

REVISTA DE OBRAS PUBLICAS.

PARTE OFICIAL.—ARTICULOS DOCTRINALES.—ESTADO DE OBRAS Y PROYECTOS.—DESCUBRIMIENTOS E INVENCIONES.

BIBLIOGRAFIA.

OBRAS PUBLICAS DE LA PROVINCIA DE MÁLAGA (1).

ARTÍCULO 2.º—VIAS DE COMUNICACION.

§. 1.º Carreteras.

La única calificada de general, con arreglo á la ley de 7 de mayo de 1851 que atraviesa esta provincia, es la tercera seccion del ramal que desde Bailen se separa de la general de Andalucía para pasar por Jaén y Granada y terminar en este puerto.

Data su existencia con el nombre de *camino carretero* desde el año de 1816 en que fue trazada y dirigida su construccion bajo los auspicios del excelentísimo señor conde de Montijo, á la sazón capitán general de estos reinos; por el capitán de navío de la real armada é ingeniero hidráulico D. José María Pery; segun se lee en una lápida incrustada en una fuente-abrevadero, titulada *Fuente de la Reina*, que se encuentra al lado del mismo camino á tres leguas próximamente de la capital, cuya ereccion tuvo lugar en el año de 1732 conforme resulta de otra lápida tambien incrustada en la misma fuente-abrevadero por encima de la anteriormente citada, y cuya existencia induce á creer que con anterioridad al año de 1816 era frecuentado este camino (2).

Entra en la provincia por el puerto de la sierra de Alhama, denominando de los Alazores; pliégame á las vertientes meridionales de la ramificación de la misma sierra, que se extiende de Este á Oeste de la provincia, entrocando con el renombrado *torcal* de Antequera; separándose de dichas vertientes al confrontar con la villa del Colmenar y aprovechando una estribacion de dicha sierra que divide aguas entre los rios de *Vélez* y *Guadalhorve*, toca en el mencio-

nado pueblo, y desde él se desarrolla á través del laberinto de cerros y barrancos llamados *mesas de Málaga*, á cuyo pie y á una profundidad verdaderamente inmensa y recostada en el último, mas saliente y mas pequeño cerro (el de Gibralfaro) de aquel laberinto está situada esta capital.

Desde el puerto de los Alazores hasta el Colmenar, se sube y se baja sin mas norte que el salvar sucesivamente, sin desmontes, sin terraplenes y sin obras de fábrica las frecuentes estribaciones y barrancos que la línea encuentra; desde el Colmenar comienza á subirse y á desenvolverse el trazado con iguales condiciones, para asomar á las alturas que dominan á Málaga, y desde allí, á costa de mil revueltas violentas y rápidas, y merced á un desarrollo forzado siempre y de cerca de tres leguas de longitud, lograse al fin unir á Málaga con aquel punto culminante cuya distancia directa apenas llegará á la media legua.

Considerado el trazado como la resolucion del problema, de encontrar una línea de camino en cuya construccion se eviten los desmontes y terraplenes que tal nombre merezean, las obras de fábrica y las *espropiaciones de terrenos*, sin sujecion ni trabas en las pendientes ni en los radios de las curvas de union, el trazado de este camino es admirable y revela en su autor no escasos conocimientos; pero si en él queremos encontrar la arreglada y justificada distribucion de pendientes, la seguridad y comodidad en las vueltas; si en fin, pretendemos encontrar *una sola* de las condiciones que en estos tiempos se exigen en toda carretera regularmente trazada, y con mas motivo en las clasificadas de generales, perderíamos inútilmente el tiempo. Con indicar solo que en diez leguas próximamente de trayecto entre los Alazores y Málaga, y atravesando terrenos hondamente surcados de barrancos, efecto de lo deleznable de su naturaleza, no ha habido necesidad de construir ni una *sola* obra de fábrica, basta para que el menos práctico comprenda en toda su estension las cualidades especiales de este trazado, muy aplaudido en su tiempo, principalmente por el sinúmero de propietarios á quien atravesó sus fincas con arte tal, que no les ocupó un palmo de terreno *útil*; pero que ni satisface á ninguna de las condiciones que la ciencia y el arte exigen hoy en estas vías, ni puede de modo alguno seguir sirviendo al creciente desenvolvimiento de los trasportes que el aumento de riqueza y de ilustracion va haciendo cada dia necesarios.

Por los desfigurados restos que van quedando de este camino puede calcularse que debió costar poca cosa, y que á la *economía*, entendida así, debieron subordinarse todas las demas condiciones que dele reunir un camino, aun cuando solo se denomine *carretero*. El mismo erróneo principio ha producido otro mal mayor que, unido al causado ya por los defectos del trazado, ha ocasionado el que con el

(1) Véase la página 274 del tomo 2.º

(2) Como una curiosidad copiamos á continuacion las pomposas inscripciones de ambas lápidas, en orden inverso á el en que las hemos citado; dicen así:

1.ª «Esta fuente se hizo siendo gobernador político y militar de la ciudad de Málaga el Excmo. Sr. D. Gerónimo de Solís y Gante, caballero de la orden de Calatrava, gentil-hombre de cámara de S. M. C. y teniente general de sus reales ejércitos. — Año de 1732.»

2.ª Reinando la Católica Majestad del Sr. D. Fernando VII el amado, se reedificó esta fuente y construyó este camino carretero desde Málaga á Granada por las villas del Colmenar, Alharrate y Ciudad de Loxa, bajo la superintendencia y auspicios del Excmo. Sr. conde del Montijo, grande de España de primera clase; teniente general de los reales ejércitos, capitán general de esta costa y reinos y de los tres presidios menores de Africa, presidente de su real chancillería, etc., etc., etc., quien diputó para su ejecucion á los Sres. D. José de Ortega y Rengel, regidor perpétuo de Málaga, y D. José de Molina y Fernandez de Olmo, maestrante de la real de Ronda; dirigiéndola en la parte facultativa el capitán de navío de la real armada é ingeniero hidráulico D. Joaquin María Pery. — Año de 1816.»

postizo nombre de carretera general posea hoy Málaga un camino en que *no ha podido sostenerse el transporte del correo en silla*, intentado apenas, cuando hubo apremiante necesidad de sustituirlo con el del *carrillo de violin*, un camino en suma que ni carretero debiera apellidarse, cuando tan poco dista de las condiciones de los de herradura.

El mal á que aludimos en el párrafo anterior ha sido el de no haber gastado nada, absolutamente nada, hasta hace nueve años en su entretenimiento, y desde aquella fecha hasta el año pasado, solamente lo preciso para cubrir los jornales de algunos peones-camineros, remedio tardío é insuficiente para tan grave mal; y del año anterior al actual, sobre el importe de los jornales de los camineros, alguna que otra cantidad, concedidas por vía de limosna para acopio de materiales, con los cuales, si no se ha mejorado toda la línea, se han arreglado el llano de Alfarnate y algun otro punto, de los que vive muy fresca tradición, de que carro atolado en ellos, preso quedaba durante el invierno, á semejanza de los buques por los hielos del mar Báltico.

Tanto mis antecesores, Sres. Tellez y Mayo, como yo, procuramos y sigo procurando suplir con celo lo que falta en piedra; pero es cosa probada que si bien se evita ó aplaza la apertura de nuevos baches con tal sistema, los ya abiertos, que son infinitos, persisten con rebelde tenacidad en no cerrarse sino hasta donde la piedra alcanza.

Terminaré resumiendo el bosquejo del estado de esta vía con un número tan elocuente casi, como una detenida visita al camino: el importe del presupuesto de la reparación de esta carretera que *debió* invertirse en la campaña de este año ya pasada, y que comprende solo el *bacheo* general; algun *recargo* parcial y la reposición de algun murete y los pretilles de los puntos peligrosos, pasa de *treinta y dos mil duros*.

Sacóse á subasta en marzo y no hubo postor; anuncióse nuevamente para junio, y los sucesos políticos dejaron en duda si lo hubiera habido ó no, y finalmente, por real orden de 26 de octubre se ha resuelto en su vista se lleve á cabo en seis meses por administración: de modo, que segun todas las probabilidades, y si los apuros del Tesoro lo permiten, hay esperanzas ya de poner término á tan vergonzoso estado, y tal vez en la campaña del año venidero quede concluida una reforma que no se hubiera hecho precisa si desde 1816 acá se hubiera atendido al entretenimiento con los materiales y mano de obras proporcionados al desgaste y deterioro que el uso y los defectos de trazado ocasionan, aqui mas considerables que en otra parte por efecto de la *calidad* de los materiales y por falta de los mas precisos *desagües*.

Muy someramente hemos apuntado la historia de esta carretera; hemos indicado los principales defectos de su trazado, incorregibles aun cuando se repare, su insostenible estado actual y hasta las esperanzas de que se remediará: veamos ahora el medio radical para lograr que la comunicacion con Granada llegue á verificarse como es debido, y ambas provincias tienen derecho, por una carretera general á que cuadre con propiedad esta denominacion, que solo por un esfuerzo de imaginacion ha podido aplicarse á la actual que llevamos examinada.

Todo otro medio que no sea un nuevo trazado es tiempo perdido imaginarlo, porque es tan singular, tan especial y *sui generis* el actual, que si se pre-

tendiese aprovechar de él la mas mínima parte, este *provecho* nos obligaria, como ya ha sucedido en varias otras carreteras, al *desperdicio*, ó mejor, *despilfarro* del coste de media ó una ó mas leguas de rodeo.

Sentado esto hace ya bastante tiempo, ocurre desde luego, una vez reconocido el terreno, que para resolver el problema de trazar una línea que desde el puerto de los Alazores, á que ya ha llegado la verdadera carretera general en la provincia de Granada, conduzca á Málaga con pendientes y desarrollo aceptables, se presentan tres soluciones esencialmente distintas: la directa, tanteada ya en el terreno por mi predecesor Sr. Mayo; la encaminada hácia el mar para entroncar con el camino de Velez-Málaga á Málaga, de que hablaremos en su párrafo correspondiente, y finalmente, la dirigida á buscar el camino de Antequera (á que le llegará su vez) ó bien la cuenca del Guadalmedina.

Esplorado el terreno en diversas épocas, y tanteadas varias líneas, llegó á deducir el citado ingeniero, mi buen amigo, que la línea preferible por todos conceptos es la directa, atendido su carácter general.

Cuando los apuros del Tesoro no han permitido atender al entretenimiento y reparacion del mal camino actual, de que es muestra la forzosa lentitud con que al fin se ha resuelto el emprenderla, pensar solo en la nueva construccion de nueve leguas de carretera, que podrán costar cinco millones y medio de reales, se dirá que es ocuparse en hacer castillos de naipes: sin embargo, lo que hasta aquí ha podido pasar, por falta de comparacion con otras verdaderas carreteras, no puede durar mucho, y cuando se ha recorrido por buen camino el trayecto de otras provincias, es sobrado sensible el contraste, al entrar en esta, para que pueda continuar el atraso y lamentable estado de todas sus vias de comunicacion.

Por esto esperamos la aprobacion del presupuesto de estudio; por esto esperamos que se consignarán los fondos necesarios para practicarlo, y por eso, finalmente, no dudamos y tenemos esperanza de que llegue á comenzarse la nueva vía con elementos tales, que antes de su conclusion no esperemente esas interrupciones que han llegado por desgracia á caracterizar las obras españolas, y que, aunque por decoro no fuera, por economía, por la verdadera economía, no debieran tener lugar.

Mucho mas debiera aducir para completar la descripción del actual estado de esta vía, así como de los medios que se ofrecen para salir de él; pero bosquejado el primero y sus causas, y manifestadas las esperanzas de su pronta mejora y de su reemplazo mas ó menos próximo por otra vía de mejores condiciones y que mejor fomento los intereses que está llamada á crear y ampliar entre Granada y Málaga, haremos punto para dar á conocer el estado de otra carretera, si inferior en categoria á la ya mencionada, no de menor interés é importancia.

Sigue en orden de calificación á la carretera general, ya examinada, la *transversal* de Málaga á Cádiz por Ronda, cuya importancia, cuya necesidad son evidentes con enunciar solo las capitales que ha de unir; separadas en la vía marítima por el obstáculo del estrecho de Gibraltar, tan difícil y arriesgado de franquear con vientos Sud-oestes, que cuando reinan, y no deja de ser con frecuencia, vese plagada de buques procedentes de Levante toda esta costa hasta el estrecho, guarecidos en ella forzosamente.

Nunca como en semejantes casos se nota la falta de esta carretera, puesto que pasajeros y efectos, que ante el obstáculo del Sud-oeste pierden días y semanas esperando que cese de reinar, si estuviese construida, arrostrarían gustosos, con no pequeño beneficio de Málaga, los gastos de desembarque y transporte por tierra, y aun la pérdida de tiempo que estas operaciones les producirían, siempre conocida y estimable, ante la incertidumbre de un cambio de viento.

Esta línea, como la anterior, está en *proyecto*; digo mal, se piensa en que lo esté, puesto que aunque ordenados los estudios, todavía no está autorizado el gasto que ellos han de ocasionar; pero no tiene como aquella otro camino por el que mal que bien transiten carruages: para trasladarse en carruaje de Málaga á Cádiz, ó hay que pasar por Córdoba y Sevilla ó por Sevilla solo tocando en Antequera y Estepa, y en uno y otro caso recorriendo con gran rodeo caminos cuyo mal nombre probaremos despues.

Entre todos los caminos de la provincia es tal vez el de mayor importancia, así como el de menor fortuna, por menguada que la de todos sea. Tiempo há que se mandó proyectar, y sea quizá unas veces por consideraciones políticas que anhelamos ver destruidas de la marcha de las obras públicas que bajo todos los matices de nuestras cambiantes opiniones políticas siempre han de producir un bien á la parte de nación con ellas dotada, sea que con la *esperanza* de un ferro-carril (el de Málaga á Almodovar) que acortaría su trayecto, es lo cierto que se ha ido aplazando su estudio por el indirecto medio de no autorizar el gasto que causaría, hasta que ocasion propicia se presente de vencer alguno de los dos obstáculos citados ó á la par los dos; y entre tanto ya hay promesa, ya hay esperanza, muy entibiada á no dudar; ya hay conocida intencion de que *con el tiempo* habrá una carretera transversal que unirá á Málaga con Cádiz, que facilitará el comercio entre ambas poblaciones, que pondrá en movimiento intereses hoy parados ó adormecidos; que disminuirá los enormes perjuicios de las arribadas forzosas por causa de los Sud-oestes, bienes todos muy palmarios y evidentes, pero que por el momento no pueden obtenerse, caso de intentarlo, sino muy en esqueleto, acudiendo para los primeros á un detestable camino de herradura, y en cuanto al último, como no es asequible con dicho camino, la paciencia y la conformidad cristiana son los lenitivos únicos á que es preciso acudir, y que sino aminoran los quebrantos sufridos, preparan el ánimo para sobrellevarlos.

Sino tan calificada al presente (1), aun cuando con arreglo á la ley citada pudiera serlo tanto, y mas útil quizá que la anterior, es la carretera provincial de Córdoba por Antequera á Málaga, verdadera arteria de la circulacion de los productos andaluces, cuya esclusiva esportacion para Levante indicamos en el artículo anterior debiera monopolizar el puerto de Málaga, si estuviese terminada en lo mucho que aun le falta, si se reparase lo mucho que el tiempo y el uso han destruido y la incuria del

(1) En corroboracion de que algun *maleficio* debe pesar sobre esta provincia para que en sus límites se distinga, como indicamos, la mejora de las carreteras á ella afluyentes, debemos manifestar que esta carretera está ya declarada *transversal* con arreglo á la ley por real orden de 24 de agosto de 1853, *hasta el límite* de la provincia de Córdoba en todo el territorio de ella, *continuando* como provincial en el resto hasta Málaga.

hombre no ha repuesto, y sobre todo, si lo poco que se ha ejecutado modernamente se conservase y atendiese como es debido.

Data la primera construccion de esta via del año 1780, en que por real orden de 17 de setiembre se encomendó á una *junta administrativa* creada *ad hoc*, poco diferente en atribuciones á las llamadas *económicas*, galvanizadas y llamadas á nueva vida hace pocos días, encargando la direccion facultativa al acreditado coronel de ingenieros militares D. Carlos Lemour, con autorizacion de emplear en ella á todos los rematados de la caja de Málaga para ejecutar *cuanto fuese necesario y conveniente*, sin mas traba ni cortapisa que dar despues cuenta á la superioridad; qué tal fué la holgada instruccion que recibió aquel facultativo, nada parecida por cierto á las que ahora se acostumbran.

El primer pensamiento de Lemour fue dirigir la carretera por la salida de Capuchinos, puente y cuesta de la Reina, Colmenar, puerto del Fresno, puerto de la boca del Asno á Antequera; pero bien pronto hubieron de arredrarle las dificultades de este trayecto hasta Colmenar, las mismas cuyo vencimiento acometió treinta y seis años mas tarde el capitán de navío Pery, con mas arrojé que pericia, en la ejecucion de la carretera general de que queda hecho mérito, cuando despues de aprobada su primera idea, la modificó esencialmente dirigiendo la via desde la calle de Mármolés á la cuenca del río Campanillas, y por ella hasta el puerto de la boca del Asno y Antequera, cuya mejor ideada traza fue aprobada en noviembre siguiente, dándonos idea tal premura de que esta línea, como todas las que se han proyectado ó ejecutado hasta unos quince años atrás, se estudió y tanteó *á caballo*.

Apenas aprobada la idea, y cuando Lemour se apresurara á realizarla, fue trasladado á otro servicio, análogamente á lo que setenta años despues continúa haciéndose, *en obsequio* siempre del mejor servicio, y en el mismo noviembre quedaron encomendadas las obras á su hijo D. Manuel, quien estuvo á su frente hasta fin de 1781.

Cerca de un año marcharon sin director facultativo bajo los auspicios de la junta administrativa, hasta que le fue encargada al teniente del mismo cuerpo D. Fernando Lopez Mercader, que muerto en 1785 fue reemplazado por el teniente coronel don Domingo Belestá.

Uno y otro, siguiendo en general la idea de Lemour, desnaturalizaron su pensamiento en los detalles, convirtiendo en *estratégica* una carretera que ni debió ni ha podido ser mas que comercial, para lo cual la desarrollaron por las zonas de terreno mas difíciles de dominar, plagándola de alineaciones cortas y vueltas y revueltas agudas que impedirían las *enfílaciones*; pero si una y otra cosa la consiguieron fácilmente en un país bastante irregular y quebrado, fue á costa de la comodidad del tráfico y aun de su seguridad no muy afianzada, donde con tal facilidad puede hacerse una emboscada de sorpresa.

Llegados con estas condiciones al pie de la sierra que debían franquear por el puerto de la boca del Asno, hubo de preocuparles de tal modo la de no ser dominados, que incurrieron en el grave error de trazado de subir la línea, tanto que para salvar el puerto mencionado hay que *bajar* á él desde una altura de consideracion, á que se llega con innúmerables y violentos zig-zags.

Tal vez la perjudicial propension de estos en la subida de la divisoria, debiera llevarlos al extremo igualmente reparable de no emplear uno tan solo en

el descenso de la misma, con grave exageracion de las pendientes que así han dado fama de penosa á la cuesta del Palomar, que así llaman á este trayecto, como han acelerado su destruccion de una manera rapidísima, de igual modo que cuantos recargos y composuras ha sufrido desde su construccion hasta el día.

Iguals principios, siempre que absolutamente no ha sido posible aplicarlos, distinguen el resto de la linea hasta Antequera.

En la ejecucion se nota por los informes restos que han quedado para atestiguarlo, un lujo de muros de sostenimiento, preñiles, malecones y leguarias, que hoy en que es casi un crimen el dar á un puente un pie mas de cimientos que los presupuestos, sin previa autorizacion ó instruccion del oportuno expediente, no pasaria seguramente sin correctivo; así como tambien se nota una singular parsimonia, si no en la construccion, en el número de obras de fábrica escusadas en mas puntos de los que la prudencia pudiera aconsejar con el incompleto y peligroso é incómodo medio de los badenes.

Terminada la carretera, hizose cargo de ella por el año de 1825 otra junta, la de Comercio, á cuyo cuidado ha debido correr su conservacion y reparacion hasta mayo de 1846, en que á consecuencia de la instruccion de 10 de octubre de 1845 cesó de entender en estos particulares.

La falta de recursos para esto, como para tantos otros pensamientos de verdadera utilidad pública, retardaron hasta 1851 el cumplimiento de las reales órdenes de 9 de mayo de 1847, 7 de enero de 1850 y 12 de enero de 1851, encaminadas todas á satisfacer una necesidad apremiantemente reclamada ya por las necesidades del tráfico desarrollado en esta via, la de mejorar con nuevos trazados los trozos demasiado violentos, bien por las pendientes ó por las vueltas agudas, y con reparaciones radicales las que sin tan graves defectos pudieran aprovecharse restableciendo su firme ya casi carecomido, y dotándolos de los desagües mas necesarios.

El deslinde y clasificacion de unos y otros trozos fue hecho con singular tino y pericia por el acreditado ingeniero D. Ramon del Pino, hoy experimentado vocal de la junta consultiva del cuerpo, en 4 de marzo de 1851 al visitar esta provincia como jefe del distrito de Granada, acompañado del á la sazón ingeniero encargado de la misma D. Joaquin Tellez.

En diez trozos ó secciones se subdividió, la distancia de 14 leguas que próximamente se cuentan entre Málaga y el lindero de su provincia con la de Córdoba, cuatro aprovechables con grandes reparaciones, y seis en que es de absoluta necesidad un nuevo trazado.

Con arreglo á dicha clasificacion, volvióse á esta via su arrebatado carácter de comercial, y se preparó la completa realizacion del pensamiento de Lemoir, acometida con algun vigor en aquel año, y despues proseguida con decadente entusiasmo.

El trazado en general, así acordado, parte de Málaga por la calle de Mármol en direccion de la cuenca del río Campanillas, que recorre en toda su estension hasta el puente del Horeajo, por el que lo atraviesa la última vez, y desde el cual comienza la subida al puerto de la boca del Asno, que divide aguas al Campanillas y al Guadalhorce, salvado el cual dirigese á Antequera, en que toca, descendiendo á este último río que atraviesa, y desde él, y casi en direccion recta, va á buscar en el limite de la provincia el estremo de la parte de esta via ya terminada

en la provincia de Córdoba, con gran perfeccion y desembolsos de cuantía proporcionada, y con ejemplo esmero *conservada*.

Al cabo de tres años de trabajos de varia intensidad, háse logrado reparar cuasi por completo tres trozos: el primero en longitud de 9.070 varas; el quinto en longitud de 6.733 varas, y el octavo en longitud de 5.384 varas, y construir por un nuevo trazado el sexto en longitud de 13.428 varas, que hacen un total de 34.615 varas ya habilitadas para el tráfico, ó sean próximamente cinco leguas y cuarto.

En estas obras ha contraído compromisos la provincia que deberá dejar cumplido en 1858 por valor de 3.210.990 rs., 67 céntimos de real, quedando por consiguiente por hacer en el día la reparacion de los trozos 3.º y la nueva construccion del 2.º, 4.º, 7.º, 9.º y 16.º, cuya estension total se aproxima á 8 leguas y $\frac{3}{4}$, y cuyo coste se acercará á la cantidad de 5.595.086 reales.

Digo que habia contraído compromiso de satisfacer aquella cantidad, y no que ya estaba invertida, porque las condiciones de la ejecucion del trozo sexto fueron las de abonar su importe que asciende á 1.330.976 rs. y 68 céntimos en cinco años, de los que van vencidos, aunque no completamente satisfechos, dos plazos para las obras de esplanacion y afirmado, y uno para las de fábrica.

El resumen que acabamos de presentar explica suficientemente por una parte el mal estado general de esta via, y los clamores continuos que su desigual tránsito ocasiona principalmente á los trágicamente que recorriendo toda la linea hasta Córdoba, tienen lugar de apreciar lo que va de una carretera toda concluida y bien conservada á otra salpicada de retazos buenos intercalados en un todo generalmente destruido y casi intransitable en su mayor parte. La comparacion por un lado nada halagüeña para esta provincia, y la chocante desigualdad en el estado y viabilidad de los diversos trozos de esta linea, efecto de la parsimonia con que ha habido necesidad de acometer su restauracion, son las causas verdaderamente razonables y atendibles de las continuas quejas y denuncias á que dá lugar su mal estado, á que se agregan otras dos, muy comun la primera en toda España, y la segunda, aunque bastante generalizada por desgracia, mas peculiar que de ninguna otra de esta provincia; que consisten la una en la arraigada creencia del trágicamente de no haber punto mas peligroso, ni mas digno por consiguiente de ser compuesto ó *apañado*, como ellos suelen decir, en toda una larga linea, que aquel en que su caballería tropezó ó se atolló, ó aquel en que tal vez su *sueño*, ó su descuido ó su torpeza hicieron volcar el carro ó atascarlo, y la otra en la no menos enorme creencia de que la perfeccion de las obras públicas y su construccion donde *no las hay* como aquí, es cosa que se obtiene con buenos deseos y la inversion de una cantidad, relativamente á las necesidades, pequeña é insignificante.

Unas y otras causas del descontento y desaliento que por todas partes cunde cuando se ven ir años sin venir obras, solo pueden hacerlas desaparecer la *constancia* en la inversion acertada de sumas proporcionales á los beneficios que se pretenda conseguir, y alguna menos vulgaridad y mas desapasionado aprecio de las verdaderas causas del mal estado de las vias de comunicacion, disculpables solo en algun carromatero ó mayoral de diligencias.

Aplicados estos principios generales á la carretera de que nos ocupamos, no parecerá su estado tan re-

matadamente malo ni se ponderará mas alla de lo justo, teniendo siempre á la vista que en las cinco y cuarto leguas ya habilitadas, todavia no se han gastado los 165.000 duros que costarán próximamente, y que para que estén viables y buenas las ocho y tres cuartos leguas *que faltan* todavia, hay necesidad de gastar cerca de 250.000 duros mas, y aun despues de esto habrá gastado Málaga en esta carretera menos de las dos terceras partes que Córdoba.

Resumiendo en breves palabras la sucinta historia de las carreteras de esta provincia, resulta que la general destinada á unir la á Granada hay pensamiento de que se proyecte y ejecute, ya que en esta provincia está terminada su parte; mientras se realiza lo cual, se usa un detestable camino *carretero* cuya urgente mejora hay esperanza de que tendrá lugar si el estado del erario lo permite: que la transversal que deberá unir la á Cádiz está reducida pura y simplemente á una idea de que *con el tiempo* se estudie y realice: que la provincial que comunica con Córdoba está en *restauracion*, lenta por desgracia, pero en marcha ya, visto que Córdoba terminó su trozo y que con la provincia de Sevilla ni pensamiento hay de que haya comunicacion decorada con nombre de carretera, si bien, como despues veremos, podrá suplirse cuando se proyecte con un camino vecinal que empalme con el de la misma categoria que por Marchena y Estepa está ya construyendo Sevilla.

Cuyo cuadro por otra parte comprueba lo que al principio de estos apuntes dijimos, que algun maleficio debe pesar sobre esta provincia, cuando en sus lindes se detiene la construccion de todas las vias emprendidas por las limitrofes.

FRANCISCO MILLA.

DE LOS INCONVENIENTES QUE SE PRESENTAN EN LAS TASACIONES Y EN LA FORMALIZACION DE LOS ESPEDIENTES DE ESPROPICACION.

Si es de suma necesidad el reformar nuestra actual legislacion relativa á la espropiacion, no es menos necesario fijar reglas para el modo de verificar las tasaciones y evitar las ilegalidades que con frecuencia aparecen en la formacion de los espedientes.

Suponiendo que la intervencion de los peritos sea como hasta aqui; que el examen y tramitacion de los espedientes sea un acto puramente administrativo, y que el poder judicial no interponga su autoridad sino en ciertos y determinados casos, vamos á tocar ligeramente algunas dificultades y abusos que pueden cometerse en la formalizacion de estos, y en la tasacion y valoracion de los daños causados, sin que se presenten medios oportunos de corregirlos.

Prescindiendo de los precios que se asignan generalmente á la unidad superficial agraria, fijaremos la atencion en los daños y perjuicios que causa á la propiedad particular una obra pública, en cuya clasificacion siempre están los peritos divergentes, y siempre estableciendo cantidades exageradas.

Antes de la instruccion de 25 de enero de 1855, los espedientes que hemos tenido ocasion de examinar contienen pocas fincas en que se hallen satisfechos otros perjuicios que el 5 por 100 fijado por la ley; desde aquella fecha y en cuanto pudo leer-

se la regla 3.^a de la citada instruccion, todo propietario, cualquiera que fuera la posicion y estado de su finca, se creyó con derecho á exigir ademas del precio de la parte ocupada, una cantidad por daños y perjuicios y otra cantidad por demérito, fundándose únicamente en que así lo ordenaba la instruccion; esta es tambien la opinion de algunos peritos que, siguiendo las indicaciones de los interesados, fijan para todas las propiedades cantidades por todos estos conceptos.

Si se comparan los precios de los espedientes de estas dos épocas, y se observa el valor total asignado á cada propietario, notaremos una gran diferencia. ¿Y por qué esta diferencia? ¿existen ó no estos perjuicios? Si existen, ¿por qué no se ha indemnizado siempre á los propietarios? Si existe el demérito en todas las propiedades, ¿por qué los peritos no han cumplido siempre con la ley de espropiacion, que manda abonar todos los daños y perjuicios que se irroguen á las propiedades? ¿por ventura antes del 25 de enero de 1855 no existía este demérito en las propiedades?

Los peritos entonces reconocian, que con los precios asignados á las fincas, mas el 5 por 100 legal, se indemnizaba sobradamente á los espropiados, y cumplian con su deber no consignando, sino en ciertos casos en que la finca sufría una verdadera pérdida, cantidad alguna por indemnizacion de daños y perjuicios. En la actualidad sucede la inversa: á escasas fincas dejan de abonarse perjuicios, y rara es tambien la que no lleva consignada una cantidad por demérito, verificándose que si antes los propietarios se conformaban, en la actualidad aumentan diariamente sus exigencias.

Bien conocemos que muchas propiedades por su posicion topográfica, por sus dimensiones, por el modo como resulta ocupada ó dividida, ó segun las condiciones de la obra que la ocupa, sufre perjuicios de mas ó menos consideracion, y puede quedar en ciertos casos disminuido su valor por unidad superficial; mas estas condiciones no se reúnen siempre, y muchas veces por el contrario, en vez de resultar perjudicadas, tienen un verdadero aumento de valor.

Cuando por ejemplo las propiedades rústicas ocupables son de muy grande estension, y la obra que las atraviesa las divide en dos partes, no creemos que exista demérito, á menos que una de ellas resulte de tan pequeñas dimensiones que no puedan ejecutarse las diferentes faenas con la misma facilidad, ó que la obra que se ejecute las someta á ciertas servidumbres que haga variar en ella alguna circunstancia favorable á la vegetacion. En estos casos podrá existir el demérito; mas no reuniéndose estas causas, los espedientes de espropiacion solo deberán contener cantidades por perjuicios ocasionados.

Si la obra ocupa la propiedad por uno de sus extremos en la mayor parte de los casos, creemos que no existirá demérito á menos que la propiedad sea muy reducida, ó reúna ciertas condiciones especiales. Ultimamente, si la obra pública divide la propiedad en dos partes, siendo una de ellas muy reducida y la otra de grande estension, el demérito