pormayor, no debiendo de confundirse aquestos con aquellos.

III.

El poner el consumidor en relaciones directas y constantes con el productor, con el objeto de evitar el estéril recargo de los intermediarios, es un ideal utópico, dada la diversidad de nuestras necesidades y los distintos manantiales donde se satisfacen. El productor que sirve al consumidor ya es un comerciante, y tiene que sacrificar una especialidad á otra; ademá ha de hacerse comerciante, puesto que para vender la sal de sus salinas tiene que ofrecer también pimienta de Ultramar. El comerciante es necesario, porque concentra en su tienda productos que se cosechan á miles de leguas unos de otros y que se consumen en una diferente escala y con una diferente intensidad, ahorrando al consumidor, en cambio de una corta prima, el recargo incommensurable que le corresponderia si el productor de un saco de café, en Cuba, tuviere que venir á detallarlo en la puerta del Sol, ó si un cosechero de cominos tuviese que estarse todo el dia en el mercado para despachar dos onzas de su desusada cosecha.

Por parásito que le hayan declarado ciertas escuelas, el comerciante es un intermediario del cual ni se debe ni se puede prescindir; en materia de frutas y legumbres, ese comerciante rudimentario es el vendedor ó revendedor.

Este compra frutas y legumbres de los hortelanos ó campesinos que acuden á la plaza con ánimo de despachar cuanto ántes, á fin de volver á su casa y á su trabajo; luego los arregla, los clasifica, los trasfiere á otra parte más cómoda para el consumidor, y los tiene todo el dia, á todas horas, á la eleccion de su caprichoso cliente, el cual, por una cantidad ínfima, pide veinte productos distintos que no se proporcionaria en dos horas si para cada uno de ellos tuviese que dirigirse á un sitio separado, y todos aquellos pasos no los tuviese andados el revendedor para realizar su surtido.

Muchas veces sucede que el productor que cosecha mucho pone un puesto, á fin de lucrarse él mismo la prima que el revendedor le hubiese cobrado, ó bien que el revendedor, algo aventajado, arrienda huertas ó compra en los puntos de produccion, con el fin de acumular las ganancias: en ambos casos existe la relacion directa, pero sin menoscabo de los fueros del comercio, el cual, por sus mayores ganancias y atractivos, viene á ser el ramo preferido, eliminándose poco á poco el productor.

A esos medios primordiales de surtirse los mercados hay que agregar otro, muy generalizado desde algunos años por los ferro-carriles: ese es la consignacion ó expedicion á favor de uno de mercancías

que se han de vender por cuenta del remitente y *au mieux de ses intérêts*, según la expresión de la legislación francesa.

Para todas esas operaciones, unas porque requieren harta velocidad, otras porque requieren publicidad, preciso es que haya mercados al pormayor donde productores directos, productores indirectos y tratantes puedan encontrarse fijamente ciertos días ó á ciertas horas con los revendedores, evitándose una gran molestia personal y una notable pérdida de tiempo.

A ese coeficiente se unen otros dos que son ineludibles : el de la constatación del peso y el de la constatación de precios.

No hay producto que tenga un precio fijo : la ley de la oferta y de la demanda es la que regula los precios ; es así que, conservando exactamente la misma potencia nutritiva ó alimenticia que debería ser la reguladora del precio, un hectólitro de trigo puede, en un mismo sitio, valer 10 ó 100 pesetas, según los días, los meses ó los años. Si esas alteraciones de precios son indiscutibles tratándose de mercancías que se pueden conservar, serán todavía más sensibles tratándose de productos efímeros por la mayor parte, y que desmerecen por minuto hasta que queden convertidos en podredumbre.

Si la generalidad de las ventas no tuviera lugar en un sitio determinado, se haría imposible el indagar las exigencias de la demanda ó averiguar la abundancia de la oferta ; y los precios de tantos géneros usuales vendrían á ser un oscuro enredo en el cual lucharían en guerrilla la mentira y la necesidad, de cuyo desorden dimanarían tales ruinas y pérdidas que al cabo de poco tiempo no quedarían ni revendedores ni productores que quisiesen exponerse á tamañas contingencias.

Otro tanto podríamos decir del peso ó de la medida. Si no hubiese pesadores y medidores públicos, vendedores y compradores no llegarían á ponerse de acuerdo, cuyas desavenencias ocasionarían una sensible pérdida de tiempo.

En efecto, los hombres que se dedican á las profesiones más relacionadas con los mercados están acostumbrados á sudar penosamente cada peseta que ganan, y se harían matar por algunos céntimos que el banquero desdeñaría de sumar.

No se vaya á creer que las clases de la sociedad más especialmente consumidoras están desinteresadas en los inconvenientes que acabamos de señalar : sobre ellas, finalmente, gravita el peso de todos los quebrantos inherentes á todas esas profesiones, á todos esos oficios, cuyo modo de estar las tiene sin cuidado : por un extraño fenómeno, las gabelas no afectan á los que las satisfacen : así no es el casero quien paga la contribución, sino el inquilino ; no es el comerciante quien paga el subsidio, que es el consumidor : lo mismo pasa con los quebrantos que experimenta el verdulero ó el frutero : quien los paga, en resumen, es el que en Fornos se come un tomate relleno ó un albaricoque en dulce.

IV.

Imponiéndose *ipso facto* la necesidad de un lugar de contratación para las relaciones entre productores y revendedores, donde no lo hubo, sin ánimo preconcebido, por un acuerdo anónimo y espontáneo, se embargó para ello el sitio más céntrico y por consiguiente más concurrido : la calle ó la plaza Mayor, la que conducía al palacio municipal, á la iglesia ó al pretorio, según que en el pueblo predominaba la influencia municipal, clerical ó curial, conforme se ha visto en París los bolsistas invadir los *boulevares* y en Madrid las aceras de la Puerta del Sol, antes de establecerse el Bolsin.

De esa reunion confusa de hombres, de animales y de efectos resultaba una perturbacion periódica, tanto más de sentir en las poblaciones grandes que hay más vagos y ociosos y que las plazas han de estar todo el dia abiertas, porque muchos no tienen para la compra más que lo que á la noche han ganado con el trabajo del dia. Ademas de esos inconvenientes importantísimos para la policía urbana, existian otros, y es que aquellas aglomeraciones heterogéneas son muy fáciles de sublevar, habiendo tenido principio no pocos motines en los mercados de antaño. Fuera de la agitacion política que se puede desarrollar en estos sitios cuando están, digámoslo así, en la calle, existe otra causa permanente de disturbio, cual es la rivalidad que se suele establecer entre revendedores y consumidores, cuya rivalidad encarece los objetos, con notable perjuicio de los demas vecinos, y da lugar á numerosas reyertas promovidas á veces por los mismos consumidores en hostilidad con los revendedores; otras, por aquellos, para dificultar las relaciones entre productores y consumidores, y no pocas por utilitarios de baja esfera, á fin de aprovechar el desórden, el cual llegó á tal punto, que en várias poblaciones los productores dejaron de concurrir á las plazas, negándose á abastecerlas.

Tan flagrantes conflictos obligaron á las administraciones municipales á tratar de remediar sus causas, creando todo un código especial, señalando para la venta al pormayor sitios, dias y horas, descendiendo á ese refinamiento de reglamentacion pueril y minuciosa, en el cual tanto se han afanado nuestros gobernantes desde Moisés hasta algun que otro legislador contemporáneo.

En Madrid es donde más se ha respetado en todos tiempos la libertad de contratacion, llegando la licencia en esta materia hasta el punto de recorrer las calles de esta capital verdaderas bandas de productores, más ó ménos auténticos, como el jamonero, el ajero, el arropero y demas tipos callejeros bien conocidos.

Sin embargo, á pesar de la tolerancia municipal, á pesar de los hábitos indómitos del pueblo y de la profunda consideracion con la cual se mira la libertad que llamaremos doméstica, se estableció espontáneamente y por la fuerza de las circunstancias, un mercado al pormayor en la plaza de la Cebada, ántes de su trasformacion, y en las escarpadas rasantes de la plaza de la Paja, donde existe hoy mismo un principio de centro de contratacion, con sus corredores de frutas y de legumbres, corredores libres, informales bajo el punto de vista legal, pero que, conocedores de vendedores y compradores, prestan todos los servicios de su instituto.

Ademas de la necesidad de desembarazar la vía pública de tantos estorbos, otro motivo que ha influido sobre la centralizacion de las ventas al pormayor en puntos determinados ó mercados, ha sido la conveniencia de someterles á cierta vigilancia *sui generis*.

Entre los productos que más especialmente se tratan en los mercados, los hay cuyo sér y estado pueden ejercer una influencia nociva sobre la salud pública, como las setas, donde son un importante factor de la alimentacion pública, y tambien las frutas en momentos de epidemia.

Ese servicio de inspeccion higiénica es difícil de prestar á la entrada de las poblaciones, porque en el mismo recinto urbano se suelen recoger productos análogos, y porque esas constataciones no se pueden confiar más que á agentes probos, concienzudos y peritos, que no se pueden repartir á todas las entradas de la ciudad sin un gasto demasiado elevado. Centralizando la venta al pormayor se puede centralizar la vigilancia y conseguir que sea rápida, acertada y económica.

Consideraciones de igual índole se han tomado en cuenta para asegurar la percepcion de los derechos de puertas ó de consumo, á los cuales precisamente van más especialmente sometidos los artículos propios de los mercados al pormayor, lográndose así un cobro equitativo, fácil, barato y racional de la contribucion.

V.

Si, pues, no hay en Madrid mercado al pormayor, ya que no podemos considerar como tal ni la plaza de la Paja ni los sótanos de la Cebada ó de los Mostenses, los cuales tampoco pueden pretender ese título con arreglo al pliego de condiciones que rigió para su concesion;

Si el establecimiento de un mercado al pormayor entraña una verdadera necesidad en la cual se aunan los intereses de los productores, los de los revendedores, los de los consumidores y hasta los del fisco municipal;

Si se desprende una antítesis improcedente é injustificada de la existencia de dos magníficos edificios, como el de la Cebada y el de los Mostenses, para la venta de un manojo de cebollas, mientras que la contratacion de miles de arrobas de frutas preciosas se hace al aire libre, sobre el desigual empedrado de una especie de despeñadero;

Si todos esos argumentos son positivos, ineludibles, contundentes é irrefutables, es evidente que la construccion de un mercado al pormayor en buenas condiciones topográficas, económicas y arquitectónicas, es una necesidad que sin más tardar se debe tratar de satisfacer.

Indicarémos, aunque ligeramente, por razones fáciles de apreciar, otra consideracion que á esa necesidad permanente y constante la da un carácter de urgencia.

La sustitucion de una lujosa y atrevida cúpula de hierro y de cristal á los abrigos primitivos de las plazas de la Cebada y de los Mostenses no se ha verificado sin grandes gastos, y todos saben las cuantiosas sumas que la Empresa de los mercados ha invertido en ellos: de creer es que ésa no ha obrado así por filantropía, ni por amor al ornato público ó á la estética: se ha propuesto, al contrario, lucrarse en ellos, y es justo que encuentre en su especulacion la crecida remuneracion, á la cual sus sacrificios la hacen acreedora. La consecuencia forzosa de esas premisas es la necesidad para ella de cobrar alquileres mucho más elevados que los que los revendedores adeudaban ántes, y como quiera que ese aumento no corresponde á ninguna crez ó mejora de las mercancías, han de recargar puramente el costo de las mismas. Así el revendedor que pagaba al año 100 pesetas de alquiler, y vendia por valor de 20.000 pesetas, si mañana paga 1.000 pesetas, tendrá que aumentar en 900 por 100 el recargo que imponia á sus géneros por razon de alquileres: es decir, que si en el precio de un objeto comprado en el mercado los gastos de alquileres entraban por 0,10, en adelante entrarán por 1, con esa agravacion, que siendo las fracciones incobrables, la lechuga que se vendia por un ochavo se cobrará á dos.

No discutiremos la hipótesis de no aumentarse los alquileres de los puestos: lo ha hecho así la municipalidad parisiense, y á pesar de la excesiva presion que se ejerce sobre productores y tratantes, no le producen las *Halles* el 3 por 100 de lo que costaron, sin hacer entrar en funcion de capital el valor de los terrenos ocupados por los antiguos *Piliers des Halles*.

Hay allí un formal y serio peligro contra el cual es preciso precaverse; puesto que como no han de crecer sincrónicamente las rentas ó salarios de los madrileños se rompería la concordancia que debe existir entre las mejoras de todas clases, menor sería la suma de necesidades que se podrian satisfacer con una cantidad determinada, y resultando más costosa la satisfaccion de cada una de ellas, disminuiría el bienestar general, cuyo constante crecimiento es el fin de toda administracion racional.

Pues bien, para atenuar los desastrosos efectos de un encarecimiento anormal, aunque justificado, es

imprescindible perfeccionar, es decir, abaratar el costo de las operaciones previas á la venta al pormenor, las cuales constituyen los gastos generales del revendedor, gastos cuyo saldo incumbe definitivamente al consumidor, conforme lo hemos explicado.

Esa mejora, esa perfeccion, esa economía, esa baratura, las hemos de encontrar precisamente en el establecimiento de un mercado al pormayor que satisfaga á todas las condiciones que el estado presente de la ciencia de la edilidad pública exige de los establecimientos de esta índole.

VI.

Cuando el viajero llega á una ciudad nueva de la América del Norte, no puede menos de sorprenderse y admirar el *comfort* con el cual allí se vive; la economía, con la cual cada uno en su casa goza de los adelantos y refinamientos de la moderna civilización: medios de transporte, medios de circulación, calor, luz, agua, todo está al alcance de todos, con los desagües más enérgicos y los desahogos más higiénicos. Muchos, al volver á este continente, nos abruman con descripciones lisonjeras, á la par que con recriminaciones sin fin, contra nuestros administradores, ediles, ingenieros y arquitectos.

Es que nuestra vieja Europa está expiando el pecado original de su antigua civilización, liquidando un largo pasado de necesidades distintas de las actuales.

Todos los habitantes de Madrid que han presenciado las gigantescas obras llevadas á cabo con tanta maestría y precisión por los ingenieros del Canal de Isabel II, para la distribución y evacuación de las aguas, pueden comprender lo que cuesta el establecimiento de una canalización y de un alcantarillado en una ciudad antigua donde ambos servicios no se habían iniciado más que de un modo imperfecto y caprichoso. Todas las operaciones que tienen que amoldarse á lo preexistente presentan las mismas dificultades: distribución de gas, ensanche de las vías públicas, rectificación de rasantes y alineaciones, todo es difícil, pesado, costosísimo, si lo nuevo ha de tener en cuenta lo viejo. Reforma hay, como el establecimiento de un calorífero, que se hace muchas veces imposible.

Señalarémos un punto notable en el cual aparece, sin remedio posible, la inferioridad orgánica de las poblaciones antiguas, para con las nuevas de toda planta: ese es la colocación, á mano, del gran instrumento de la vida moderna, del ferro-carril.

