

OBRAS PUBLICAS DE LA PROVINCIA DE
MÁLAGA (1).

ARTICULO 2.º—VIAS DE COMUNICACION.

§. 2.º—Caminos vecinales.

Los seis años y medio trascurridos desde que en 7, 8 y 19 de abril de 1848 se propinó en tres tomas consecutivas al pueblo español para la cura de sus dolencias en punto á vias vecinales el medicamento mismo que el gobierno de julio propinó en dos al pueblo francés en 21 de mayo de 1836 por una ley, y en 24 de junio del propio año por medio de una circular á los prefectos suscrita por el ministro de lo interior Montatevet, y cuyas formas mismas se conservaron con religioso respeto al disfrazarlas con vestido español aquel inolvidable ex-director de agricultura que desde la de aduanas sorprendió al país una mañana con la estupenda *nueva* del descubrimiento de la verdadera creta debida á un inglés su amigo y co-peregrinante; han producido en esta provincia, como en las restantes de la monarquía, una decepcion mas.

Código y manual, decreto, reglamento, instruccion y libro de texto, adobados por las doctas y fieles manos de aquel no menos célebre colaborador del hombre de la creta, cuyas originales producciones detuvo la impia parca, celosa de la bienandanza con que debía dotarnos, en forma todo de un tomo de 266 pá.inas, ha sido y es el primer obstáculo, el mas insuperable para el fomento y desarrollo de las vias vecinales.

Mal traducido, todo ello (2), y suadado en costumbres, en condiciones de clima y de organizacion administrativa, exóticas en nuestro país, al hacer la trasplatacion se agostó tan peregrina y acariciada

(1) Véase la página 274 del tomo 2.º y la primera de este.

(2) Como por principios y por costumbre no aventuramos especie alguna de que no poseamos documentos comprobantes, puede verse en justificacion de lo que decimos la ley é instruccion francesas citadas al fin del tomo primero del Manual de puentes y calzadas de Gayffier, publicado en dos tomos por la biblioteca de Roret, y el original francés del Manual de caminos vecinales que D. Ignacio de Castilla dió por original suyo y *in co*, en el *Manuel et Code d'entretien et de construction, d'administration et de police des Routes et des Chemins vicinaux, etc.* escrito con suma anterioridad por Stephane Hachat Mony, ingenieur civil, et G. Bonnet: cuya supercheria fue descubierta á los pocos dias de publicado el Manual de Castilla; así como los crasos errores de su traduccion; por un distinguido bibliófilo ingeniero del cuerpo que hoy ocupa una de las principales plazas de nuestra administracion, y cuyo nombre no estoy autorizado á revelar, ni lo indico por no ofender su modestia, tan grande como sus conocimientos.

Esta rapsodia, sin embargo, mereció los honores de la recomendacion oficial por real orden de 14 de junio de 1848 y la declaracion de gasto obligatorio preferente y justificable en las primeras cuentas de gastos de caminos vecinales que los pueblos rindiessen, la adquisicion por valor de 22 reales vellón del librito, en que se habia concentrado todo el *savoir faire* de aquellos dos grandes hombres de administracion y gobierno.

Científica y administrativamente hubiera podido denunciarse el contrabando; pero ello hubiera impedido el *negocio* bibliográfico, que emprendieron, y el cuerpo de ingenieros probó en esta ocasion, como en tantas otras, su aversion á mezclarse ni en pro ni en contra en *negocios*, aun cuando se disfrazen con el sagrado nombre del bien público, y aun cuando se acarreen cierta impopularidad muy esplotada en todo tiempo so capa de mil pretestos vulgares y risibles por los agiotistas de todas épocas metidos á predicadores.

flor, se marchitó á despecho de las precauciones de sus *autores*, y sin embargo de todo el calor de las estufas ministeriales puesto al servicio de su aclimatacion.

El *precioso*, el *pingüe* recurso de la prestacion personal sobre que estriba todo el edificio francés, desconocido en la mayor parte de nuestras provincias, resistido tenazmente por la índole, por el clima y por costumbre de nuestros naturales, odiado como toda nueva contribucion por útil é inmediato que su fin sea, llevado al terreno de la práctica, es una bella, una candorosa ilusion, y con tal cimientto fácil es calcular la solidez del resto del edificio tratado aqui de levantar con los flancos y materiales de aquel.

La escentralizacion facultativa, económica y administrativa de que se hace gala y alarde en el decreto é instruccion de abril, muy útil, muy conveniente, *muy justa* en pueblos cuyas costumbres públicas están formadas, es la gangrena que ha corroido esta y otras mil disposiciones superiores de suma utilidad y conveniencia. Nuestros pueblos tienen gran semejanza con los menores traviesos: deséales el manejo de su fortuna, y la derrocharán antes de poder saber si puede tener empleo mas útil.

Faltos de suficiente ilustracion y acostumbrados á que el gobierno central todo lo haya dirigido en un largo trascurso de tiempo, ni ha podido siquiera aprenderse la nomenclatura de las obras en los seis y medio años trascurridos, ni ha podido reunirse un dato estadístico que merezca la menor fé: en comprobacion de lo cual entreténgase cualquiera en revisar los ridiculos estados que la *Gaceta* ha publicado, y allí se verán varas de camino que han costado por cuartos de legua, y construccion de puentes por centenares en una sola provincia; no invirtiendo en todos ellos una cantidad que apenas bastaria para los guarda-ruedas de uno verdadero.

Pero dejando esta digresion, que nos llevaria mas lejos de lo que por ahora tenemos ánimo, nos contrataremos á ver los resultados que la legislacion importada ha producido en esta provincia.

Entre formacion de itinerarios por los alcaldes y devolucion á los mientes por primera, segunda y tercera vez de los *papeles* en que los figuraban con arreglo á modelo (1.º de la instruccion traducida, A de la original), pasó el año 48, y hasta marzo de 49 no pudo hacerse la clasificacion general de los de la provincia, que fue modificada en junio por el consejo provincial y que el proyecto de ferrocarril á Almodovar obligó á nueva reforma en febrero de 54 por el mismo consejo y por la diputacion provincial á la sazón reunida y de modo que aunque otra cosa no haya, hay una clasificacion acordada, y con esto y con un trozo insignificante construido en uno, y varios remiendos de *verano* en los demas que destruyen con universal y justificado abandono las primeras aguas del invierno, están terminados los magníficos, los halagüenos, los pomposos resultados que hizo concebir á sus autores la introduccion libre de derechos de la legislacion francesa.

El tiempo pasó, y como la cuestion de caminos vecinales ha quedado reducida á los prosáicos términos de la composicion de tal ó cual retazo fronterro, á la propiedad de tal ó cual personal influyente, de estas que hasta los desatinos mas absurdos hay *necesidad* de concedérselos, nada se adelanta en provecho del país entregado en tanto á mas inútiles discusiones.

Con el objeto de organizar un tanto servicio pú-

blico tan interesante; y fijar reglas que á la vez que encauzaran el general desbarajuste, fueran un dique á las encontradas urgencias locales no siempre justificadas, y tambien para con la confluencia y reunion de tanto esfuerzo estéril por su aislamiento, obtener resultados mas *indelebles*, y poder averiguar con alguna certeza el tanto de lo hecho y el cuanto de su coste, desconocido totalmente en todas las provincias en la actualidad; quiso el gobernador de esta provincia Sr. Balboa, en fines del año próximo pasado, conocer nuestra opinion por medio de una memoria que abarcase la organizacion de este ramo, y cuyo encargo fué evacuado en 7 de enero por medio de un escrito fundado en la aplicacion á una provincia respecto á las vias vecinales de la organizacion facultativa de los distritos de obras públicas respecto á las vias generales, trasversales y provinciales; dejando intacta la cuestion de contabilidad y administracion; aunque con la intervencion necesaria para ordenar siquiera con exactitud los datos estadísticos que habrian de figurar en la memoria anual, que como jefe de distrito vecinal (si asi nos es permitido llamarlo) deberia presentar al gobernador el ingeniero de provincia encargado de este servicio.

Comprendia los siete puntos principales siguientes: 1.º Plan general de clasificacion; 2.º Cálculo de recursos anuales para realizarlo paulatina y ordenadamente; 3.º fijacion proporcionada de directores segun las obras, y su dotacion abonable con entera independencia y en nómina especial de las municipalidades interesadas en la obra; 4.º manera de formalizar los proyectos; 5.º ejecucion de las obras por los diferentes sistemas con exclusion del fundado en el sueño de la prestacion personal, documentacion de lo ejecutado y gastado, recepciones; 6.º conservacion permanente, y 7.º inspeccion del ingeniero de provincia.

La falta de recursos y la sobra de cuidados de otra naturaleza que desde el principio de año fueron sucediéndose, impidieron el planteamiento de un sistema de conocidos resultados que hubiera transformado lenta ó rápidamente la provincia, segun las cantidades que para estos caminos destinara, y que de seguro, aunque otra cosa no produjera que impedir el que las aguas de cada invierno no borrarán lo hecho en verano, poniendo término á esta tela de Penélope que viene tegiendo de antiguo la provincia, ya era un resultado; y con hechos es como se labra la felicidad de los pueblos, no con teorías ni ilusiones por seductoras y bellas que sean; si á la vez no son realizables.

Terminaré el punto de caminos vecinales indicando que cuanto llevamos dicho, se entiende naturalmente con los clasificados de primer orden, subvencionables en mayor ó menor proporcion por la provincia. De los demas seria perder el tiempo ocuparse, y asi imitaríamos, cosa de que estamos bien lejos; á las localidades interesadas, cuyos esfuerzos cifranse únicamente en obtener una *mejora* de clasificacion, es decir, que otro los haga con recursos de otra parte sacados.

Los caminos vecinales comprendidos en esta provincia en la clasificacion de primer orden son: 1.º el del litoral, que uniéndola á la de Almería, tocase en Nerja, Velez-Málaga, Málaga, Churriana, Alaurinejo, Alauri, Coin, