

ON S'ABONNE:

A CONSTANTINOPLE, au Bureau du Journal

A Galata.

BLAISE DES VILLETTES, l'Agence des Papeteries françaises.

A MILAN, chez M. G. MAIR, libraire.

A MARSEILLE, chez MM. DESVRES et Cie.

A LONDRES, chez M. JONES Currie & Son,

Foreign Newspaper Office, 4, St. Ann's Lane, general Post Office.

JOURNAL DE CONSTANTINOPLE

ECHO DE L'ORIENT.

INTÉRIEUR.

CONSTANTINOPLE, 25 Décembre.

Nous avons dit, dans notre précédente feuille, que Constantinople est en ne peut plus pavée; que, par suite, ses rues sont boueuses, impraticables même parfois; que l'administration néanmoins dépense plus qu'aillors pour l'obtenir; que ce triste résultat, et nous avons conclu en disant que le seul moyen de remédier à ce mauvais état de choses, c'est de changer complètement le système de pavage, et de le remplacer par un autre qui n'a aucun des défauts de celui qui est actuellement pratiqué. Nous allons indiquer le système qui nous paraît digné de fixer l'attention du gouvernement; subsidiairement nous indiquerons aussi les améliorations qui doivent être faites simultanément pour arriver à un résultat aussi satisfaisant que possible.

Tout d'abord, nous disons qu'en ce sujet nous n'avons rien à innover: nous n'avons qu'à tout rappeler. En effet, depuis le premier pavé: régulier qui fut pratiqué à Cordoue, en 830, par les Musulmans, différents modes ont été expérimentés dans toute l'Europe, et dans ces cas, le meilleur parti à prendre c'est, qu'on nous passe la mot de faire l'électrisme. Il y a plus, le mode dont nous allons parler ressemble à celui qui a été essayé, il y a deux ou trois ans, à Constantinople, sur la place de la colonne brisée. Cet essai devait échouer et il échoua: le piez Carré du nouveau pavé conta 65 pistoles!!! A ce compte, le pavé de Constantinople est absorbé la plus grande partie du budget de la ville. On fut effrayé, et l'on s'en tint à l'ancien système. Donnons-lui un expérimentation le nouveau, à celui qui n'y entendait rien, ou plutôt à celui qui n'en voulait pas? Quant à ce qui va m'parler résulté, on serait tenu de le croire.

Nous avons dit qu'en quoi consistait l'ancien mode, ou, pour mieux dire, celui qui est utilisé actuellement; exposons ce qui constitue le nouveau, ou celui qui, d'après nous, devrait être adopté.

Pour obtenir une surface solide, c'est-à-dire un bon pavé qui résiste longtemps aux chocs produits par le passage des hommes, des animaux et des voitures, il faut rendre la surface qui doit le recevoir, le macadamier ensuite en y jetant une couche de gros gravier, qui doit être couverte à son tour par une couche de mortier; puis on prend des portions de pierre de 6 à 8 pouces carrés (le coufflé de Macairet et de Barout-Bon, par exemple, sera très propre à cet usage), on les place l'une à côté de l'autre, en laissant le moins d'interstice possible, qu'en remplir d'ailleurs avec du sable; et lorsque diverses opérations sont terminées sur une étendue de 20 à 30 pieds, le pavé, fait de la sorte, est réalisé et serré par une houe démodée, instrument dont nous avons parlé dans notre précédente feuille; et ainsi de suite jusqu'à l'achèvement des travaux. De cette façon, on obtient une surface ussielement consistante, que l'eau qui, ainsi

que nous l'avons dit, est le plus grand ennemi de tout pavé, ne pénétrera point dans les couches inférieures, pour peu qu'on ménage quelque pente aux rues. Dans certaines villes de l'Europe, on a essayé de remplacer les portions de pierre par des portions de bois, mais on y a renoncé pour en revenir au pavage en grès, qui doit avoir la préférence sur les autres.

Nous avons dit que les rigoles qui sont établies au milieu des rues, pour l'écoulement des eaux pluviales, sont une cause très grande de la détérioration rapide du pavé, surtout dans celles qui ont peu ou point de pente, attendu que ces eaux peuvent, d'après les données que nous avons recueillies, faire des dégâts assez importants sur le pavé, et nous avons ajouté que ces rigoles, dans les rues sans pente, ont pour effet de fatiguer des hourliers et d'empêcher, par cela même, la circulation pendant quelques jours après une forte pluie.

Tes graves inconveniens nous conduisent à dire que, pour les éviter, il faut renoncer aux rigoles, médialement remplacer la forme convexe des rues par la forme concave, c'est-à-dire les construire dans d'assez d'œil dont toujours la pente convenable, qui il se trouvera, par suite du nouveau système de pavage, ne sera pas, par le fait des voitures, à rebâtir avant vingt-cinq ans, pour si petite soit la quantité qu'on exercera sur les dégradations très partielles qui pourront arriver. Dix millions de piez Carrés de pavé, à 25 P. l'an, font deux cent cinquante millions de P., que l'on dépense par quart de siècle; c'est ce que coûte le pavé actuel. Ainsi, avec le mode que nous critiquons, point d'ordre, peu détestable et toute sorte d'inconvénients fâcheux. Donc, encore une fois, celui que nous l'opposons est de beaucoup préférable par vingt motifs que nous n'en dirons pas.

Quand on voit un pareil résultat, on sera tenté de le croire.

Dans une ville comme Constantinople, où le mouvement est si grand, surtout dans les quartiers francs et dans ceux qui quivaient les bazaars de Constantinople, les trottoirs en pierre sont indispensables pour les piétons à droite et à gauche des rues, le milieu étant exclusivement à l'usage des marchands, des bêtes de somme et des voitures. Les communications sont alors plus faciles et sans plus danger pour les personnes. Ces trottoirs ne pourraient être établis que dans les rues de huit et dix pieds de largeur, celles de 6 étant trop étroites, et devant conserver conséquemment les rigoles médialement. Pour les rues de 10, 12, 14, les trottoirs devraient avoir un pied et demi de large, et seulement un pied pour celles de 8: il resterait six et sept pieds pour les voitures: deux y passerait de front. Les trottoirs ayant quatre pouces d'élévation au bout du pavé, formeraient de chaque côté une espèce d'escarcelle dans laquelle la cavité des rues rejetterait les eaux pluviales qui s'écouleraient ainsi à couvert et sans être aperçues, comme à Paris, par exemple. Dans ces cas, les trottoirs devraient être obligatoires pour les rues de première et seconde classes, et nous regrettons qu'une pareille disposition soit été omise dans le règlement sur les constructions. Mais ce qui n'est pas fait, peut se faire; et de la sorte, sur aurait des rues bien plates et toujours propres.

Il s'agit maintenant d'examiner un article important, celui de la dépense, car si les frais ne doivent pas dépasser ceux que l'on fait maintenant, la question est tranchée: à prix égal, on doit toujours préférer ce qui est bon et durable, à ce qui est mauvais et de facile détérioration.

Le pavage actuel coûte cinq piastres le piez Carré; il dure tout au plus cinq ans; la superficie occupée par les rues, avons-nous dit, est de dix millions de piez Carrés, et la somme dépensée tous les ans de dix millions de piastres, soit cinquante millions tous les cinq ans, ou deux-cent-cinquante millions par quart de siècle.

Prenons cette moyenne. Si le pavage dont nous proposons le mode est fait à l'entreprise et aux échelles sous la surveillance des hommes entendus, nous sommes sûrs, d'après les données que nous avons recueillies, que nos rues, et nous avons ajouté que ces rigoles, dans les rues sans pente, ont pour effet de fatiguer des hourliers et d'empêcher, par cela même, la circulation pendant quelques jours après une forte pluie.

Tes graves inconveniens nous conduisent à dire que, pour les éviter, il faut renoncer aux rigoles, médialement remplacer la forme convexe des rues par la forme concave, c'est-à-dire les construire dans d'assez d'œil dont toujours la pente convenable, qui il se trouvera, par suite du nouveau système de pavage, ne sera pas, par le fait des voitures, à rebâtir avant vingt-cinq ans, pour si petite soit la quantité qu'on exercera sur les dégradations très partielles qui pourront arriver. Dix millions de piez Carrés de pavé, à 25 P. l'an, font deux cent cinquante millions de P., que l'on dépense par quart de siècle; c'est ce que coûte le pavé actuel. Ainsi, avec le mode que nous critiquons, point d'ordre, peu détestable et toute sorte d'inconvénients fâcheux. Donc, encore une fois, celui que nous l'opposons est de beaucoup préférable par vingt motifs que nous n'en dirons pas.

Quand on voit un pareil résultat, on sera tenté de le croire.

Dans une ville comme Constantinople, où le mouvement est si grand, surtout dans les quartiers francs et dans ceux qui quivaient les bazaars de Constantinople, les trottoirs en pierre sont indispensables pour les piétons à droite et à gauche des rues, le milieu étant exclusivement à l'usage des marchands, des bêtes de somme et des voitures. Les communications sont alors plus faciles et sans plus danger pour les personnes. Ces trottoirs devraient avoir un pied et demi de large, et seulement un pied pour celles de 8: il resterait six et sept pieds pour les voitures: deux y passerait de front. Les trottoirs ayant quatre pouces d'élévation au bout du pavé, formeraient de chaque côté une espèce d'escarcelle dans laquelle la cavité des rues rejetterait les eaux pluviales qui s'écouleraient ainsi à couvert et sans être aperçues, comme à Paris, par exemple. Dans ces cas, les trottoirs devraient être obligatoires pour les rues de première et seconde classes, et nous regrettons qu'une pareille disposition soit été omise dans le règlement sur les constructions. Mais ce qui n'est pas fait, peut se faire; et de la sorte, sur aurait des rues bien plates et toujours propres.

Il s'agit maintenant d'examiner un article important, celui de la dépense, car si les frais ne doivent pas dépasser ceux que l'on fait maintenant, la question est tranchée: à prix égal, on doit toujours préférer ce qui est bon et durable, à ce qui est mauvais et de facile détérioration.

Le pavage actuel coûte cinq piastres le piez Carré; il dure tout au plus cinq ans; la superficie occupée par les rues, avons-nous dit, est de dix millions de piez Carrés, et la somme dépensée tous les ans de dix millions de piastres, soit cinquante millions tous les cinq ans, ou deux-cent-cinquante millions par quart de siècle.

Prenons cette moyenne. Si le pavage dont nous proposons le mode est fait à l'entreprise et aux échelles sous la surveillance des hommes entendus, nous sommes sûrs, d'après les données que nous avons recueillies, que nos rues, et nous avons ajouté que ces rigoles, dans les rues sans pente, ont pour effet de fatiguer des hourliers et d'empêcher, par cela même, la circulation pendant quelques jours après une forte pluie.

Tes graves inconveniens nous conduisent à dire que, pour les éviter, il faut renoncer aux rigoles, médialement remplacer la forme convexe des rues par la forme concave, c'est-à-dire les construire dans d'assez d'œil dont toujours la pente convenable, qui il se trouvera, par suite du nouveau système de pavage, ne sera pas, par le fait des voitures, à rebâtir avant vingt-cinq ans, pour si petite soit la quantité qu'on exercera sur les dégradations très partielles qui pourront arriver. Dix millions de piez Carrés de pavé, à 25 P. l'an, font deux cent cinquante millions de P., que l'on dépense par quart de siècle; c'est ce que coûte le pavé actuel. Ainsi, avec le mode que nous critiquons, point d'ordre, peu détestable et toute sorte d'inconvénients fâcheux. Donc, encore une fois, celui que nous l'opposons est de beaucoup préférable par vingt motifs que nous n'en dirons pas.

Quand on voit un pareil résultat, on sera tenté de le croire.

Dans une ville comme Constantinople, où le mouvement est si grand, surtout dans les quartiers francs et dans ceux qui quivaient les bazaars de Constantinople, les trottoirs en pierre sont indispensables pour les piétons à droite et à gauche des rues, le milieu étant exclusivement à l'usage des marchands, des bêtes de somme et des voitures. Les communications sont alors plus faciles et sans plus danger pour les personnes. Ces trottoirs devraient avoir un pied et demi de large, et seulement un pied pour celles de 8: il resterait six et sept pieds pour les voitures: deux y passerait de front. Les trottoirs ayant quatre pouces d'élévation au bout du pavé, formeraient de chaque côté une espèce d'escarcelle dans laquelle la cavité des rues rejetterait les eaux pluviales qui s'écouleraient ainsi à couvert et sans être aperçues, comme à Paris, par exemple. Dans ces cas, les trottoirs devraient être obligatoires pour les rues de première et seconde classes, et nous regrettons qu'une pareille disposition soit été omise dans le règlement sur les constructions. Mais ce qui n'est pas fait, peut se faire; et de la sorte, sur aurait des rues bien plates et toujours propres.

Il s'agit maintenant d'examiner un article important, celui de la dépense, car si les frais ne doivent pas dépasser ceux que l'on fait maintenant, la question est tranchée: à prix égal, on doit toujours préférer ce qui est bon et durable, à ce qui est mauvais et de facile détérioration.

Le pavage actuel coûte cinq piastres le piez Carré; il dure tout au plus cinq ans; la superficie occupée par les rues, avons-nous dit, est de dix millions de piez Carrés, et la somme dépensée tous les ans de dix millions de piastres, soit cinquante millions tous les cinq ans, ou deux-cent-cinquante millions par quart de siècle.

Prenons cette moyenne. Si le pavage dont nous proposons le mode est fait à l'entreprise et aux échelles sous la surveillance des hommes entendus, nous sommes sûrs, d'après les données que nous avons recueillies, que nos rues, et nous avons ajouté que ces rigoles, dans les rues sans pente, ont pour effet de fatiguer des hourliers et d'empêcher, par cela même, la circulation pendant quelques jours après une forte pluie.

Tes graves inconveniens nous conduisent à dire que, pour les éviter, il faut renoncer aux rigoles, médialement remplacer la forme convexe des rues par la forme concave, c'est-à-dire les construire dans d'assez d'œil dont toujours la pente convenable, qui il se trouvera, par suite du nouveau système de pavage, ne sera pas, par le fait des voitures, à rebâtir avant vingt-cinq ans, pour si petite soit la quantité qu'on exercera sur les dégradations très partielles qui pourront arriver. Dix millions de piez Carrés de pavé, à 25 P. l'an, font deux cent cinquante millions de P., que l'on dépense par quart de siècle; c'est ce que coûte le pavé actuel. Ainsi, avec le mode que nous critiquons, point d'ordre, peu détestable et toute sorte d'inconvénients fâcheux. Donc, encore une fois, celui que nous l'opposons est de beaucoup préférable par vingt motifs que nous n'en dirons pas.

Quand on voit un pareil résultat, on sera tenté de le croire.

Dans une ville comme Constantinople, où le mouvement est si grand, surtout dans les quartiers francs et dans ceux qui quivaient les bazaars de Constantinople, les trottoirs en pierre sont indispensables pour les piétons à droite et à gauche des rues, le milieu étant exclusivement à l'usage des marchands, des bêtes de somme et des voitures. Les communications sont alors plus faciles et sans plus danger pour les personnes. Ces trottoirs devraient avoir un pied et demi de large, et seulement un pied pour celles de 8: il resterait six et sept pieds pour les voitures: deux y passerait de front. Les trottoirs ayant quatre pouces d'élévation au bout du pavé, formeraient de chaque côté une espèce d'escarcelle dans laquelle la cavité des rues rejetterait les eaux pluviales qui s'écouleraient ainsi à couvert et sans être aperçues, comme à Paris, par exemple. Dans ces cas, les trottoirs devraient être obligatoires pour les rues de première et seconde classes, et nous regrettons qu'une pareille disposition soit été omise dans le règlement sur les constructions. Mais ce qui n'est pas fait, peut se faire; et de la sorte, sur aurait des rues bien plates et toujours propres.

Il s'agit maintenant d'examiner un article important, celui de la dépense, car si les frais ne doivent pas dépasser ceux que l'on fait maintenant, la question est tranchée: à prix égal, on doit toujours préférer ce qui est bon et durable, à ce qui est mauvais et de facile détérioration.

Le pavage actuel coûte cinq piastres le piez Carré; il dure tout au plus cinq ans; la superficie occupée par les rues, avons-nous dit, est de dix millions de piez Carrés, et la somme dépensée tous les ans de dix millions de piastres, soit cinquante millions tous les cinq ans, ou deux-cent-cinquante millions par quart de siècle.

Prenons cette moyenne. Si le pavage dont nous proposons le mode est fait à l'entreprise et aux échelles sous la surveillance des hommes entendus, nous sommes sûrs, d'après les données que nous avons recueillies, que nos rues, et nous avons ajouté que ces rigoles, dans les rues sans pente, ont pour effet de fatiguer des hourliers et d'empêcher, par cela même, la circulation pendant quelques jours après une forte pluie.

Tes graves inconveniens nous conduisent à dire que, pour les éviter, il faut renoncer aux rigoles, médialement remplacer la forme convexe des rues par la forme concave, c'est-à-dire les construire dans d'assez d'œil dont toujours la pente convenable, qui il se trouvera, par suite du nouveau système de pavage, ne sera pas, par le fait des voitures, à rebâtir avant vingt-cinq ans, pour si petite soit la quantité qu'on exercera sur les dégradations très partielles qui pourront arriver. Dix millions de piez Carrés de pavé, à 25 P. l'an, font deux cent cinquante millions de P., que l'on dépense par quart de siècle; c'est ce que coûte le pavé actuel. Ainsi, avec le mode que nous critiquons, point d'ordre, peu détestable et toute sorte d'inconvénients fâcheux. Donc, encore une fois, celui que nous l'opposons est de beaucoup préférable par vingt motifs que nous n'en dirons pas.

Quand on voit un pareil résultat, on sera tenté de le croire.

Dans une ville comme Constantinople, où le mouvement est si grand, surtout dans les quartiers francs et dans ceux qui quivaient les bazaars de Constantinople, les trottoirs en pierre sont indispensables pour les piétons à droite et à gauche des rues, le milieu étant exclusivement à l'usage des marchands, des bêtes de somme et des voitures. Les communications sont alors plus faciles et sans plus danger pour les personnes. Ces trottoirs devraient avoir un pied et demi de large, et seulement un pied pour celles de 8: il resterait six et sept pieds pour les voitures: deux y passerait de front. Les trottoirs ayant quatre pouces d'élévation au bout du pavé, formeraient de chaque côté une espèce d'escarcelle dans laquelle la cavité des rues rejetterait les eaux pluviales qui s'écouleraient ainsi à couvert et sans être aperçues, comme à Paris, par exemple. Dans ces cas, les trottoirs devraient être obligatoires pour les rues de première et seconde classes, et nous regrettons qu'une pareille disposition soit été omise dans le règlement sur les constructions. Mais ce qui n'est pas fait, peut se faire; et de la sorte, sur aurait des rues bien plates et toujours propres.

Il s'agit maintenant d'examiner un article important, celui de la dépense, car si les frais ne doivent pas dépasser ceux que l'on fait maintenant, la question est tranchée: à prix égal, on doit toujours préférer ce qui est bon et durable, à ce qui est mauvais et de facile détérioration.

Le pavage actuel coûte cinq piastres le piez Carré; il dure tout au plus cinq ans; la superficie occupée par les rues, avons-nous dit, est de dix millions de piez Carrés, et la somme dépensée tous les ans de dix millions de piastres, soit cinquante millions tous les cinq ans, ou deux-cent-cinquante millions par quart de siècle.

Prenons cette moyenne. Si le pavage dont nous proposons le mode est fait à l'entreprise et aux échelles sous la surveillance des hommes entendus, nous sommes sûrs, d'après les données que nous avons recueillies, que nos rues, et nous avons ajouté que ces rigoles, dans les rues sans pente, ont pour effet de fatiguer des hourliers et d'empêcher, par cela même, la circulation pendant quelques jours après une forte pluie.

Tes graves inconveniens nous conduisent à dire que, pour les éviter, il faut renoncer aux rigoles, médialement remplacer la forme convexe des rues par la forme concave, c'est-à-dire les construire dans d'assez d'œil dont toujours la pente convenable, qui il se trouvera, par suite du nouveau système de pavage, ne sera pas, par le fait des voitures, à rebâtir avant vingt-cinq ans, pour si petite soit la quantité qu'on exercera sur les dégradations très partielles qui pourront arriver. Dix millions de piez Carrés de pavé, à 25 P. l'an, font deux cent cinquante millions de P., que l'on dépense par quart de siècle; c'est ce que coûte le pavé actuel. Ainsi, avec le mode que nous critiquons, point d'ordre, peu détestable et toute sorte d'inconvénients fâcheux. Donc, encore une fois, celui que nous l'opposons est de beaucoup préférable par vingt motifs que nous n'en dirons pas.

Quand on voit un pareil résultat, on sera tenté de le croire.

Dans une ville comme Constantinople, où le mouvement est si grand, surtout dans les quartiers francs et dans ceux qui quivaient les bazaars de Constantinople, les trottoirs en pierre sont indispensables pour les piétons à droite et à gauche des rues, le milieu étant exclusivement à l'usage des marchands, des bêtes de somme et des voitures. Les communications sont alors plus faciles et sans plus danger pour les personnes. Ces trottoirs devraient avoir un pied et demi de large, et seulement un pied pour celles de 8: il resterait six et sept pieds pour les voitures: deux y passerait de front. Les trottoirs ayant quatre pouces d'élévation au bout du pavé, formeraient de chaque côté une espèce d'escarcelle dans laquelle la cavité des rues rejetterait les eaux pluviales qui s'écouleraient ainsi à couvert et sans être aperçues, comme à Paris, par exemple. Dans ces cas, les trottoirs devraient être obligatoires pour les rues de première et seconde classes, et nous regrettons qu'une pareille disposition soit été omise dans le règlement sur les constructions. Mais ce qui n'est pas fait, peut se faire; et de la sorte, sur aurait des rues bien plates et toujours propres.

Il s'agit maintenant d'examiner un article important, celui de la dépense, car si les frais ne doivent pas dépasser ceux que l'on fait maintenant, la question est tranchée: à prix égal, on doit toujours préférer ce qui est bon et durable, à ce qui est mauvais et de facile détérioration.

Le pavage actuel coûte cinq piastres le piez Carré; il dure tout au plus cinq ans; la superficie occupée par les rues, avons-nous dit, est de dix millions de piez Carrés, et la somme dépensée tous les ans de dix millions de piastres, soit cinquante millions tous les cinq ans, ou deux-cent-cinquante millions par quart de siècle.

Prenons cette moyenne. Si le pavage dont nous proposons le mode est fait à l'entreprise et aux échelles sous la surveillance des hommes entendus, nous sommes sûrs, d'après les données que nous avons recueillies, que nos rues, et nous avons ajouté que ces rigoles, dans les rues sans pente, ont pour effet de fatiguer des hourliers et d'empêcher, par cela même, la circulation pendant quelques jours après une forte pluie.

Tes graves inconveniens nous conduisent à dire que, pour les éviter, il faut renoncer aux rigoles, médialement remplacer la forme convexe des rues par la forme concave, c'est-à-dire les construire dans d'assez d'œil dont toujours la pente convenable, qui il se trouvera, par suite du nouveau système de pavage, ne sera pas, par le fait des voitures, à rebâtir avant vingt-cinq ans, pour si petite soit la quantité qu'on exercera sur les dégradations très partielles qui pourront arriver. Dix millions de piez Carrés de pavé, à 25 P. l'an, font deux cent cinquante millions de P., que l'on dépense par quart de siècle; c'est ce que coûte le pavé actuel. Ainsi, avec le mode que nous critiquons, point d'ordre, peu détestable et toute sorte d'inconvénients fâcheux. Donc, encore une fois, celui que nous l'opposons est de beaucoup préférable par vingt motifs que nous n'en dirons pas.

Quand on voit un pareil résultat, on sera tenté de le croire.

Dans une ville comme Constantinople, où le mouvement est si grand, surtout dans les quartiers francs et dans ceux qui quivaient les bazaars de Constantinople, les trottoirs en pierre sont indispensables pour les piétons à droite et à gauche des rues, le milieu étant exclusivement à l'usage des marchands, des bêtes de somme et des voitures. Les communications sont alors plus faciles et sans plus danger pour les personnes. Ces trottoirs devraient avoir un pied et demi de large, et seulement un pied pour celles de 8: il resterait six et sept pieds pour les voitures: deux y passerait de front. Les trottoirs ayant quatre pouces d'élévation au bout du pavé, formeraient de chaque côté une espèce d'escarcelle dans laquelle la cavité des rues rejetterait les eaux pluviales qui s'écouleraient ainsi à couvert et sans être aperçues, comme à Paris, par exemple. Dans ces cas, les trottoirs devraient être obligatoires pour les rues de première et seconde classes, et nous regrettons qu'une pareille disposition soit été omise dans le règlement sur les constructions. Mais ce qui n'est pas fait, peut se faire; et de la sorte, sur aurait des rues bien plates et toujours propres.

Il s'agit maintenant d'examiner un article important, celui de la dépense, car si les frais ne doivent pas dépasser ceux que l'on fait maintenant, la question est tranchée: à prix égal, on doit toujours préférer ce qui est bon et durable, à ce qui est mauvais et de facile détérioration.

Le pavage actuel coûte cinq piastres le piez Carré; il dure tout au plus cinq ans; la superficie occupée par les rues, avons-nous dit, est de dix millions de piez Carrés, et la somme dépensée tous les ans de dix millions de piastres, soit cinquante millions tous les cinq ans, ou deux-cent-cinquante millions par quart de siècle.

Prenons cette moyenne. Si le pavage dont nous proposons le mode est fait à l'entreprise et aux échelles sous la surveillance des hommes entendus, nous sommes sûrs, d'après les données que nous avons recueillies, que nos rues, et nous avons ajouté que ces rigoles, dans les rues sans pente, ont pour effet de fatiguer des hourliers et d'empêcher, par cela même, la circulation pendant quelques jours après une forte pluie.

Tes graves inconveniens nous conduisent à dire que, pour les éviter, il faut renoncer aux rigoles, médialement remplacer la forme convexe des rues par la forme concave, c'est-à-dire les construire dans d'assez d'œil dont toujours la pente convenable, qui il se trouvera, par suite du nouveau système de pavage, ne sera pas, par le fait des voitures, à rebâtir avant vingt-cinq ans, pour si petite soit la quantité qu'on exercera sur les dégradations très partielles qui pourront arriver. Dix millions de piez Carrés de pavé, à 25 P. l'an, font deux cent cinquante millions de P., que l'on dépense par quart de siècle; c'est ce que coûte le pavé actuel. Ainsi, avec le mode que nous critiquons, point d'ordre, peu détestable et toute sorte d'inconvénients fâcheux. Donc, encore une fois, celui que nous l'opposons est de beaucoup préférable par vingt motifs que nous n'en dirons pas.

Quand on voit un pareil résultat, on sera tenté de le croire.

Dans une ville comme Constantinople, où le mouvement est si grand, surtout dans les quartiers francs et dans ceux qui quivaient les bazaars de Constantinople, les trottoirs en pierre sont indispensables pour les piétons à droite et à gauche des rues, le milieu étant exclusivement à l'usage des marchands, des bêtes de somme et des voitures. Les communications sont alors plus faciles et sans plus danger pour les personnes. Ces trottoirs devraient avoir un pied et demi de large, et seulement un pied pour celles de 8: il resterait six et sept pieds pour les voitures: deux y passerait de front. Les trottoirs ayant quatre pouces d'élévation au bout du pavé, formeraient de chaque côté une espèce d'escarcelle dans laquelle la cavité des rues rejetterait les eaux pluviales qui s'écouleraient ainsi à couvert et sans être aperçues, comme à Paris, par exemple. Dans ces cas, les trottoirs devraient être obligatoires pour les rues de première et seconde classes, et nous regrettons qu'une pareille disposition soit été omise dans le règlement sur les constructions. Mais ce qui n'est pas fait, peut se faire; et de la sorte, sur aurait des rues bien plates et toujours propres.

Il s'agit maintenant d'examiner un article important, celui de la dépense, car si les frais ne doivent pas dépasser ceux que l'on fait maintenant, la question est tranchée: à prix égal, on doit toujours préférer ce qui est bon et durable, à ce qui est mauvais et de facile détérioration.

Le pavage actuel coûte cinq piastres le piez Carré; il dure tout au plus cinq ans; la superficie occupée par les rues, avons-nous dit, est de dix millions de piez Carrés, et la somme dépensée tous les ans de dix millions de piastres, soit cinquante millions tous les cinq ans, ou deux-cent-cinquante millions par quart de siècle.

Prenons cette moyenne. Si le pavage dont nous proposons le mode est fait à l'entreprise et aux échelles sous la surveillance des hommes entendus, nous sommes sûrs, d'après les données que nous avons recueillies, que nos rues, et nous avons ajouté que ces rigoles, dans les rues sans pente, ont pour effet de fatiguer des hourliers et d'empêcher, par cela même, la circulation pendant quelques jours après une forte pluie.

Tes graves inconveniens nous conduisent à dire que, pour les éviter, il faut renoncer aux rigoles, médialement remplacer la forme convexe des rues par la forme concave, c'est-à-dire les construire dans d'assez d'œil dont toujours la pente convenable, qui il se trouvera, par suite du nouveau système de pavage, ne sera pas, par le fait des voitures, à rebâtir avant vingt-cinq ans, pour si petite soit la quantité qu'on exercera sur les dégradations très partielles qui pourront arriver. Dix millions de piez Carrés de pavé, à 25 P. l'an, font deux cent cinquante millions de P., que l'on dépense par quart de siècle; c'est ce que coûte le pavé actuel. Ainsi, avec le mode que nous critiquons, point d'ordre, peu détestable et toute sorte d'inconvénients fâcheux. Donc, encore une fois, celui que nous l'opposons est de beaucoup préférable par vingt motifs que nous n'en dirons pas.

Quand on voit un pareil résultat, on sera tenté de le croire.

Dans une ville comme Constantinople, où le mouvement est si grand, surtout dans les quartiers francs et dans ceux qui quivaient les bazaars de Constantinople, les trottoirs en pierre sont indispensables pour les piétons à droite et à gauche des rues, le milieu étant exclusivement à l'usage des marchands, des bêtes de somme et des voitures. Les communications sont alors plus faciles et sans plus danger pour les personnes. Ces trottoirs devraient avoir un pied et demi de large, et seulement un pied pour celles de 8: il resterait six et sept pieds pour les voitures: deux y passerait de front. Les trottoirs ayant quatre pouces d'élévation au bout du pavé, formeraient de chaque côté une espèce d'escarcelle dans laquelle la cavité des rues rejetterait les eaux pluviales qui s'écouleraient ainsi à couvert et sans être aperçues, comme à Paris, par exemple. Dans ces cas, les trottoirs devraient être obligatoires pour les rues de première et seconde classes, et nous regrettons qu'une pareille disposition soit été omise dans le règlement sur les constructions. Mais ce qui n'est pas fait, peut se faire; et de la sorte, sur aurait des rues bien plates et toujours propres.

Il s'agit maintenant d'examiner un article important, celui de la dépense, car si les frais ne doivent pas dépasser ceux que l'on fait maintenant, la question est tranchée: à prix égal, on doit toujours préférer ce qui est bon et durable, à ce qui est mauvais et de facile détérioration.

Le pavage actuel coûte cinq piastres le piez Carré; il dure tout au plus cinq ans; la superficie occupée par les rues, avons-nous dit, est de dix millions de piez Carrés, et la somme dépensée tous les ans de dix millions de piastres, soit cinquante millions tous les cinq ans, ou deux-cent-cinquante millions par quart de siècle.

Prenons cette moyenne. Si le pavage dont nous proposons le mode est fait à l'entreprise et aux échelles sous la surveillance des hommes entendus, nous sommes sûrs, d'après les données que nous avons recueillies, que nos rues, et nous avons ajouté que ces rigoles, dans les rues sans pente, ont pour effet de fatiguer des hourliers et d'empêcher, par cela même, la circulation pendant quelques jours après une forte pluie.

Tes graves inconveniens nous conduisent à dire que, pour les éviter, il faut renoncer aux rigoles, médialement remplacer la forme convexe des rues par la forme concave, c'est-à-dire les construire dans d'assez d'œil dont toujours la pente convenable, qui il se trouvera, par suite du nouveau système de pavage, ne sera pas, par le fait des voitures, à rebâtir avant vingt-cinq ans, pour si petite soit la quantité qu'on exercera sur les dégradations très partielles qui pourront arriver. Dix millions de piez Carrés de pavé, à 25 P. l'an, font deux cent cinquante millions de P., que l'on dépense par quart de siècle; c'est ce que coûte le pavé actuel. Ainsi, avec le mode que nous critiquons, point d'ordre, peu détestable et toute sorte d'inconvénients fâcheux. Donc, encore une fois, celui que nous l'opposons est de beaucoup préférable par vingt motifs que nous n'en dirons pas.

Quand on voit un pareil résultat, on sera tenté de le croire.

Dans une ville comme Constantinople, où le mouvement est si grand, surtout dans les quartiers francs et dans ceux qui quivaient les bazaars de Constantinople, les trottoirs en pierre sont indispensables pour les piétons à droite et à gauche des rues, le milieu étant exclusivement à l'usage des marchands, des bêtes de somme et des voitures. Les communications sont alors plus faciles et sans plus danger pour les personnes. Ces trottoirs devraient avoir un pied et demi de large, et seulement un pied pour celles de 8: il resterait six et sept pieds pour les voitures: deux y passerait de front. Les trottoirs ayant quatre pouces d'élévation au bout du pavé, formeraient de chaque côté une espèce d'escarcelle dans laquelle la cavité des rues rejetterait les eaux pluviales qui s'écouleraient ainsi