Por no haber concedido á las vías férreas desde su origen toda la importancia que merecían; por no haber discernido bien todo el partido que de ellas se podía sacar, y por haber tenido que disminuir su coste en cuanto cupiere á fin de poderlas realizar, se han situado sus estaciones en puntos excéntricos, y como inmediatamente, ha aumentado la densidad de la población en sus cercanías, hoy es imposible ya vencer racionalmente la distancia que las separa de los centros del movimiento y tráfico: de allí nace un doble perjuicio: el primero, para el público que goza menos comodidades; el segundo, para las empresas, que tienen menos viajeros. Así es evidente que si el ferro-carril del Norte ó el de Madrid á Zaragoza y Alicante, tuviesen sus estaciones en la Puerta del Sol, crecería fabulosamente el número de viajeros, particularmente en lo que se refiere á cortos trayectos.

Si el estar las estaciones de los ferro-carriles alejadas del centro de las poblaciones es una gran defectuosidad en lo que concierne á los viajeros, que por fin son bultos automáticos, que se manejan por sí solos, ¿cuál no será esa defectuosidad en cuanto á mercancías?

Sin ir á buscar ejemplos fuera, harémos notar que en Madrid cuesta lo mismo para acarrear una to-

nelada de mercancías desde la estacion de Atocha ó desde la del Príncipe Pío, que podria costar para trasportarla á 24 kilómetros; de modo que para todo recorrido inferior á 24 kilómetros, el ferro-carril, ese útil tan maravilloso, tan necesario, tan indispensable, que de desear sería que cada uno lo pudiese traer á la antesala de su habitacion; de modo, pues, que para todo recorrido inferior á 24 kilómetros, el ferro-carril se deja aventajar por la traccion ordinaria: en efecto, ni Getafe y su contorno, en la línea de Alicante, ni Vallecas y Vicálvaro en la de Zaragoza, ni Pozuelo ni las Rozas en la del Norte, tienen tráfico mercantil con Madrid por medio de las vías que las atraviesan.

En Lóndres, á fuerza de millones y por la especial construccion de los edificios, se ha podido conseguir el acercar los viajeros á las cuevas de sus casas, pero no las mercancías á los mostradores del *Strand* ó de *Oxford Street*.

Si en la manutencion de todas las mercancías es de sentir que las vías férreas no puedan deslizarse por el interior de los almacenes y tiendas, ménos sensible es tratándose de mercancías que han de estacionar dias y meses en los estantes del tendero, que no refiriéndose á otras de clase distinta que son inmediatamente asimilables, que han de pasar directamente de la mesa del vendedor á la cocina individual, y que no hacen más que atravesar los almacenes.

VII.

En tiempos que nos parecen distantes por una ilusion de óptica, pero que no lo son, la falta de caminos buenos y de seguridad limitaba el radio de abastecimiento de los mercados, para con los productos que no son suceptibles de una larga conservacion, á algunos cortos kilómetros, es decir á la distancia que de sol á sol podia recorrer una caballería á paso, deducido el tiempo necesario para la vuelta, estancia en el mercado y retorno; despues, mejorándose los medios de comunicacion y dificultándose los encuentros nocturnos por la institucion de la Guardia Civil, el radio de abastecimiento se alargó á lo que los frutos podian recorrer sin echarse á perder, á razon de 3 kilómetros por hora.

Entónces era corto el crecimiento posible de las grandes poblaciones, porque reunidos un millon de hombres en un lugar privado de comunicaciones fluviales ó marítimas, no hubiesen podido alimentarse; pero los ferro-carriles extendieron su red, y el radio de abastecimiento se alargó en la proporcion de 3 á 60, que es la velocidad kilométrica con la cual los ferro-carriles trasportan los géneros frescos en los trenes expres. Así es que cumpliendo la ley de atraccion, las agrupaciones se han hecho importantísimas.

Los productos más delicados, la leche por ejemplo, puede consumirse á 600 kilómetros de los pastos donde se ha elaborado, cuando en tiempo de Felipe II ni siquiera de Villalba ó del Escorial se hubiese podido llevar.

Pudiendo el comercio de legumbres, frutas y comestibles análogos constituir grandes operaciones mercantiles, se ha consultado la ciencia; se ha tenido en cuenta sus consejos, porque en ello iba envuelto el interes privado; se han perfeccionado los medios de conservacion; se han mejorado los medios de embalaje y de envase, de modo que hoy el radio de abastecimiento de los mercados no tiene más límites que los de nuestro planeta, pudiendo comerse indistintamente en Lóndres un solomillo arrancado á un buey, de las Pampas ó á uno del Yorckshire; la pierna de un carnero de Australia ó la de uno del Sussex; una piña madurada al sol de Cienfuegos, ó un melocoton miniado en Montreuil.

No hay fruta ni legumbre que se coma usualmente en Madrid y que no pueda venir indiferentemente de las huertas de Valencia ó de las del Butarque.

El solo inconveniente que tenga el transporte de frutas y legumbres por los ferro-carriles proviene de las maniobras algo toscas á las cuales su manutencion puede dar lugar, y particularmente su descarga en las estaciones de primer orden.

El dueño de la mercancía la trata con cierto cariño, por la cuenta que le trae, y cuando descarga su carro lo hace con toda clase de cuidados y de miramientos, á fin de que los efectos no reciban ningun choque, que, lesionando sus tejidos, afearia su apariencia ó afectaria su cualidad, porque todo desperfecto en los géneros se convierte en pérdida para él. No pasa lo mismo con el mozo de ferro-carriles, *l'homme d'équipe*: tan indiferente como el cirujano en presencia del paciente, maneja los bultos que le toca descargar, sin más manía que la precisa para salvar la poca responsabilidad que le podria caber, si de intento los estropeára, y deja rodar una banasta de uvas con el mismo estoicismo que si fuere un cantuco.

Esa apatía que tanto escandaliza al comercio, es inevitable como inherente al ejercicio prolongado de toda profesion. Los consignatarios creen que se podria remediar el mal dejándoles el cuidado de descargar sus expediciones; pero ese sistema mixto, útilmente empleado para la manutencion de mercancías que llegan por wagon completo, no es aplicable al transporte de comestibles frescos, porque en una unidad de transporte caben várias unidades de consignacion, no siendo racional el esperar que el consumo y el comercio se desarrollen hasta el punto de venir las fresas, por ejemplo, á una sola consignacion y por unidades de 10.000 kilógramos.

Por otra parte, en los percances experimentados por frutas y legumbres, la responsabilidad de las Compañías es ilusoria, siendo difícil el discernir claramente la causa eficiente de la inutilizacion de los efectos, los cuales son la mayor parte de una naturaleza tan fugaz y tan frágil que hasta los portes se han de cobrar adelantados, porque la menor duda, tergiversacion ó morosidad por parte del consignatario en entregarse de la mercancía, originaria su completa destruccion, y subsidiariamente la pérdida del precio de transporte.

VIII.

Todos esos inconvenientes desaparecerian; la duracion de las manutenciones se acortaria; los efectos llegarían mejores y más frescos; los gastos generales decrecerían, y, en su consecuencia, los precios de venta se rebajarían; con una misma cantidad se satisfarian más necesidades; el radio de abastecimiento se alargaria; se podrian dejar madurar ó sazonarse más á tiempo las frutas y legumbres; las Empresas de ferro-carriles se librarian de enojosas reclamaciones; los muelles se verían libres de una nube de consignatarios que estorban las maniobras y demas operaciones, y, por fin, con arreglo á la ley económica, los transportes podrian verificarse en porte por cobrar: todo lo cual redundaria en provecho del productor, porque siendo menores los gastos que median entre el punto de arranque y el de consumo, resulta mayor el precio en el de produccion; en provecho del comerciante, porque menor sería la suma de sus quebrantos, gastos generales é imprevistos; en provecho del consumidor, porque, disminuidos los gastos, la competencia se encargaria á la vez de disminuir los precios de venta.

Tan trascendentales ventajas pueden conseguirse estableciendo el mercado al pormayor en una situacion tal que los wagones que se carguen de pescado en Pasajes, ó de melones en Valencia, puedan arribar directamente y sin trasbordo de ningun género á los puestos de venta.

Ese *desideratum* es difícil de conseguir: los ingleses, vista la dilatada extension de la agrupacion londonense, han desistido de buscar una solucion sin objeto. En París para meter las *Halles* en comunicacion con las vías férreas, se han ideado el proyecto Balthard, que se componia de un atrevido viaducto tendido sobre la mitad del pueblo, y el proyecto Flachet que era un espacioso túnel de 3 kilómetros de largo. Pero cuando hubiese sido posible el emprender la realizacion de uno de esos proyectos, ya se habian adoptado respecto á las vías públicas y al alcantarillado medidas tales, que semejante construccion, aérea ó subterránea, hubiese originado una honda perturbacion. Se ha renunciado á todo empalme, y en su lugar se estudia un proyecto de traslacion des *Halles* en un punto fácil de enlazar con los ferro-carriles, conforme se ha hecho para los mataderos de la Villette y mercados de Sceaux y Poissy.

Algunos mercados especiales en Lóndres como Smithfield Market, Billingsgate Market y otros que no recordamos, comunican directamente con los ferro-carriles.

Los mercados centrales de Berlin y Nápoles, bien conocidos por los escándalos financieros de su gestion, deben de comunicar tambien con los ferro-carriles; el mismo requisito se encuentra en el proyecto de mercado central de Viena, el cual está al estudio desde el año de 1869.

En Madrid es obra ardua el satisfacer esa obligacion.

La poblacion es antigua; ha principiado sin prever su futura grandeza; se ha desarrollado paulatinamente y sin orden ni concierto; las viviendas son muy apiñadas y sentadas sobre un terreno accidentado, surcado por profundos barrancos; su topografia se presta poco á dar paso á las líneas tan tiesas y á las rasantes tan implacables de las vías férreas, si se quiere que esas vías, desde los pequeños valles donde se ocultan sus estaciones, pasen al casco de la villa.

Tampoco, —y no es poca complicacion ésta, — debe dejarse de tomar en cuenta el que un mercado al pormayor, para llenar su objeto, se ha de situar en un punto céntrico, si no su papel sería el de dar margen á una estéril manutencion más, estableciéndose el verdadero mercado en las estaciones, en las posadas, en las calles, en las tabernas, en todas partes ménos en aquellas donde se le hubiere querido arrinconar indebidamente. Es lo que sucederia en Madrid si se quisiese desterrar el mercado al pormayor en los terrenos llamados del ensanche, los cuales vienen á ser el *Westend* de esta reducida *city*.

IX.

El mercado al pormayor de Madrid se ha de alzar en un punto relativamente céntrico, á la menor distancia posible de los mercados al pormenor, y en un barrio donde haya hábitos y costumbres de trabajar, ó más propiamente de *tragar*.

El municipio no tiene terrenos á propósito; y en cuanto á las plazas actuales que no son de propiedad particular, deben cuanto ántes trasformarse en elegantes edificios como los de la Cebada y de los Mostenses, sin que se pueda concebir la peregrina idea de convertir en mercado al pormayor la plaza de San Miguel ó la del Cármen.

Para proporcionarse la suficiente área se hace preciso, pues, acudir á la expropiacion forzosa.

Pero si los mercados, imponiéndoles una estructura monumental, son una especulacion dudosa, serian de todo punto imposibles si á los gastos de construccion se hubieren de agregar los de compra de terrenos caros.

En Madrid la operacion sería insensata, porque siendo la poblacion relativamente pequeña, el capital empleado no podría ni soñar una equitativa remuneracion.

Esta es una dificultad seria que hemos considerado de frente y que nos hemos propuesto resolver.

Primeramente sentaríamos que, sin pretender igualar las magnificas construcciones de la plaza de la Cebada y de los Mostenses, el mercado al pormayor, en cualquiera parte que se coloque, debe ser grandioso y monumental, cual conviene á la capital de España.

De modo que costo de los terrenos, costo de los edificios y baratura de los servicios prestados, son los tres términos opuestos que queremos conciliar, lo que esperamos lograr trayendo á los mercados al pormayor otra clase de utilizacion que aparecerá como secundaria, pero que en realidad proporcionará las mayores y más seguras ganancias.

Los productos que suelen presentarse en los mercados al pormayor son las frutas y legumbres verdes y secas, que los usos domésticos pueden asimilarse directamente, vendiéndose de distinta manera los que, aunque naturales, son el resultado de una especie de elaboracion fabril, como el vino y el aceite.

Aunque Madrid no sea más que un pueblo consumidor, vedándole el poder aspirar á ser un mercado central-peninsular el extenso desarrollo de las costas de la Península; aunque Madrid, pues, no sea más que un pueblo consumidor, la primera falta que se advierte entre los edificios destinados al servicio público es lo que los franceses llaman un *entrepot*, y que en buen español se llama alhóndiga, aunque los inglesados de antaño hayan tenido la pretension de hacernos creer que se debia llamar *docks*, siendo los *docks* verdaderos una sencilla cala circunvalada por edificios.

En todas partes, en los pueblos consumidores, lo mismo que en los comerciantes ó fabriles, los almacenes comprendidos en la palabra genérica alhóndiga son muy convenientes, porque proporcionan al comerciante, al fabricante y al productor un almacenaje más económico, más seguro y más higiénico que el que le ofrece cualquier sótano ó piso de su casa. La insuficiencia y estrechez de los locales son fenómenos inevitables en las grandes poblaciones, donde todos procuran establecerse en el centro. El comerciante tiene, pues, que pagar alquileres crecidos para alojar productos que han de desmerecer en su casa por el calor que experimentan, y cuya presencia por los miasmas que desprende es dañina para la salud pública.

Nadie dejará de reconocer que no ha de ser higiénico el vivir en compañía de un fardo de bacalao, ni tampoco que haya de mejorar el vino que colocado en un escaparate entre cuatro mecheros de gas ó en una trastienda al lado del fogon de guisar, experimenta una coccion diaria, pasando de la temperatura de 8 grados á la de 32. En las tiendas de comestibles el calor durante el estío no baja de 40 grados; y el consumidor que en Setiembre ú Octubre viene á buscar una lata de sardinas, en lugar de un manjar sabroso tiene que llevarse un verdadero *detritus* resecado y *percocido*. Ademas de contrario á la higiene ese estado de cosas lo es tambien al bienestar hácia el cual todos aspiramos.

Sin embargo, el comercio de Madrid no puede obrar de otra manera, porque no tiene donde almacenar, depositar y conservar sus géneros.

La reexportacion de multitud de artículos que adeudan derechos de puertas y los han de adeudar otra vez en los pueblos donde se consumen, se hace ademas operacion difícil y casi imposible para el comercio de la capital.

Esa es una seria dificultad; dos medios prácticos existen para vencerla: el primero consiste en conceder á los almacenistas lo que los franceses llaman *entrepot fictif*, dejándoles introducir los efectos y cobrando despues de la venta si no los representan ni justifican de su salida; el segundo es la aplicacion del *Drawback*, ó sea el reembolso á la salida de los derechos satisfechos á la entrada. En la primera hipótesis, el ayuntamiento se veria expuesto á no cobrar nunca nada, y en la segunda á re-

embolsar mucho más que lo que hubiese cobrado, verificándose una escandalosa multiplicación de los géneros.

El municipio se ha desentendido de las quejas y reclamaciones del comercio, el cual, ántes que renunciar uno de los mejores ramos de sus operaciones, se ha decidido á establecer fuera de la zona fiscal verdaderos almacenes destinados á surtir los pueblos suburbanos; pero que no han tardado en trocarse algunos en verdaderas casas de compromiso, donde comerciantes, consumidores y matuteros pactan y consuman sus ilícitos convenios.

Dado un almacén general de depósito, cesaría la venta que se hace al pormenor en las tiendas de las afueras y desaparecería la escandalosa defraudación de la cual es víctima la hacienda municipal, sin recargar en nada el precio de los efectos de los cuales muchos pueblos se surten en Madrid, y sin perjudicar en lo más mínimo al comercio de buena fe y de buena ley.

X.

Ya que hemos ligeramente tocado la cuestión de los intereses del fisco municipal, insistiremos brevemente sobre el particular.

Antes de todo declararemos con lealtad que somos enemigos de las contribuciones de consumo.

A pesar de que, según la gráfica expresión del mariscal de Vauban, el mejor uso que un gobierno pueda hacer del dinero sea el dejarlo en la hucha de los contribuyentes, el cubrir las atenciones del Estado, de la provincia y del municipio, es una necesidad precisa; parece indiferente en qué forma y de qué manera se exige el dinero, si es que ha de salir forzosamente de los mismos bolsillos; los de los contribuyentes. Pues bien, la elección de medios, forma y manera constituye por entero la tan cacareada ciencia financiera, y la misma dosis de contribución administrada á un país puede, según se aplique, ó empobrecerle ó dejarle que se enriquezca.

Bajo ese punto de vista, la de los consumos es de las peores; y cada vez que se nos ocurre pensar en ella, recordamos esa definición tan clara y tan neta dada por Emilio de Girardin: «Toda contribución sobre el consumo es contra el consumo; toda contribución contra el consumo es contra el trabajo; toda contribución contra el trabajo es contra la riqueza.»

Pero á pesar de pensar con nosotros la gran mayoría de los financieros, las contribuciones de consumo siguen cobrándose en un sinnúmero de villas y ciudades, y un reciente experimento hecho en Madrid con sobrada ligereza, las ha asegurado en esta corte largos años de vida. Cuando una contribución está establecida, es equitativo procurar se cobre rigurosamente y en los términos que la ley marca. Toda infracción de ley es un desorden social, y las infracciones fiscales, aunque miradas con indulgencia y castigadas con suavidad, son de las más graves que cometerse puedan.

El contrabando es la escuela de todos los vicios, el punto de partida de todos los crímenes; el hombre que hace un especial estudio de burlar la vigilancia de los agentes de la autoridad les pierde todo respeto, y como en aquellas clases sociales la noción del deber no existe, no conociendo más que el miedo al castigo, el desprecio conduce rápidamente á las vías de hecho, acudiendo muchas veces el contrabandista al asesinato para salvar un delito relativamente venial.

Ilícitas en su origen, las ganancias del contrabandista no le aprovechan siquiera: en efecto, si los derechos importan 100, 25 pasan en los quebrantos del oficio; 25 solamente son la remuneración del

matutero, y 50 constituyen la parte del comerciante sin que el consumidor aproveche nada, pues no hay negociante que haga el contrabando únicamente para favorecer á sus clientes.

En Madrid el contrabando tiene tres maneras de efectuarse. Hay matuteros de profesion, atrevidos unos y vergonzosos otros, que atraviesan la zona, sea valiéndose de una caballería rápida, sea valiéndose de la ocultacion, empleando al efecto mil artificios y subterfugios, á veces ingeniosos. Ese contrabando ya perdiendo de su importancia ante la vigilancia y la represion, y aunque no sea factible cortarle de raíz, no ofrece ya un serio peligro para los intereses municipales. La segunda variedad de contrabando es una especial, individual, que llamaremos doméstica y que es una nimiedad feminea; muchos que viven dentro de Madrid van periódicamente á surtirse de lo que les hace falta al Puente de San Fernando, Ventas de Alcorcon, camino de Carabanchel, carretera de Toledo y de Andalucía, Puente de Vallecas, Espíritu Santo ó Cuatro Caminos para ganar la diferencia de precios que resulte, introduciendo despues su compra, aprovechando la tolerancia que tienen los del Resguardo, la longanimidad y la condescendencia del carácter nuestro, y ateniéndose á que sus acopios no suelen llegar al minimum sobre el cual recae la percepcion. Ese contrabando al pormenor es nada provechoso para quien lo hace, pues el honrado burgués que lo acomete al frente de su familia no se apercibe que entre calzado, gastos extraordinarios de gira y tiempo, desperdicia mucho más que lo que hubiesen montado los derechos que trata de burlar: á pesar de resultar en tonto, aquel contrabando pueril perjudica grandemente á la hacienda municipal, y la verdad es que elevándose el tipo de los derechos, segun poco hace ha sucedido, se desarrolla como una enfermedad contagiosa entre las mujeres de la clase media. La construccion de un buen almacen de depósito haria que inmediatamente se cerrasen los almacenes intrusos que, sirviendo de excusa á las tiendas que acabamos de señalar, están situados á raya de la zona fiscal y quedaria paralizado aquel constante *sisar* de los ingresos municipales. Llegamos ahora al tercer sistema de contrabando, el más importante de todos y el que en mayor peligro pone los intereses del fisco; es el gran contrabando mercantil hecho á la luz del dia, con el consentimiento tácito unas veces, cooperativo otras, inconsciente algunas, de los individuos de la Ronda del Resguardo. Sabemos los requisitos que se exigen de esos necesarios agentes, y somos los primeros á reconocer que generalmente cumplen religiosamente con su deber; pero son hombres, y entre las debilidades ó necesidades suyas, las promesas y las obsesiones de todas clases, llegan muchas veces á cerrar los ojos.

La verdad en su lugar: en la defraudacion que así se hace entra más dejadez ó facilidad por parte del agente, que no intencional y verdadera corrupcion. Muchos que serian incapaces de recibir dinero en premio de su condescendencia, la tienen para hacer un favor á algun amigo ó porque algo tienen que agradecer á fulano ó á zutano. El comerciante, siempre al acecho de donde se pueda lucrar, sabe muy bien utilizar aquella tendencia de ánimo, haciéndolo con finura mercantil y no dando generalmente al agente más que las gracias, por no ofender su delicadeza.

En ese contrabando debe tambien comprenderse el que se hace por medio de falsas declaraciones y facturas, ó de engaños de diversa índole y por el aforo alzado que se suele practicar en malas condiciones á la entrada de la poblacion.

Difícil es fijar el verdadero perjuicio que á la municipalidad la originan tantas clases de contrabando; sin embargo, trataremos de bosquejarle, comparando con las entradas en Madrid, segun resultan de la percepcion de los derechos, las que por su parte resultan de los registros de las estaciones de Atocha y del Príncipe Pío.

XI.

Si se observa el estado de ingresos diariamente publicado por la *Gaceta*, se ve que de los siete fiatos de Madrid, sin incluir los especiales del Matadero, de los Pozos de la Nieve y del Correo, dos, el de la Estacion del Norte y el de la del Mediodía (Alicante), producen 53,25 por 100 del total, segun resulta del estado siguiente correspondiente al mes de Julio de 1875:

Puente de Toledo.	139.188,14 pesetas.		
Puente de Segovia.. . . .	47.235,39		
Puerta de Bilbao.	34.881,28		
Carretera de Aragon.	49.590,83		
Carretera de Valencia.. . . .	166.729,17		
		437.124,81	= 44,75 %
Ferro-carril del Norte.	139.188,14		
Ferro-carril de Alicante.. . . .	361.515,09		
		500.703,23	= 53,25 %
Totales.		937.828,04	100

De modo que si una cantidad X constituye el consumo de Madrid, 54 por 100 de esa cantidad en números redondos llegan por los ferro-carriles y 46 por las carreteras.

Pues bien, si comparamos los estados fiscales de las entradas, no concuerdan con los que arrojan los ferro-carriles. No podemos examinar uno por uno los cien artículos que comprende la tarifa municipal y de los cuales muchos no tienen en los ferro-carriles la misma clasificacion. Nos ceñirémos á uno que es de un uso general, el vino. Así miéntas los estados oficiales acusan un consumo en números redondos de 12.000 toneladas, el ferro-carril del Mediodía sólo trasporta 16.000 toneladas, las cuales, con arreglo al cálculo anterior, no representan más que 54 por 100 del consumo, el cual viene á ser un total de 29.620 kilógramos, y neto para el aforo, deduciendo 33,33 por 100 de tara, 19.747 kilógramos. No insistirémos más : todas las contribuciones tienen esos quebrantos, y las de consumo en mayor escala, por la gran superficie de *rozamiento* que presentan.

XII.

Hemos dado á conocer el mal y su importancia : ahora nos resta indicar el remedio.

Si hubiese un medio hábil de hacer que todos los efectos que adeudan derechos de consumo viniesen á reconocerse sobre la mesa de despacho del Sr. Alcalde de Madrid, no se haria por un céntimo de contrabando.

Pero es imposible, y á medida que se aleja de su foco de produccion, la fuerza se debilita : por más

rigor que haya, no se puede hacer que una misma orden se cumpla estrictamente en cincuenta partes á la vez; tampoco se puede conseguir que todos los agentes tengan suficiente inteligencia ó sangre fría para no dejarse engañar, y finalmente, sería indicar un gasto ruinoso el construir en todas las avenidas de la ciudad locales á propósito para el aforo.

Pero verificándose los aforos en un local especial, bajo la superior inspeccion del director de consumos, en caso necesario, á presencia de los comisarios de arbitrios si les conviniere y bajo la vigilancia de millares de ojos, interesados en coger al vuelo cualquier falta, no sería posible defraudar en nada el fisco: los derechos de puertas se cobrarían como está mandado, darian de sí todo lo que han de dar, y el vecino sumiso y obediente no tendría que pagar por el utilitario que se queja si el empedrado no está bueno ó si la luz del gas se enciende demasiado tarde, pero que se desvanece los sesos para evitar de pagar la cuota que le toca en el repartimiento de las cargas municipales.

Esa centralizacion de aforo y de cobro que solicitamos se hizo en otros tiempos en los mal llamados Docks, y si dió un fatal resultado no fué debido á la medida en sí misma, pero sí únicamente al mal comportamiento de la Empresa, que á sus timbres de cobradora y de cajera agregó imprudentemente el de quebrada.

Fuera de las circunstancias especiales de la catástrofe de los Docks, la centralizacion del adeudo es cosa ventajosísima, y el rodeo que algunas veces tienen que dar los que conducen mercancías, encuentra una verdadera compensacion en la comodidad, con la cual pueden verificar sus operaciones sin correr riesgo de estropearse los efectos, como sucede al aire libre ó al pié de la carretera, segun hoy se practica; por lo demas, queda bien entendido que no deben desviarse de su camino directo los productos de mucho peso y que adeudan, segun un aforo de difícil comprobacion, como el yeso, la madera, demas materiales de construccion y el combustible mineral ó vegetal.

Harémos valer á favor de la necesidad de dotar á Madrid con una alhóndiga, una última consideracion de un carácter especial: esa es la conveniencia de tener locales donde acopiar recursos en caso de guerra ó de sitio.

Y que no se diga que vamos soñando: nada hace precaver semejante desgracia, pero todo puede ser cuando ese todo depende de la maldad de los hombres.

A cualquiera se le hubiese tratado de loco y visionario si el dia 1.º de Mayo de 1867 hubiese vaticinado que á dia parecido del año de 1871, los Prusianos tendrían guarnicion en Saint-Denys y en Saint-Ouen, despues de un horrible sitio de ciento treinta y cinco dias; que esa capital tan lujosa, tan desprecupada y tan nerviosa, se convertiría en un horrendo campo de batalla; que sus habitantes, tan glotones, se cambiarían en anacoretas, y sus mujeres, tan lascivas, en hermanas de la caridad; sin embargo, así fué, y París, la gran comilona, que pide su desayuno á las cinco partes del mundo, tuvo un dia que almorzar, comer y cenar con las ratas de sus alcantarillas.

Pero si París pudo resistir tanto tiempo sin que la mortandad de la poblacion amontonada entre sus muros pasára del 4 por 100, si á la energía heroica de sus defensores y al admirable comportamiento de las clases elevadas de su vecindario, debió la antigua Lucrecia el que los bárbaros no hollasen el sagrado suelo de su palacio municipal, la verdad es que lo debió todo á los enormes recursos centralizados en su recinto, gracias á la prevision de los gobiernos anteriores, los cuales desde el infeliz Luis XVI hasta el más infeliz Napoleon III, no habían dejado de aumentar los locales, destinados á recibir los acopios necesarios á la alimentacion de la poblacion. Así es que, á más de toda clase de mercancías de lujo y materias primeras, de tejidos, de hilados, de productos químicos, de metales, de maderas, de aceites minerales y de todo cuanto se puede acopiar, han encontrado desahogada cabida en los almacenes públicos de París 40.000 toneladas de azúcar (el consumo anual de España), 3.000.000

de hectólitros de vino (cuarenta veces el consumo anual de Madrid), 5.000.000 de hectólitros de granos (más que la cosecha de toda Castilla), 36.000 barricas de petróleo, 800.000 toneladas de carbon, etc., etc.

En Madrid, en caso de guerra y de sitio, no hay locales donde almacenar la alimentacion de treinta dias, y bastaria se cortase la vía del Norte ó la de Alicante para que la poblacion empezára á sufrir privaciones.

Esperamos que tal eventualidad no se realizará nunca, pero es bueno precaverse contra toda contingencia adversa, y no imitar el ejemplo de nuestros vecinos, que en el mes de Junio de 1870 estaban licenciando soldados y destruyendo sus ciudadelas. En tal concepto, es de suma prevision el dotar á Madrid con un almacen donde se puedan alojar cómoda y seguramente 150.000 toneladas de mercancías de todas clases, suficientes para el abasto de sus defensores durante seis meses, tiempo más que bastante para que la plaza fuese socorrida ó se rindiese por quedar sin objeto la resistencia.

XIII.

Llegados á este punto de nuestro trabajo, echarémos una ojeada atras y resumirémos en pocas palabras lo que nos habiamos propuesto evidenciar y que creemos haber patentizado, á saber :

Que los mercados al pormayor son establecimientos de necesidad municipal ;

Que en Madrid no hay mercado al pormayor ;

Que es urgente construir uno ;

Que ese mercado debe comunicar con las estaciones de ferro-carriles ;

Que al mercado se debe agregar una alhóndiga,

Y, finalmente, que productores, abastecedores, comerciantes, consumidores, los vecinos todos, y con ellos el Municipio, tienen un igual y directo interes en que tal reforma se realice.

Demostrados todos aquellos extremos, hasta con prolijidad, vamos á dar á conocer detalladamente nuestro proyecto, el cual tiene que satisfacer á todas las condiciones que hemos enumerado.

XIV.

El mercado debe ir unido á la alhóndiga, y creemos excusado repetir los argumentos que hemos aducido al efecto.

No solamente el mercado ha de situarse en un terreno que pueda comunicar con los ferro-carriles, pero ese terreno ha de encontrarse á tal altura, que no ofrezca sensible desnivel con el centro de la poblacion, y ademas en el mismo casco de la ciudad, sin distar mucho de los barrios donde más especialmente están domiciliados los que se dedican al oficio de revendedores.

En cuanto á la alhóndiga, ademas de las condiciones generales del mercado, requiere otras especiales, como un perfecto aislamiento, por ejemplo, á fin de que la vigilancia se pueda ejercer sin dificultad, necesita tambien un declive suficiente para que sin excesivos movimientos de tierra se puedan es-

tablecer sótanos ó cuevas, donde conservar ciertos productos que mejor se acomodan de una temperatura permanente.

Todos esos requisitos más ó menos minuciosos y que parecen difíciles de conciliar, los hemos encontrado sintetizados en el solar llamado *Campillo de las Vistillas*.

Muchos madrileños no conocen las *Vistillas* más que como nombre de un distrito electoral, y nunca han atravesado aquellos confines de la antigua morería.

El *Campillo de las Vistillas* es impropio de cualquiera utilizacion racional, y siempre afearia á Madrid por su aspecto desolado y abandonado: recibiendo la utilizacion que le pretendemos dar, hará un juego monumental con los demas cerros, sobre los cuales se alzan el palacio Real y el cuartel de la Montaña.

Está á corta distancia de la plaza de la Cebada, comunicando con ella por una calle espaciosa cual la de Don Pedro, y linda con el viaducto de la calle de Segovia, por el cual se encuentra á corta distancia de los barrios del Noroeste, Chamberí y la Castellana.

A pesar de ser casi céntrico, no dista más que 50 metros del ferro-carril de contorno, que lame sus estribaciones inferiores, siendo en ese punto casi tangente al antiguo casco de Madrid.

Pero el solar de las *Vistillas* está á la cota de 637 metros sobre el nivel del mar, tomando por altura de su área superior la del piso de la calle de San Pedro, y como quiera que en ese punto la cota de la vía es de 590, resulta un desnivel de 47 metros, cuya enorme diferencia se salvará, como lo explicaremos despues, apareciendo los wagones con su cargamento en el piso superior de la alhóndiga; es decir, en el mismo mercado.

El escarpamiento de la ladera de las *Vistillas* es tal, que sin más que regularizar el vaciado de sótanos, se abrirán las cuevas que hemos indicado como necesarias.

Despues de todo lo que hemos dicho, nuestro proyecto no necesita descripcion moral: ademas, todos los que se ocupan de administracion y de edilidad saben lo que son un mercado al pormayor y una alhóndiga: sin embargo, por no exponernos á interpretaciones, determinaremos clara y terminantemente lo que pretendemos hacer.

XV.

Por mercado al pormayor entendemos un sitio donde los productos remitidos desde fuera ó traídos por sus dueños, y por productos queremos decir los alimenticios, vengan á venderse por unidades de cuenta bastante elevadas, para que allí no acudan más que los revendedores y los pocos consumidores que hacen grandes acopios.

Esas unidades de cuenta, peso ó medicion, varian segun los casos, reputándose como operacion al pormayor la venta de ocho onzas de azafran, miéntras que la media libra de patatas es del más ínfimo pormenor ó detalle: los usos y costumbres son los que rigen soberanamente en esa materia.

En el mercado al pormayor, centro de numerosa concurrencia y contratacion, se venden sobre muestras productos que luego se llevan directamente desde las estaciones, paradores ó depósitos á casa del comprador.

En las operaciones que hemos indicado no cabe ni tutela, ni administracion, ni intervencion de nadie, más que la de los pesadores, medidores ó ensayadores públicos cuando las partes lo solicitan.

El productor ó vendedor alquila por dia, mes ó año un sitio ó puesto, y fuera de la obligacion de

salir á cierta hora, de no volver hasta otra, de cumplir ciertas condiciones de policía y de solventar los alquileres de su puesto, está completamente libre de hacer lo que le convenga, vendiendo su mercancía como quiera, al precio que pueda y sin el forzoso corretaje de nadie.

Como se ve, para todo aquello no falta más que un espacio lo mayor y más desahogado que se pueda, cubierto, ventilado y cortado por calles anchas para la circulación de los carros, sin moviliario, útiles ó máquinas que los aparatos de pesar ó de medir que á los tratantes les puedan hacer falta.

La Alhóndiga en cuanto á independencia del almacenista, debe ser lo mismo que el mercado al pormayor: con cuidado hay que defenderse contra la tendencia mezquina que habia hecho de los Docks de Madrid una verdadera prendería, donde se vendian en comision y por cuenta propia objetos de arte, frascos de yoduro de potasium, ladrillos, partidas de remolacha y simiente de gusanos de seda.

La Alhóndiga será dividida en dos grandes departamentos; el uno destinado á almacen general, donde se depositarán los géneros, sin que la administracion intervenga en ellos más que para cuidarlos y conservarlos; el otro departamento se subdividirá en almacenes, que se alquilarán á los comerciantes, y cuyo arrendatario será dueño de hacer en ellos lo que le parezca, conforme sucede en París en el grandioso y robusto establecimiento del muelle de San Bernardo.

Los efectos depositados en ambas divisiones del edificio deben gozar de la franquicia de no adeudar los derechos de puertas más que á su salida para el consumo interior, sin lo cual poca ó casi ninguna falta haria una Alhóndiga.

Tal condescendencia no puede en nada perjudicar al municipio, y en un gran establecimiento el matorero no encuentra donde ejercitar su industria, por ser la vigilancia fácil en un edificio aislado y racionalmente construido, y fácil tambien la comprobacion por los libros de entrada y salida, así como la de éstos con las facturas de ferro-carriles, cuyas Empresas tienden más bien á exagerar que no á rebajar el peso, regulador final del importe de la contribucion. Si hoy las cantidades que adeudan derechos son inferiores á las que efectivamente entran, con arreglo á la estadística de los ferro-carriles, mañana se produciria el fenómeno contrario. En el almacen privado las mercancías no merman nunca, gracias á las mezclas y á las adulteraciones y á una ligera sisa sobre el peso, y si 1.000 unidades entran en un almacen al pormayor, suelen salir 1.010.

En el vino es donde más notable se hace esa anomalía: en París, por ejemplo, por efecto sin duda de la proximidad del Sena con los almacenes de Bercy, la Rapée y San Bernardo, las creces llegan á 18 por 100, computando los registros del *Octroi* con los datos suministrados por las estaciones de ferro-carriles y la estadística del tráfico fluvial. En ésta existe la misma largueza en el empleo del agua, como atemperante forzoso, y el Canal de Isabel II proporciona á los vinateros de Madrid servicios idénticos á los que el Sena á los parisienses, con esa diferencia que aquí la mezcla es posterior, en lugar de ser previa.

Esta última circunstancia es preferible y sirve los intereses del fisco sin perjudicar en nada al consumidor.

La Alhóndiga ha de ir provista con los enseres y demas aparatos necesarios para que individualmente los almacenistas puedan gozar de las ventajas de la asociacion, realizando la mayor economía posible en la conservacion y manutencion de los efectos.

De antemano protestamos contra la acusacion de nimiedad que podrian lanzar contra nosotros: el buen régimen y buen orden de un almacen afecta la naturaleza, la cualidad y el precio de los efectos de tal manera, que en Inglaterra se debe á esas circunstancias secundarias el que pagando las sustancias alimenticias derechos elevadísimos y acostumbrado el comercio á grandes utilidades, sean allí mejores y más baratas que en ninguna parte: así en Lóndres se bebe vino comun procedente de Francia

mejor y más barato que en París, debido ello á lo bien adecuados que están allí los almacenes, á su objeto y á la precision matemática de todos los más ínfimos detalles de la manutencion desde los *wine-vaults de London Docks* hasta el mostrador del último *gin-palce* ó *public-house*, nada inútil, nada sobrante, nada de lo que los ingenieros llaman maniobra falsa: el resultado final de tanto método, tanto órden y tanta simetría es que si una botella de vino hace en París 25 céntimos de gastos de manutencion, vaiven, corretaje, etc., en Lóndres no hace más que 5, dejando á favor del consumidor una diferencia de 20 céntimos.

En España, es preciso confesarlo, nada se ha hecho todavía en ese sentido: todo en materia de manutencion es primitivo, como en Bagdad ó Téherán; los carros parecen contruidos con el propósito de entorpecer el acarreo de las mercancías; el ganado flojo y los arreos insuficientes; los medios de carga y de descarga son nulos; los asuntos en las estaciones y á las puertas se despachan con una lentitud bien conocida; los caminos no son directos, y para ir al Levante generalmente hay que tirar por el Poniente; el empedrado es malo; en cuanto á los mozos de cordel, todavía no saben ni coger, ni llevar, ni soltar racionalmente un bulto.

Si se fuese á sumar todo lo que en Madrid se desperdicia de tiempo, de trabajo y de fuerza, se sacaria un asombroso total.

Obviar esos inconvenientes, remediar aquel sensible desperdicio de fuerza es lo que nos proponemos por medio de la debida organizacion de las manutenciones.

XVI.

Ahora que hemos hecho la monografia psicológica, digámoslo así, de la Alhóndiga, vamos á entrar en su descripcion fisica.

El campillo de las Vistillas, propiedad en su mayor parte de la casa de Osuna, se extiende entre el palacio del mismo título, su casa-oficinas, la extremidad de la calle de los Ciegos, los patios de las últimas casas de la calle de Segovia y el escarpamiento que domina la ronda de Segovia, tiene una forma poligonal irregular, la cual ha influido grandemente sobre la forma del edificio, por la necesidad de circunvalarle por una calle de 20 metros de ancho, á fin de facilitar la vigilancia del resguardo y la fácil circulacion de carros, caballerías y peatones. (Véase plano núm. 1.)

El edificio constituirá, pues, un polígono de lados irregulares, los cuales tendrán (véase plano número 2) 64^m,40 (FM), 71^m (EF), 103^m,60 (DE), 42 (DB), 41 (BA), 75 (AO), 71,60, (ON), y 36,60 (NM), formando en sus puntos de interseccion los ángulos correspondientes.

La fachada principal FM (véase plano núm. 4) mira hácia las actuales oficinas de la casa de Osuna; tiene 64^m,40 de largo y cierra un cuerpo del largo indicado por 9^m de ancho, al cual son normalmente perpendiculares todas las naves del edificio, resultando éstas cortadas oblicuamente por las fachadas laterales ménos en DB, AO y NM.

Al extremo opuesto del edificio, cuyo largo es en este punto de 169^m, y paralelamente á FM, tenemos la fachada AB mirando hácia el rio (véase plano núm. 5), cuyo desarrollo es de 41 metros.

De ambas extremidades de la fachada, y haciendo con ella un ángulo de 90°, parten dos líneas AO y BD. BD se prolonga en 42^m, formando un ángulo de 155° con una línea DE de 103^m,40, cortada á su vez por EF, segun un ángulo de 94°. Á los 71^m, EF se une por un ángulo de 151° á la fachada FM.

De M en FA parte siguiendo un ángulo de 90° una línea de $36^m,60$, la cual en N forma un ángulo de 45° con ON, de $71^m,60$ de largo. NO á su vez se cierra en 37° , y de O sale OA, la cual á los 75 metros se junta con la fachada AB.

La área del piso principal del edificio, comprendido el grueso de los muros, es de 12.073 metros superficiales, y la área total de sus cuatro pisos bajos duplicados de 75.244 metros.

Entre el nivel superior del solar, ó por mejor decir, el de la calle de Don Pedro al desembocar en las Vistillas, el cual será la rasante del piso principal del edificio y de la calle á lo largo de la fachada FM, entre ese nivel y la calle paralela á AB hay una diferencia de 18^m , la cual se ha utilizado para establecer almacenes en cuevas. (Véase plano núm. 5.)

Habrà cuatro pisos bajos de 6^m de altura cada uno, divididos en dos niveles de 3^m , los cuales servirán de almacenes generales y particulares.

La área total y en conjunto de aquellos ocho pisos, medida exteriormente, será de 63.171^m : debería ser de 96.584 , pero por no hacer desmontes portentosos y por conceptuar suficiente la área indicada, no se extienden los ocho pisos á todo el edificio, habiendo seguido en eso los accidentes del suelo. (Véase plano núm. 6.)

Aunque en parte subterránea, los almacenes, por la naturaleza del suelo, la gran ventilacion y el aislamiento del edificio, serán bastante secos para recibir y resguardar sin miedo los productos más temerosos de la humedad.

El piso principal será únicamente destinado á mercado al pormayor (véase plano núm. 2), deduciendo el espacio necesario para las oficinas de consumos, el puesto del resguardo, el de policía y demas dependencias necesarias en un establecimiento de esta clase.

La área neta del piso principal ocupada por el mercado será de $11.064^m^2,26$, de las cuales $3.521^m^2,90$ serán ocupados por una calle de 8^m de ancho, la cual dará la vuelta al edificio, recorriendo el pié de los muelles que formarán el mercado propiamente dicho, y á los cuales se subirá por escaleras metálicas, colocadas de $8^m,40$ en $8^m,40$, medidos de eje á eje. (Véase plano núm. 2.)

En las calles se colocarán tres básculas para el repeso de carros vacíos y cargados cuando á los trantes ó al fisco les convenga esta clase de comprobacion y aforo. (Véase plano núm. 2.)

Dos puertas de 8^m de ancho, la una en MN y la otra en EF (véase plano núm. 2) darán suficiente entrada y salida á las calles, en las cuales podrán estar á un tiempo circulando 400 carros y tomando carga hasta 300.

En su mayor longitud el mercado será atravesado por varias vías férreas, perpendicularmente cortadas por cuatro trasversales.

El desarrollo total de las vías será de 764^m con tres placas giratorias y una báscula para el repeso de los wagones.

La área ocupada por las vías será de 1.666^m superficiales, pudiendo tenerse á la vez á la descarga 90 wagones, mientras el abasto de Madrid en efectos de los que han de ir al mercado no pasa de 20 wagones diarios, quedando un sobrante que se podrá utilizar para la descarga de otras mercancías, evitándolas en parte los gastos de trasbordo.

La área neta que quedará para el mercado será, pues, de 5.879^m superficiales, capaces de dar cabida á 2.000 toneladas de mercancías á la vez, dejando para la manutencion y circulacion 33 por 100 del espacio, cuya cantidad de 2.000 toneladas pasa en mucho del consumo semanal de Madrid en efectos propios del mercado.

Por la parte de la fachada principal (véase plano núm. 4) cuatro puertas anchas darán entrada á los peatones.

En los muelles habrá básculas locomóviles para pesar.

Los dos niveles del piso inmediato inferior serán especialmente reservados para las mercancías que se despachan en el mercado, con el cual comunicarán por dos escaleras y dos tornos para subir los bultos. La superficie total de ambos niveles del piso bajo con los sótanos del edificio de la fachada sumará 24.044 metros. (Véase plano núm. 3.)

La planta segunda ó nivel segundo del primer piso A'' B'' será atravesada de un extremo á otro por dos vías ferreas para el servicio de sus muelles. Como los wagones para su circulacion necesitan una altura mayor que la de un nivel, no habrá vía más que de piso en piso ó sea de dos en dos niveles. (Véase plano núm. 7). El nivel privado de vía recibirá las mercancías desde la inferior.

Deduciendo el espacio ocupado por la vía en el segundo nivel y el hueco que la corresponde en el primero (2.248^m^2) quedará una área de almacenes de 21.596 metros superficiales; separando, para conformarnos á los cálculos más exigentes, 10 por 100 para la circulacion y manutencion, quedan libres 19.437 metros capaces de recibir en frutas, legumbres, carnes saladas y demas productos análogos, sin esfuerzo ni exposicion, otras tantas toneladas, ó sea el total consumo de Madrid para dos meses.

En el segundo piso empieza á disminuir la área de los almacenes; queda reducida (véase plano número 3) para cada uno de sus niveles á 6.559 metros superficiales, de modo que la área total del piso es de 13.118 metros, de los cuales conviene deducir 2.016^m^2 para la vía y su correspondiente hueco, con más 1.110 para manutencion y circulacion, quedando una área neta de 9.992 metros capaz de recibir en azúcares, sal, trigo, harinas, garbanzos, géneros ultramarinos, etc., 20.000 toneladas, ó sea más que el consumo de Madrid durante seis meses.

El piso tercero (véase plano núm. 3) no ocupará en sus dos niveles más que 9.625 metros superficiales, deduciendo 1.840^m^2 para la vía y su hueco y 778 para la circulacion, quedan 6.007 metros capaces de recibir en vinos y aguardientes 60.000 hectólitros, ó sea el consumo de Madrid durante seis meses.

Por fin el piso cuarto (véase plano núm. 3) con sus dos niveles no tendrá más que 3.775 metros superficiales, deduciendo 1.024^m^2 de la vía y su hueco correspondiente y 275 de la circulacion y manutencion, quedarán libres 2.476^m^2 bastantes para alojar 5.000 toneladas de aceite, ó sea el consumo de Madrid durante seis meses.

Cada piso tendrá sus dos vías y una báscula para el repeso de los wagones.

La superficie total de almacenes, deducidas las vías y exigencias de la circulacion y manutencion, será, pues, de 37.912^m^2 , los cuales podrian recibir en un caso hasta 100.000 toneladas de mercancías, siendo siempre capaces, cualquiera que sea la estacion y la clase de mercancías almacenadas, de 40.000 toneladas, suficientes para el consumo de Madrid durante seis meses.

No se han establecido divisiones fijas en los pisos y niveles á fin de poder variar su colocacion, segun las exigencias y conveniencias de los comerciantes, y con el objeto de que el más rico como el que ménos, pueda, en la proporcion que lo requiera la importancia de sus negocios, aprovechar las ventajas del almacen particular en la Alhóndiga; las separaciones serán móviles y se colocarán á medida que se verificarán los pedidos y con arreglo á las dimensiones que se soliciten.

El piso segundo, el tercero y el cuarto comunicarán con el piso principal por medio del aparato central de elevar los wagones, del cual se hablará despues; por él se subirán las mercancías, pasando los hombres por las escaleras que existirán al efecto de nivel en nivel. Ademas, los almacenistas podrán bajar directamente sus mercancías á los carros estacionados en la calle, debajo de las ventanas de su departamento, á cuyo efecto aquéllas serán todas provistas con una garrucha; pero para que esa disposicion no venga á facilitar el contrabando, las ventanas no tendrán más que balcones móviles que se co-

localarán cuando se quiera hacer uso de ellos para extracción de géneros. Así se evitará hasta la posibilidad del contrabando, pues sería peligroso el sacar las mercancías sin balcón, y aunque á ello se atreviera la audacia matutera, los guardas notarían inmediatamente el caso, y la operación quedaria imposibilitada sin que bastase siquiera la connivencia de los vigilantes, porque hasta los transeúntes, una vez conocida esa especie de contraseña, se enterarían de él estarse verificando un contrabando.

La luz estará distribuida en el interior por medio de 207 ventanas; el piso cuarto estará perfectamente servido en cuanto á luz y ventilación, por cuya razón será quizás más conveniente el dedicarle á los espíritus, á fin de evitar la siempre peligrosa acumulación de vapores alcohólicos, llevándose los aceites juntamente con el vino, ambos no susceptibles de volatilización, al tercer piso, algo más oscuro, y en el cual, como pasa en todos los almacenes, habrá que encender mecheros de gas para el servicio de los departamentos del centro. El piso segundo será todavía algo más oscuro, por cuya razón se reservará para los azúcares, cafés, cacao, trigos, harinas y demás productos exentos del peligro de inflamación espontánea, usándose en la mayor parte de los almacenes de la luz artificial.

El piso primero será menos oscuro, porque además de sus ventanas recibirá la luz por medio de cristales que se colocarán en toda la altura del tabique metálico que formará la parte saliente de los muelles.

Utilizando la enorme presión de las aguas del Lozoya se colocarán, para el caso de incendio, numerosas bocas de riego servidas por una cañería general de plomo; de modo que aun suponiendo que el humo ó las llamas impidiesen la entrada en un departamento, el plomo se derretiría y el agua, obrando espontáneamente, el piso quedaria sumergido y el fuego se apagaría forzosamente.

El entramado interior del edificio lo compondrán columnas de hierro fundido, unidas por carreras de hierro laminado; el forjado de los suelos será de viguetas de hierro con bovedillas de ladrillo hueco, y el solado, de cemento en los ocho niveles de los cuatro pisos bajos; en el piso principal ó mercado, el solado será de asfalto como más resistente y menos expuesto á pulverizarse.

La superestructura la compondrá un plantel de columnas de hierro fundido, unidas longitudinalmente por carreras de hierro laminado y transversalmente por formas de madera con tirantes de llanta de hierro.

Se ha escogido ese sistema misto á fin de no exponer el metal á la acción directa de los rayos del sol y de evitar la condensación ó acumulación de un calórico considerable, siempre de temer en un mercado por la incomodidad que ocasiona á los concurrentes y la destructiva influencia que ejerce sobre los efectos. Por las mismas razones, en lugar de tejado metálico se ha presupuestado uno de teja plana, disponiendo paralelamente, á ambos lados de la cumbre de cada nave, tres hileras de cristal *opalado* que darán una luz suave, sin dejar pasar los rayos solares ni poder producir incendios espontáneos. Se ha preferido la teja á la pizarra porque ésta, siendo negra, almacena mucho calórico. A fin de utilizar la propiedad *emisiva* de las superficies brillantes y pulimentadas, se barnizará la teja. Finalmente, con el objeto de poder cortar todo incendio que se manifestare en la superestructura, y también con el de refrescar, en caso de necesidad, la atmósfera ambiente del mercado, se colocarán en todos los tejados bocas de riego que permitirán regarles de vez en cuando.

Toda la periferia superior del edificio llevará encima del zócalo, es decir, desde la altura de dos metros (véase plano núm. 5) persianas por las cuales pasarán la luz y el aire; las persianas se han presupuestado de madera, pero deberán de estudiarse las ventajas ó defectos que podrían tener las de cristal, y mejor todavía las de talco, cuya sustancia se deja atravesar por la luz y no por el calor, en virtud de una especie de endosmósis.

El desagüe del edificio se verificará por el interior de las columnas, las cuales comunicarán con con-

ductos de hierro que irán á verter á una alcantarilla central, dirigida hácia la general, y si no la hay, hácia la de la calle de Segovia.

La estructura inferior del edificio constará de gruesos muros de mampostería de piedra granítica, formando el *opus incertum* una especie de grosera mosaica. Los ángulos, las impostas, las repisas, los piés derechos de las ventanas serán de piedra berroqueña; los arcos de las ventanas serán de ladrillo de Borgoña. En la parte de la superestructura que no es metálica, el zócalo, los ángulos, los machones, las pilastras y las columnas serán de piedra berroqueña; el muro, de ladrillo prensado, y la cornisa, de piedra caliza blanca de Redueña. En la fachada A B (véase plano núm. 5), ménos en los ángulos y machones, las impostas, cornisas y barandilla serán de piedra blanca, lo mismo que en la fachada F M las puertas, las ventanas, los antepechos, las impostas, y generalmente todo lo que sea de piedra, ménos el zócalo, los ángulos y las columnas.

El revoco exterior é interior se limitará á una cuidadosa cogida de juntas, lisándolas al efecto con un hierro.

La forma del edificio obliga las paredes laterales (véase plano núm. 2) á cortar oblicuamente las naves longitudinales de la superestructura; se ha aprovechado esa coincidencia para conseguir una ventilacion enérgica del edificio, utilizando para ello la fuerza dinámica del calor: al efecto, esos córtes oblicuos irán cerrados por persianas metálicas, y mejor por planchas de palastro agujereadas. En el invierno, la ventilacion se logrará por la corriente que se establecerá entre las puertas y aquellos agujeros, bastando la diferencia de densidad entre el aire natural y los gases mefíticos; en el verano, los radios solares que vendrán á calentar las superficies metálicas, pintadas con un color oscuro sin brillo, ejercitarán sobre las capas del interior del edificio un llamamiento eficaz. Nos proponemos conseguir con esas disposiciones una ventilacion automática y de mucha fuerza, cual se requiere en un edificio lleno de gente, de ganado y de mercancías que están siempre en trabajo de madurez, descomposicion ó fermentacion.

En sitio apartado, á la entrada del edificio, habrá un vasto comun; de modo que se podrá ejercer, dentro y fuera del edificio, una rigurosa vigilancia contra actos que no tendrán siquiera la excusa de la necesidad.

El edificio F M, G H (véase plano núm. 6) contendrá en el piso bajo las dependencias necesarias que son: salas para la intervencion de consumos, puesto de policía, puesto de policía urbana, prevencion, cantina, salon de corredores y portería de las oficinas del establecimiento, las cuales ocuparán el piso primero del edificio; el segundo ó sotabanco podrá servir para alojar guardas y empleados.

Habrá tambien un puesto especial para los del Resguardo.

La cantina se ha establecido, ménos para lucrarse en su alquiler que por seminecesidad, conocida que es la costumbre de sancionar la mayor parte de las transacciones, entre tratantes de cierta clase, por medio de una copa de vino ó de cualquier licor. La cantina es, por otra parte, necesaria para los agentes, que no podrán separarse mucho del mercado, aunque probable sea que las cercanías no tardarán en poblarse con numerosas tabernas y puestos de comer.

El salon de corredores será una sala donde ellos podrán citar á sus clientes y redactar los recibos y demas documentos que se ofrecen en el curso de las transacciones.

De noche el establecimiento será constantemente vigilado, averiguándose el comportamiento de los serenos por medio de los aparatos de *controle* que al efecto se estilan.

Fuentes colocadas en todos los pisos distribuirán el agua necesaria para los usos generales y los especiales que requieran la manutencion, clasificacion, limpieza, conservacion y mejora de las mercancías.

Como muchas veces se suscitan cuestiones acerca del estado de pureza ó de conservacion de las mercancías, habrá un laboratorio donde un químico, mediante una corta retribucion, hará los ensayos que le encarguen.

Todos los departamentos del edificio comunicarán entre sí por medio de aparatos telegráficos y de señas convencionales, á fin de que las órdenes se trasmitan con exactitud y rapidez.

Creemos el no haber olvidado nada de lo que puede contribuir á hacer de la proyectada alhóndiga de Madrid uno de los establecimientos mejor montados de esta clase, disponiendo ademas marcos de madera para sentar los sacos de mercancías, así como zafras de hierro galvanizado para envasar el aceite, y tinajas de barro para conservar el vino, siendo poco conveniente en el clima de Madrid el uso de las vasijas de madera, y ménos la permanencia del caldo en los corambres, donde tiene fácilmente lugar la formacion del éter sulfovínico, muy nocivo para la salud.

Como se verá por los adjuntos planos (números 4 y 5), el sistema arquitectónico que se ha seguido es sencillo, aunque de gran efecto; y se puede afirmar que, visto desde las colinas que dominan á Madrid, el edificio de la alhóndiga no hará un contraste impropio ni con el real alcázar, ni con el cuartel de la Montaña, ni con el airoso viaducto de la calle de Segovia. Ademas, en lo que se refiere á la construccion del edificio, debemos advertir que nuestros planos se han de considerar como un bosquejo, necesario para materializar la síntesis de nuestro proyecto, y no como un modelo definitivo de ejecucion, puesto que no van firmados por un arquitecto de la Real Academia de San Fernando.

XVII.

Al principio de este trabajo hemos explicado cómo era condicion imprescindible de un verdadero mercado al pormayor el que estuviere en comunicacion directa con las estaciones de ferro-carriles; y nos hemos comprometido á establecer en tales condiciones la alhóndiga de Madrid, escogiendo, sin embargo, un sitio que se encuentra á 47^m más alto que la vía, con la cual ha de enlazar.

Dada la imposibilidad de conducir hasta el centro de Madrid ningun ramal del ferro-carril de contorno, hemos resuelto el elevar las mercancías á 47^m de altura; y nótese bien que esa elevacion á 47^m, que parece sorprendente, no es más que dos veces la del décimo piso de *Saint Katharine's Docks* en Lóndres, y un poco más que dos veces la de la cala de uno de los *Clippers* que hacen la carrera de Melbourne ó de Calcuta á los malecones del Támesis.

Las condiciones del problema se han presentado en estos términos: desde la vía, que pasa próximamente á 90^m del punto del edificio donde conviene situar el embarcadero, á la cota de 590 sobre el nivel del mar, elevar los wagones y su cargamento á la cota de 637^m.

A priori se ha desechado la elevacion de las mercancías sin el wagon, aunque así se eleve un peso inútil de 5 á 6.000 kilogramos cada vez, igual término medio á cerca de 100 por 100 del peso de los efectos, sacrificándose la economía á la conveniencia de evitar cualquier trasbordo y de cumplir rigurosamente lo que hemos ofrecido, que los melones cargados en Játiva no volverian á menearse hasta el momento de pasar á la venta.

El vapor es una fuerza ilimitada y que todo lo puede vencer. Los wagones, por medio del vapor, podrian elevarse por un plano inclinado como en tantas partes se hace, ó segun un plano vertical, como sucede en todos los pozos. Pasando la pendiente de 50 por 100, completamente anulado el coeficiente

de adherencia, el plano inclinado, sin ventaja de ninguna clase, exige obras costosas é incómodas de situar, dadas más especialmente las condiciones del edificio y la topográfica de sus contornos. Ha debido, pues, adoptarse un sistema de elevacion vertical, y los wagones subirán á la superficie, lo mismo que vemos diariamente subir las espuestas de tierra en las obras del alcantarillado.

Comparando una espuesta con un wagon, la empresa parece colosal; sin embargo, no merece tal nombre: si nos proponemos subir al dia 25 wagones, equivalentes á un máximum de 375 toneladas, hemos de recordar que muchos son los pozos de minas que, no ya desde 47^m, pero desde 500 y 600, arrojan al dia 6.000 hectólitros de carbon, ó sean 600 toneladas, lo cual representa un trabajo 24 veces mayor que el que nos proponemos realizar; todo lo cual se ejecuta usualmente en doscientas fosas ó pozos que podríamos citar, y sin recargar más que en algunos céntimos el costo del carbon.

Para poder realizar el trabajo de subir un wagon con su cargamento, se necesitaria una máquina de alta presion, de 125 caballos de fuerza teórica, capaz de 200 efectivos; y aunque el trabajo real no duráre más que dos horas al dia, no se podria evitar el tener durante doce horas el aparato en presion, resultando un gasto mínimo de 2.000 kilógramos de carbon diarios.

En vista de esa consideracion y de la dificultad de colocar la máquina dentro del edificio, hemos desistido de la idea de emplear el vapor y hemos buscado otro agente.

XVIII.

Dos son las fuerzas primordiales, radicales y simples, que nos ofrece la naturaleza: el viento y el agua. El viento está empleado en gran escala por mar y por tierra, y dócil, limpio, económico, exento de peligro, no tiene más inconveniente que su inconstancia, ya que todavía no se sabe almacenarlo: como no pretendemos inventar ningun aparato eólico, esa inconstancia le hace incompatible con el uso que se pudiera intentar en este caso. Pero nos queda el agua.

El agua en Madrid puede aplicarse á los usos mecánicos, con la enorme presion que tiene la del Lozoya; y utilícese directamente ó bien por medio del aire comprimido, á modo de las legendarias trombas de las forjas catalanas, indudable es que con el desnivel de 100^m que existe entre el depósito del campo de Guardias y el puente de Toledo, hay por aprovechar una fuerza que desde luego se puede evaluar á más de 50.000 caballos.

Estableciendo un conducto directo desde el depósito del campo de Guardias al nivel del ferro-carril de contorno, enfrente á las Vistillas, se conseguiria agua con una presion de 10 atmósferas, y como cada atmósfera equivale á una presion de 1^k,325 por centímetro cuadrado de seccion, 10 atmósferas equivalen á una presion de 10^k,325 por centímetro cuadrado.

Por otra parte, el peso que hemos decidido elevar se compone de los elementos siguientes:

Wagon.. . . .	5.500 kilógramos.
Cargamento.	10.000 »
Tablero.. . . .	1.000 »
Piston para 47 ^m	1.200 »
Total.	17.700 »

Para mover esa masa necesitamos una presión igual á su total, con más los coeficientes de rozamiento y demas desperdicios que no bajan de 33 por 100, llegando la presión total necesaria á 23.000 kilogramos en números redondos, equivalente á la que diez atmósferas producen en 2.227 centímetros cuadrados, ó sea sobre un piston cuyo platillo tuviere un diámetro de 0^m54.

El gasto de agua sería para cada wagon subido al mercado, igual á una columna de 47^m de altura y 0,54 de diámetro, ó sean 11^m5 en números redondos, cuyo gasto total, deduciendo la presión que volvería á ejercer el wagon á la bajada, sería para 25 wagones de 250 metros cúbicos, representando un gasto anual de 6.250 pesetas, al cual deberian de agregarse los intereses de un capital de 360.000 pesetas invertido en la conducta y su colocación, con más la conservación de la misma. El costo no sería un obstáculo insuperable, pero en la práctica el desagüe de la columna sería largo.

También podría utilizarse únicamente como en todos los monta-cargas de las *supinas* que se usan en París y en Madrid en la fábrica del Gas, el peso del agua, cuyo gasto vendría á ser de 18 metros cúbicos por wagon, ó sean al día 450 metros cúbicos. El aparato es sencillo y económico, pero ocuparía mucho sitio y su maniobra sería muy larga.

Habia que buscar otra combinación.

El agua es un *fluido*, que por eso mismo que es incompresible, es susceptible de experimentar sin cambiar ni de ser ni de estado las presiones más enormes, trasmitiéndolas como las recibe, pudiendo vencer los obstáculos más insuperables. El gran matemático Pascal fué el primero á descubrir la inmensurable potencia que el hombre podía sacar del agua en presión y dió la ley de la *prensa hidráulica*.

Pero los ensayos de Pascal no pasaron de una intuición científica, porque en el siglo XVII la industria, primitiva aún, no necesitaba apelar á tamaños recursos. Después de Pascal, Belidor; después de Belidor, Bramah, Hoell, Winterschmidt, Yanker, Nicholson y otros que no recordamos, inventaron y perfeccionaron sucesivamente todos los órganos de la prensa hidráulica, la cual durante largos años no tuvo más aplicación que la prueba de las juntas de las máquinas de vapor; después se aplicó á la extracción de los ácidos de las grasas, de los aceites y á un sinnúmero de usos industriales de igual índole, hasta que el ingeniero Brunel tuvo la idea de emplear baterías formidables de prensas hidráulicas para levantar y depositar sobre sus estribos un puente de hierro, y después para levantar los barcos de sus calas, llegando á producir esfuerzos equivalentes á miles de toneladas.

El empleo del agua en presión como motor se había revelado á la ciencia, y en todas partes le dieron grandes aplicaciones menos en España, donde no parece haberse colocado todavía ningún aparato de esa clase exceptuando el pequeño del Monte de Piedad.

Hoy el agua en presión es un motor usual aplicado á los usos domésticos en los ascensores del grande y del espléndido *Hôtel* en París, y en los de cien casas particulares de la *rue de Rome* y del *boulevard Malesherbes*, motor que ochocientas mil personas probaron en el gran ascensor modelo colocado por el ingeniero Edoux en el jardín del Palacio de la Exposición Internacional de 1867.

M. W. Armstrong en Inglaterra se hizo una especialidad del uso del agua en presión, y sus aparatos funcionan con perfecta precisión en los Docks de Londres, en los de Liverpool y en el ferro-carril de Lyon.

Neustadt, Bon y Lwstremant se dedicaron á la misma especialidad en Francia, construyendo y colocando gran número de aparatos de esa clase, que dieron excelentes resultados.

XIX.

La maquinaria se compone de una máquina de vapor destinada á mover las bombas, cuya fuerza es proporcional al efecto que se pretende producir, habiendo algunas de 120 caballos destinadas á ese servicio: en todos los casos, y á ménos de no poder disponer de una máquina especial, se debe procurar que el vapor accione directamente el piston de la bomba ó prensa hidráulica, como sucede en las bombas pneumáticas de Cail.

Aquí fué donde se presentó una dificultad: si hay que subir la carga á medida que la máquina trabaja, la operacion se vuelve pesada y larga y los aparatos de montar carga, no trabajando continuamente, se hacía preciso gastar mucho trabajo inútil para sostener la presion: se ha obviado ese inconveniente introduciendo entre la batería de bombas y el tubo conductor del líquido en presion un depósito llamado en la tecnología especial *acumulador*, el cual obra á la manera de la campana de palastro tan impropriamente llamada *gasómetro* en las fábricas de gas. En el *acumulador* se almacena fuerza, elevando la presion hasta ochenta atmósferas, y cuando se quiere hacer uso de ella, se da la vuelta á la llave lo mismo que si se tratase del chorro de una fuente comun. El agua en presion corre por los tubos hasta donde se la quiere conducir, obrando sobre el piston por medio de un *tiroir*, exactamente lo mismo que el vapor, aunque todavía no se la pida más que servicios rectilíneos.

Como se ve, no se puede conseguir nada más elegante, más claro, más sencillo, más exento de manivelas, bielas, balancines, engranajes, ruedas y demas órganos tan numerosos en la antigua maquinaria.

El agua obedece con una docilidad fisica, y para ser mandada á distancia, tiene la ventaja de no estar expuesta á la condensacion; de modo que sus efectos se reproducen léjos del punto de impulsión, sin más desperdicio que el coeficiente de rozamiento.

Con este poderoso auxilio, las maniobras se hacen en Lóndres, Liverpool y París segura y sigilosamente, sin experimentar el calor inherente al funcionamiento del vapor; sin el gritar de las trasmisiones ni el silbar de los escapes: basta colocar el dedo sobre un botoncito de metal para que la comunicacion tenga lugar, que la presion se propague y que el aparato, ántes inerte, se mueva, llevando en un minuto un peso enorme desde las cuevas hasta la azotea del edificio si es necesario.

En Francia la marina ha hecho en los arsenales aplicaciones atrevidísimas del agua en presion, levantando usualmente con ella pesos enormísimos.

Nos adelantaremos en este punto á una objecion que no dejará de presentarse, y vamos á explanarla con las razones que nos han movido á no tenerla en cuenta: no se debe negar que si se puede utilizar directamente el vapor es preferible que no hacerlo más que indirectamente, por medio de la presion del agua, la cual es ya un producto del vapor: hay dos operaciones donde basta una, y por tanto desperdicio de fuerza inevitable. Segun los cálculos de Barret, ingeniero encargado de los aparatos mecánicos de los Docks de Marsella y experimentador muy minucioso, el efecto útil del agua en presion no es más que 0,295 del total del efecto inicial producido para comprimirla, cuya pérdida se analiza así:

1.º	Pérdida debida á la produccion de la presion.	27	%
2.º	» » al rozamiento en los tubos.	4	%
3.º	» » al paso del agua por las válvulas, etc.	39,5	%
Total.		70,5	%

En los aparatos de vapor mejor contruidos y conducidos, las pérdidas á su vez se analizan así :

1.º Pérdida debida al modo de funcionar del motor-vapor.	50 %
2.º » » á los engranajes.	12 %
Total.	<u>62 %</u>

Ese desperdicio normal crece muchísimo si se emplea el vapor léjos del generador ó la fuerza léjos del motor, como es casi siempre necesario.

En materia de maniobras de manutencion de mercancías que requieren una precision verdaderamente matemática, el vapor tiene en su fuerza de expansion otro gran inconveniente que el agua no posee. Con el agua, la parada es instantánea ; con el vapor es consecutiva, no habiendo más norma para que sea exacta que la habilidad empírica del maquinista.

En los grandes establecimientos de Francia y de Inglaterra, los gastos de manutencion con vapor están evaluados á 0^{rs} 25 por tonelada elevada á 15 metros de altura ; con los aparatos hidráulicos no se nota economía sensible, pero sí mucha comodidad en su manejo y soltura en su juego.

Ahora es de advertir que generalmente en los Docks se tiene el agua á la presion de 0,00, en lugar que nosotros, aunque no tomemos el agua más que desde la calle de San Pedro, tendríamos en el fondo del pozo inferior una presión inicial de diez atmósferas al momento de entrar el agua en la vaina del piston y de 5 á su salida, ó sea término medio de 7,50. Esta circunstancia, que el vapor no ha de ser para nosotros más que un auxiliar, unida al precio del combustible mayor, que no en Marsella y en Londres, nos decide á emplear decididamente y sin tergiversacion para el servicio de nuestro ascensor, el agua en presión.

Trabajando con una presión de 80 atmósferas podríamos rigurosamente elevar la carga que hemos determinado por medio de un piston cuya superficie sería de 176 centímetros cuadrados, ó sea de un diámetro de 0^m 15. Pero conviene elevar el diámetro á 0,30 y la superficie á 706 centímetros.

El gasto de agua será por wagon el de una columna de ese diámetro y de 47^m de altura, disminuida de la presión que han de dar el peso del wagon y el del tablero á la bajada, resultando definitivamente de 1.200 litros por wagon, ó sean con los desperdicios de todas clases, de 35 metros cúbicos diarios, cuyo costo no será más que de 875 pesetas al año, siendo de observar que podría reducirse, puesto que al salir del aparato el agua puede servir para cualquier uso, y que probablemente no sería difícil el conseguir el que la administracion del Canal modificase la parte de su reglamento que prohíbe el emplear el agua para un uso distinto del que se indicó al solicitarla.

XX.

En los arsenales franceses, donde más detalladamente hemos estudiado el modo de estar de estos aparatos, como la elevacion de cargas, no es más que una operacion accidental, aunque periódica, no hay generacion especial de vapor para producir la presión : cuando se necesita llenar los acumuladores, se deriva la fuerza necesaria del motor general.

En nuestro caso hubiese sido conveniente el tener una máquina de gran fuerza destinada á un tiem-

po á otros usos, como el de serrar madera, por ejemplo: pero debiendo considerar el ferro-carril de contorno como una barrera que no podemos salvar, nos faltaba el espacio indispensable: en lugar, pues, de una gran máquina, tendremos una especial de 20 caballos de fuerza, únicamente destinada á acumular presion; y con el fin de no quedar nunca la máquina ociosa, se aumentará la capacidad y el número de los acumuladores. Con una máquina de alta presion, *à détente variable* y á condensacion, podemos en veinte minutos acumular 500.000 kilográmetros, que, término medio, nos bastarán para elevar un wagon, puesto que ni todos han de ir con cargamento completo ni todos tampoco han de subir hasta el piso de los mercados.

De modo que con nuestro aparato podríamos elevar 72 wagones diarios, 720 toneladas diarias, y al año 260.000 toneladas, mientras que las tres líneas del Norte, de Zaragoza y de Alicante no conducen á Madrid más que 300.000 toneladas al año, comprendiendo carbon, piedra, yeso, leñas y transportes en servicio.

Satisfacemos, pues, las necesidades del presente y hacemos con suficiente prevision la parte del porvenir.

El aparato móvil funcionará en un recinto especial, comprendido en la parte rectangular del edificio, determinada por D, B, A, O (véase plano núm. 8), y limitado por seis columnas de hierro fundido.

A cada piso corresponderán al hueco del aparato las vías que hemos indicado anteriormente y sobre las cuales se encarrilarán los wagones.

En el piso cuarto se abrirá un pozo rectangular de 7^m por 3, en el cual bajará el tablero hasta encontrar el nivel del ferro-carril de contorno, cuyo pozo, debidamente revestido, llevará ademas las guías de hierro necesarias para que el tablero en su ascension no pueda desviarse.

En el eje del pozo se abrirá otro circular de un diámetro de 1^m 50, revestido de ladrillo, en el cual se alojarán los tubos de presion, la vaina del piston y la bomba de agotamiento, la cual funcionará por una trasmision procedente de la máquina principal.

En el pozo superior, al nivel del camino de contorno, desembocará un túnel, el cual, pasada la calle que paralela á la fachada A B, baja á la calle de Segovia, saldrá á la luz (véase plano núm. 1) en el sitio en el cual se colocarán la máquina de vapor y los acumuladores (véase plano núm. 1), volverá á entrar en el túnel para atravesar la ronda de Segovia, y á los 20 metros irá á parar al apartadero inmediato del ferro-carril de contorno, en cuyo apartadero los wagones serán recibidos de la Compañía del Norte y devuéltoles.

En el apartadero se colocarán placas giratorias para dirigir los wagones hácia la vía del túnel, la cual será perpendicular al camino de contorno. La estrechez del terreno y la imposibilidad de cambiar la direccion y el paso de la ronda de Segovia, obligarán á la Compañía del Norte á modificar la actual colocacion de su vía, reformando ligeramente una curva y *ripando* la vía en 2 ó 3 metros: bastante interesada está la Compañía del Norte en que se realice un proyecto llamado á decuplar los productos del ferro-carril de contorno, para que pueda soportar aquella pequeña incomodidad.

Se desmontará al nivel de la vía de contorno el terreno (véase plano núm. 1) comprendido entre la Ronda de Segovia y la pared de contencion de la calle L S, perpendicular al eje del túnel, y en aquel espacio se colocarán: el cuarto de las máquinas, los talleres indispensables y la casa habitacion de los guardas y maquinistas.

Desde el cuarto de las máquinas, una galería inclinada á 45° conducirá al fondo del pozo inferior: por la misma pasará la trasmision de la bomba de agotamiento.

La maniobra se hará muy sencillamente, no teniendo el capataz encargado, despues de correr el wagon sobre el tablero, más que dar la vuelta á un robinete para que empiece la ascension. Un aparato

repetidor, debidamente graduado, reproducirá delante del mismo la marcha del tablero, bastando que vuelva el volante del robinete en sentido contrario para que todo se páre. En el cuarto de las máquinas se colocará otro aparato repetidor á fin de que el maquinista conozca todos los incidentes de la manio-
bra á fin de regular la presion y la marcha de la máquina.

Pocos accidentes son de temer en el sistema que proponemos, y hasta ocioso parece el armar el table-
ro ascensor con un para caidas, como se hace en las minas por temor á la rotura de los cables.

En cuanto á los accidentes que podrian derivar de la enorme presion ejercida sobre los tubos, no son de temer empleando materiales debidamente escogidos y labrados que hacen falta. Pero la rotura de un tubo no sería nunca más que la apertura de una grieta, y como instantáneamente bajaria la pre-
sion, el accidente llevaria consigo su más enérgico remedio: todo lo que podria suceder en el punto donde se produciria la rotura sería, propiamente hablando, un enérgico jeringazo de agua, sin ulte-
rior consecuencia posible. Por lo que se puede referir á la seguridad del edificio y de las mercancías de-
positadas, no puede abrigarse la menor duda; no hay que combatir en tales almacenes más que el
fuego, y el fuego es la antítesis del agua que nos proponemos emplear.

XXI.

Lo repetirémos otra vez: no consideramos como definitivos los detalles de la construccion de la Al-
hóndiga y los creemos susceptibles de numerosas modificaciones; pero esas modificaciones, puramente
estéticas, no pueden alterar de una manera sensible el presupuesto que hemos hecho y que considera-
mos como necesario y definitivo en cuanto á totales.

Sin dato alguno sobre el valor de los terrenos de las Vistillas, los hemos presupuestado en 20 pese-
tas el metro superficial. Si el valor de las cosas le constituye la utilidad que de ellas se puede sacar,
el campillo de las Vistillas no vale absolutamente nada, porque nada produce ni puede producir, y
sabido es que para librar su palacio de una repugnante vecindad, el señor Duque de Osuna tuvo hasta
que comprar las casas que existian y tirarlas: tal es el caso que hace de aquellos terrenos. El Campi-
llo de las Vistillas no sirve para edificacion de casas, porque las que allí se construyan, á ménos de ser
chozas, han de exigir una costosa cimentacion; no se presta tampoco á la construccion de un cuartel ó
de cualquier otro edificio público, porque pocos son los que como la Alhóndiga se pueden acomodar con
un subsuelo tan accidentado. Y, por fin, el trasformarle en un paseo, al estilo del de la cuesta de la
Vega, sería gastar inútilmente un capital y confesar que el terreno no tiene valor alguno.

Hoy el campillo de las Vistillas, atravesado únicamente por los perros vagos, los mozos de cordel que
van á sacudir esteras, las lavanderas que bajan al rio y algun que otro ratero, el campillo de las Vis-
tillas, feo, triste, casi andrajoso, es un padron para Madrid.

La construccion de un edificio elegante y concurrido por personas de todas las clases de la sociedad,
no es para el señor Duque de Osuna una vecindad desagradable, y no quita á su palacio ni luz, ni
vista, ni sol, ni aire: la misma casa-oficinas, que será más elevada que la Alhóndiga, la dominará y
seguirá gozando como hoy de la vista del campo.

La construccion del mercado al pormayor y de la Alhóndiga sería la regeneracion de aquel barrio, y
haria la suerte de los propietarios de la cuesta de los Ciegos, de la travesía de las Vistillas, de la calle
de Buenaventura, de la calle de los Mancebos y de la de los Yeseros, los cuales hasta ahora no han re-

tirado más que esperanzas defraudadas de la construcción del viaducto, que se armoniza tanto con la que intentamos, que viene á justificar sobradamente la tenaz firmeza y la alta prevision y profunda intuición del ilustre ingeniero que lo concibió, lo proyectó y lo ejecutó á pesar de tantas circunstancias adversas.

Puede ser que nos hayamos equivocado en nuestra evaluación, porque tratándose de una cosa que intrínsecamente nada vale, toda apreciación es caprichosa, pero es cuestión de importancia secundaria, y á ménos que se tasen los terrenos á un precio exagerado no han de influir mucho en el proyecto. Al leer la adjunta serie de precios que nos ha servido de base, se notará que algo nos hemos separado de los precios más generalmente adoptados en Madrid. No se crea que para ello nos hayamos valido de fórmulas empíricas: todos los precios que fijamos son resultados de un análisis profundo y de una experiencia propia del verdadero costo de las construcciones, cuando se pagan al contado, y que para ellas no se vale uno del parásito del contratista.

En el costo de las obras de mampostería y cantería de piedra granítica es donde nos separamos más completamente de las evaluaciones acostumbradas.

Si la piedra es la base de la arquitectura, la piedra granítica es su mayor enemigo. Verdaderamente no hay pueblo magistralmente construido, y si no que lo digan las casas de Madrid, donde se suele emplear la piedra granítica, porque la labra del granito es sumamente costosa. Disponiendo de los medios de transporte que hoy existen, y pudiendo emplear la piedra en gran escala, hemos rebajado su precio, suprimiendo la labra que se suele hacer de fino de las caras exteriores. Todo lo que importa en la piedra es la junta; siendo la junta labrada de fino, el paramento puede sin inconveniente quedar labrado á picon.

Hay más, y es que en un edificio que necesita ser de aspecto robusto, la rusticidad de la labra á picon se armoniza mejor con el carácter general que no la labra de fino. Casi pulimentada la piedra, como se estila en Madrid, toma en pocos años un aspecto feo, grasiento y sucio; además se destruye rápidamente, porque la pica ha quemado los cristales feldespáticos. Cuando se mira un edificio cuyos paramentos están labrados de fino, la vista se cansa por la monotonía de los tonos, como al mirar una superficie vitrificada. Cuando la piedra está labrada á picon, la luz y la sombra forman numerosas combinaciones en los surcos que han quedado, y el ojo goza visiblemente de la diversidad de *nuances* que se observa, mayormente cuando es piedra berroqueña azul, caprichosamente manchada de negro.

El granito labrado de fino parece un revoco mal ejecutado: con el labrado á picon es lo que en la naturaleza, majestuoso, elegante, multicolor, y puede compararse con los magníficos mármoles azules, también labrados á picon, empleados en las obras de cantería del convento de San Ignacio de Loyola.

Adoptando una forma que á nuestro juicio está más conforme con las leyes de la estética y de la litocromía, que desempeña un papel tan importante en la arquitectura, hemos conseguido una rebaja de 50 por 100 sobre los precios corrientes de la construcción; no se puede pedir más.

Los demás artículos de la serie se diferencian poco de los usuales.

La carpintería está evaluada algo más barata por el conocimiento íntimo que tenemos de la mano de obra que requiere, y porque nos proponemos emplear la madera del Norte, siendo muy difícil el uso de la del país, en razón de la rutina por la cual se guían los maderistas.

El hierro entra por cerca de 60 por 100 en nuestro presupuesto; no hemos podido atenernos á los precios que se cotizan en las tiendas de Madrid, y hemos establecido nuestras evaluaciones con arreglo á las cotizaciones extranjeras aumentadas con los fletes, porte, derechos de aduanas y comisiones de costumbre. Aunque los precios que rigen sean muy elevados y que se note cierta tendencia á la flojedad, la flojedad es efecto de los pocos pedidos más bien que de la abundancia del *stock*, de modo que no se debe esperar ninguna baja sobre ese artículo.

Hemos seguido el mismo método para los aparatos, las máquinas y la calderería; los precios que fijamos son el término medio de los talleres franceses, belgas é ingleses, aumentados con los portes, derechos y demas que constituyen los elementos de los precios compuestos, solos que nos haya parecido conveniente dar á conocer.

Hemos hecho figurar importantes gastos de explanacion y empedrado destinados á las calles del contorno del edificio: si la Empresa de la Alhóndiga hace esos gastos, será justo que el Municipio se los abone, así como el valor de los terrenos que se abandonarán para la vía pública, tomados de los que por su cuenta compre la Empresa.

Nuestro total presupuesto asciende á la cantidad de 4.990.918,73 pesetas, á la cual se deben añadir los gastos de direccion, vigilancia, administracion, comision y demas, llegando el definitivo total á 7 millones de pesetas.

Los gastos de direccion comprenden los de redaccion de planos, conduccion de las obras, reglamento y recepcion: se han evaluado á 4 por 100 con rebaja de 1 por 100 sobre los precios usuales, en razon de la importancia de la suma, y partiendo de la base de que las obras se han de llevar á cabo en tres campañas. Sobre un presupuesto de 4.990.918 pesetas, son 199.636 pesetas por planos, honorarios de facultativos y otros anejos.

Los gastos de administracion comprenden los alquileres, las impresiones, los sueldos de consejeros, empleados, abogados, etc., durante tres años, habiéndose fijado el 2 por 100, ó sean 99.818 pesetas.

En los gastos de vigilancia entran los sueldos de los empleados subalternos, guardas, vigilantes, sobrestantes, capataces, y se han presupuestado en 1,50 por 100, 74.863 pesetas.

Los quebrantos y comisiones fijados en 15 por 100, ó sean 748.637 pesetas, envuelven los beneficios de todas clases que han de cobrar los banqueros, así como los desembolsos por publicidad, constitucion de sociedad y demas inherentes á todo negocio, cuya realizacion necesita de la asociacion.

Los intereses, á razon de 6 por 100 al año, importarán por un término medio de 18 meses, 9 por 100, ó sean 630.000 pesetas.

Los gastos imprevistos constarán de los de viaje, contencioso y otros que de antemano no se pueden determinar, habiéndose evaluado en 255.000 pesetas.

No dejando nada por prever, y atendiendo á todas las contingencias de semejante proyecto, el presupuesto total es de 7 millones de pesetas, cantidad insignificante si se compára con lo que costaron las *Halles* de París, los almacenes del muelle de San Bernardo, las *Halles* de Nápoles y las de Berlin, sin hablar de los Docks de Lóndres, de Liverpool ó de Marsella.

XXII.

Los mercados y alhóndigas son establecimientos de utilidad pública tan patente y notoria, que lo más conveniente sería que las administraciones municipales los construyesen á expensas del comun de vecinos, abandonando gratuitamente su usufructo á los revendedores. Así se hizo en otros tiempos; pero el interes privado lo pervierte todo, y, vitalicias ó temporarias, las concesiones de puestos vinieron á constituir un derecho de primera ocupacion, que se vendia como otra cualquiera propiedad. Las concesiones gratuitas, habiéndose convertido en onerosas, los municipios las impusieron tambien una módica retribucion anual ó diaria. Quitada la gratuidad de un servicio público, éste puede venir á ser un ob-

jeto de lucro ó de especulacion ; así pasó con los mercados : no faltaron industriales que los abrieron por su cuenta y otros que ofrecieron á los ayuntamientos encargarse temporalmente de su construccion y explotacion.

Este sistema mixto es el que en Madrid se ha seguido para la construccion de los mercados de las plazas de la Cebada y de los Mostenses : en París todos los sistemas se siguen correlativamente, segun los mercados sean reputados de interes general ó de interes más especial del barrio en el cual se establecen.

De todas maneras, á ménos que se trate de una medida casi política de ornato público, ántes de emprender una obra de esta clase conviene examinar si el servicio prestado guardará la debida proporcion con el costo que tendrá ; es decir, si la obra será remuneradora para el capital invertido en ella, sin cuya convergencia de gasto y de producto no habria lugar á ocuparse de un asunto de imposible realizacion. Con los quebrantos, con los cuales los negocios suelen tropezar, no se puede emprender ninguno que no ofrezca al capital el aliciente de un interes de 10 por 100, siempre inferior en la práctica, á lo ménos durante los primeros años de la explotacion.

Tan conocidos son los negocios del carácter del Mercado y de la Alhóndiga, que es inútil descender á un análisis minucioso para conocer sus gastos de explotacion : hay, como para los ferro-carriles y demas empresas generalizadas, cuocientes fijos y conocidos. Los Docks gastan en Liverpool, Lóndres, Marsella y París, de 35 á 40 por 100 de sus ingresos ; los almacenistas de Bercy y de la Villette, cuyos almacenes no tienen más que un piso, gastan 15 por 100 de sus ingresos ; y los gastos de administracion y conservacion de los mercados ascienden á 10 por 100. Como la Alhóndiga tendrá relacion con esas tres clases de establecimientos, sus gastos deberian ser de 28 por 100, pero hay que considerar la enorme carga que nos imponemos al comprometernos á subir todas las mercancías á la cota de 637, y los gastos deben prudentemente evaluarse á 40 por 100 de los ingresos.

Si, pues, los ingresos netos han de ascender á 700.000 pesetas para brindar al capital con una remuneracion de 10 por 100, tenemos que mayorar esa cantidad en 466.000 pesetas, á fin de conseguir una cantidad á la cual 700.000 sean como 60 son á 100.

Contrariamente á lo que sucede en Inglaterra, en Francia y en España con los comisionistas de aduanas, en lugar de abrumar al comerciante con un sinnúmero de derechos infinitesimales que reunidos luego forman un espantoso total, aplicaremos una tarifa única, la cual comprenderá todas las maniobras y cuidados que hayan de recaer sobre las mercancías en el establecimiento, siendo potestativo, por parte del interesado, el no valerse de ellas, en la inteligencia que las paga lo mismo.

Esas maniobras serán para las mercancías depositadas en el almacen general, todas las que requieran la descarga, carga, conservacion, entrega y peso de las mercancías.

Para los almacenes particulares el alquiler comprenderá la descarga desde el ascensor, la conduccion al almacen, la devolucion y la carga en el ascensor, con el uso de los aparatos de pesar.

Las vasijas ó envases temporarios ó permanentes se alquilarán ó se venderán aparte.

Tambien se pagará aparte la conduccion de las mercancías desde el apartadero á cualquier piso del almacen, siendo el precio único para todas las alturas y todos los niveles, satisfaciendo dicho importe al mismo tiempo que los talones de los ferro-carriles.

Las mercancías introducidas por carros no adeudarán absolutamente nada, á ménos que se almacenen.

Sentadas esas bases, vamos á ver cuál ha de ser el producto que racionalmente se puede esperar.

XXIII.

El derecho que se percibirá para tomar los wagones en los apartaderos y subirlos á los almacenes, será de 1^º,25 por tonelada.

Suponemos que recibiremos anualmente de los ferro-carriles 65.000 toneladas, en esta forma:

1.º Aceite.	8.000 toneladas.
2.º Vinos y aguardientes.	10.000 »
3.º Frutas y legumbres.	18.000 »
4.º Frutas secas.	2.000 »
5.º Trigo y harinas.	6.000 »
6.º Pescado y carne salada.	4.000 »
7.º Arroz, garbanzos y judías.	6.000 »
8.º Azúcar, café, bacalao, cacao y productos análogos.	2.000 »
9.º Sal.	3.000 »
10.º Cebada y demas granos.	6.000 »
Total.	65.000

65.000 toneladas á 1^º,25 nos proporcionarán un ingreso de 81.250 pesetas.

Las tarifas de almacenaje en los almacenes generales deben bajar al almacenaje diario, cobrándose un minimum de dias á primera partida, sin lo cual se destruiria la relacion que debe existir entre los gastos de manutencion y el almacenaje.

Dadas las condiciones de las mercancías que hemos de recibir, todas alimenticias, y cuyo valor es término medio de 250 pesetas por tonelada de 1.000 kilogramos, conviene percibir una módica tarifa de 0^º,25 por dia y tonelada, la cual, dada una estancia de un mes, recargaria la mercancía en un 3 por 100, bajando el recargo á 0,60 sobre el azúcar, y á 0,30 sobre el café y el cacao.

Suponiendo que tendremos siempre en almacen 5.000 toneladas de mercancías, ménos que el *stock* de algunas fábricas de Inglaterra y de Francia, será un producto diario de 1.250 pesetas; y al año de 456.250 pesetas.

Deduciendo, para el alojamiento de las 5.000 toneladas de mercancías en almacen general, 7.912 metros de los 37.912 que nos quedan netos, sobrarán 30.000 metros para los almacenes particulares, los cuales deben alquilarse á tres precios relativa y absolutamente distintos, segun el alquiler sea diario, mensual ó anual, siendo los que conviene percibir, por metro superficial, 0^º,40 por dia y al dia; 5 pesetas por mes y al mes, y 15 pesetas por año y al año.

Suponiendo que la importancia de los alquileres seguirá tambien esa division trinaría, tendremos 10.000 metros á 15 pesetas, que nos darán 150.000 pesetas; 10.000 metros, á razon de 5 pesetas mensuales, alquilados durante dos meses al año, 100.000 pesetas, y por fin, 10.000 metros á 0^º,40 diarios, alquilados durante diez dias al año, 40.000 pesetas.

Pasemos al mercado: hechas todas las deducciones convenientes quedan 5.179 metros superficiales, los que á razon de 0^º,40 por dia, 8 pesetas al mes y 75 al año, producirán, aplicando el mismo método

de division trinaría que hemos aplicado á los almacenes : 1.727 metros á 0^p,40 durante 100 dias por año, 68.880 pesetas ; 1.726 á 8 pesetas , durante 6 meses por año, 92.848 pesetas, y 1.726, á 75 pesetas por año, 129.450 pesetas.

Sobre el seguro no conviene realizar ninguna ganancia ; la empresa impondrá á los almacenistas la obligacion de asegurar, pero no será más que un mero intermediario entre ellos y las compañías aseguradoras.

Los demas productos, venta de desechos, alquiler de la cantina, intereses de fondos, no deben figurar más que como memoria.

Resumirémos los productos :

1.º	Conduccion de wagones.	81.250 pesetas.
2.º	Almacenaje general.	456.250 »
3.º	Locacion de almacenes al año.	150.000 »
4.º	» » al mes.	100.000 »
5.º	» » al dia.	40.000 »
6.º	Locaciones en el mercado al dia.	68.880 »
7.º	» » al mes.	92.848 »
8.º	» » al año.	129.450 »
9.º	Ingresos varios (memoria).	
	Total.	1.118.678

Se ve que el análisis nos conduce á un resultado idéntico al que la síntesis nos habia marcado como término preciso ; nos encontramos con un insignificante déficit de 48.000 pesetas, el cual prueba únicamente la exactitud con la cual hemos procedido en nuestros cálculos y apreciaciones.

XXIV.

Hemos llegado ya al fin de nuestra larga tarea, habiendo demostrado con una precision geométrica, —así lo creemos,—las premisas que habiamos sentado.

Volverémos á repetirlo :

Hemos probado que en Madrid no habia mercado al pormayor ni alhóndiga, con gran perjuicio de los intereses públicos y particulares ;

Hemos indicado el importante papel que desempeñaban los establecimientos de aquella clase en el mecanismo de la vida doméstica y municipal ;

Hemos hecho ver claramente que á pesar de la topografia de Madrid y sin acudir á excentricidades como los Docks, se podia construir un mercado en condiciones mejores que las de las *Halles* de París, que tantos millones costaron ;

Hemos demostrado, por último, que, ademas de ser de utilidad, la empresa era de provecho.

Todavía nos queda algo por hacer, y es explanar la clase de relaciones que deben de regir entre el Municipio y la Alhóndiga, así como la participacion que á ése le ha de caber en la realizacion de tan importante reforma.

XXV.

Con arreglo á la legislación vigente, todo particular puede, á nuestro parecer, abrir en un terreno de su propiedad ó dominio un mercado y cuantos almacenes le convenga, aún sin colocarse bajo el amparo de la ley especial sobre almacenes de depósito.

Dueños del solar de las Vistillas y conformándonos con los reglamentos de policía urbana, podríamos hacer lo que nos pareciera; pero en materia económica, la libertad tiene por corolario la competencia, y tratándose de un servicio público, como lo son el Mercado al pormayor y la Alhóndiga, no creemos que nadie aventure sus capitales en este asunto á no tener, si no un monopolio, á lo ménos una base fija de operaciones. Esta es un contrato previo con la Municipalidad, que determine claramente el auxilio, cooperacion ó franquicia que se va á conceder.

La construcción del Mercado y de la Alhóndiga se puede verificar de dos maneras: ó el Municipio, tomando en seria consideración el pensamiento, dará á la Empresa los terrenos necesarios, reservándose la propiedad al cabo de un cierto número de años, suficientes para la amortización del capital, realizando la concesión por vía de subasta pública y aprobando las tarifas que se han de percibir, como el Estado lo hace para los ferro-carriles; ó bien el Municipio, sin querer tomar una participación directa en el asunto, pero considerándolo como de utilidad pública, hará con la Empresa un contrato previo, en cuya virtud la asegure ciertas ventajas en cambio de otras que se reservará.

Si la primera hipótesis se adopta, nada tenemos que añadir y estamos dispuestos á acudir á la subasta bajo las condiciones siguientes:

- 1.º Concesión para 100 años;
- 2.º Abono, por parte del Municipio, de los gastos de establecimiento de la vía pública en diez anualidades;
- 3.º Abono, por parte del Municipio, de los gastos de expropiación de los terrenos en diez anualidades; y en el caso de resultar otro concesionario, abono del valor de los planos y estudios.

Si, como tenemos motivos para creerlo, se prefiere la segunda hipótesis, las ventajas que pedimos son las siguientes:

- 1.º Declaración de utilidad pública para la expropiación de los terrenos necesarios, según resulta del plano núm. 1. (Espacio comprendido entre las líneas encarnadas.)
- 2.º Reconocimiento del Mercado como mercado al pormayor, sin turbar la omnimoda libertad con la cual suelen contratar productores, vendedores y consumidores, y dejando subsistir los demás mercados;
- 3.º Reconocimiento de la Alhóndiga como Alhóndiga municipal, obligando las mercancías que adeudan derechos de puertas á presentarse allí para el adeudo, ménos la paja, los materiales de construcción, la leche, las frutas y legumbres conducidas en caballerías ó en carros por las carreteras, las leñas, carbones y aceites minerales;
- 4.º Obligación para las mercancías declaradas en tránsito de depositarse en la Alhóndiga;
- 5.º Conducción forzosa para el adeudo de los derechos de consumo de los vinos, aceites y demás artículos conducidos por los ferro-carriles, que no sean materiales de construcción ó artículos de arder.

6.º Facilidad para las mercancías depositadas en los almacenes de la Alhóndiga de no solventar los derechos de puertas sino á su salida para el consumo.

7.º Abono por el municipio en veinte anualidades de los terrenos que la Empresa haya cedido para las vías públicas proyectadas en L S y Z S. (Véase plano núm. 1.)

Esas pretensiones nuestras son tan justas, y se desprenden tan espontáneamente de las largas explicaciones que hemos dado, que conceptuaríamos una redundancia el explanarlas más extensamente.

Nos limitaremos á citar el precedente de los Docks, que gozaron de un privilegio análogo, á pesar de la incomodidad que resultaba en perjuicio del comercio, de su posicion excéntrica, en lugar que permitir al comercio que adeude en las Vistillas, casi á las puertas de casa, es hacerle un verdadero favor y un incontestable beneficio.

No fijamos duracion al usufructo de aquellas franquicias que hemos señalado, pero es evidente que se ha de determinar el número de años durante el cual su goce ha de ser exclusivo.

En cambio, el Ayuntamiento debe exigir la gratuidad de los locales que sus oficinas ocupen en el Mercado y la Alhóndiga.

No se concibe que lleve más allá sus pretensiones: en efecto, las ventajas las tiene en la supresion casi instantánea de la defraudacion y en el aumento de los productos de la contribucion de puertas.

Los consumos entrañan dos gastos: los de resguardo, propiamente dicho, ó vigilancia, y los de recaudacion.

Hay pueblos pequeños donde los gastos de recaudacion se confunden con los de resguardo, en la persona de un solo individuo, guarda, recaudador y á veces arrendatario, donde, pues, los gastos de recaudacion importan 50 por 100, y en la mayor parte de las poblaciones rurales no bajan de 25 por 100. Hay, por otra parte, ciudades como Segovia que no tienen más que una sola puerta, donde los gastos deben bajar muchísimo. En París, á pesar de haber una gran parsimonia en la retribucion del personal, á pesar de ser los derechos elevadísimos y los adeudos sobre cantidades al pormayor, los gastos de recaudacion y resguardo ascienden á 12 por 100, debido á la multiplicidad de los puntos de recaudacion, sin que la periferia especial de aquella gran capital permita reducirlos. En Madrid, el servicio está bien montado, el perímetro es pequeño, no hay verdaderamente más que siete puntos de recaudacion, pero á pesar de todo no creemos que los gastos bajen de 8 por 100, aunque no hayamos encontrado en el presupuesto ningun dato sobre el particular.

Partiendo de la base de 8 por 100, para los siete fielatos, puesto que el de Correos, el de los Pozos de la nieve y el del Matadero no entran en nuestros cálculos, si 5 por 100 corresponden al resguardo y 3 á la recaudacion, es evidente que esos 3 por 100, disminuyendo el número de los fielatos, bajarían á 2 y á 1, segun sería la disminucion de los puntos de recaudacion. Presupuestados hoy los derechos de puertas como ingresos en 15 millones de pesetas, esa baja de 2 por 100, fácil de conseguir centralizando el cobro en la Alhóndiga, representa anualmente una partida de 300.000 pesetas. Si á eso agregamos que la centralizacion de las operaciones de aforo, recaudacion y adeudo ha de dar un aumento de 10 por 100 sobre el principal de la contribucion, serán 1.500.000 pesetas más á favor del fisco municipal. Suman las dos partidas 1.800.000 pesetas.

Tan trascendentales son para el Ayuntamiento las ventajas que espontáneamente le ofrecemos con la construccion del Mercado y de la Alhóndiga, que no se podria concebir nos exigiese más, limitándose á aprobar nuestras tarifas en lo que pudieran tener de obligatorio para el público, quedando libres para todo lo que fuese potestativo por parte de los almacenistas, y haciendo un contrato por el cual garantizaria á la Empresa de toda competencia durante un número determinado de años.

Tambien podria concederse ese incompleto privilegio para un largo período, cien años por ejemplo,

reservándose el Municipio una parte de las utilidades de la explotacion del Mercado y de la Alhóndiga, despues de satisfecho un interes de 10 por 100 al capital invertido con arreglo al presente presupuesto.

Todas las bases de contrato que presentamos son equitativas y aceptables, y estamos dispuestos á ratificarlas á eleccion de la Administracion municipal.

XXVI.

Concluirémos.

Si nuestro pensamiento no ofende los derechos de nadie;

Si se armoniza con los de todos, siendo el indispensable complemento de los mercados al pormenor;

Si satisface los intereses de los productores, de los comerciantes, de los revendedores, de la economía doméstica, del fisco municipal, de la Hacienda provincial y del Tesoro;

Si hasta contamos con los recursos financieros necesarios para nuestra empresa, no es de temer que su desarrollo encuentre obstáculo alguno por parte de corporacion tan ilustrada, y de esperar es, al contrario, que dentro de pocos meses podrá darse principio á la realizacion de mejora tan importante, dando trabajo á algunos miles de los numerosos braceros que, concluida que sea la guerra civil, afluirán á las grandes poblaciones, como sucede despues de todas las guerras, y más especialmente despues de las guerras civiles, que el vencido no se atreve muchas veces á volver á su casa.

Tenemos, pues, legítima confianza en que no habrémos perdido nuestro tiempo, y que ese proyecto, en el cual hemos invertido ya tantos estudios, tantas vigiliass y no escasas cantidades, se llevará gloriosamente á cabo, siendo para Madrid el debido complemento de la organizacion de sus servicios municipales, en los cuales nada tiene que envidiar á ninguna capital y no poco que presentar á la administracion y á la imitacion de los extraños. Distribucion de aguas perfectisima, alumbrado abundante, vías anchas, paseos frondosos, *squares* deliciosos, edificios monumentales, cuarteles magníficos, mercados, teatros, fuentes, museos riquísimos y suntuosos, viaducto soberbio, palacio sin rival, Madrid ya lo tiene todo: no le faltaba más que un vasto Mercado al pormayor y una lujosa Alhóndiga, y nosotros se los vamos á dar, con el ayuda de su excelentísimo Ayuntamiento y de su digno Presidente.

Agosto de 1875.

Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid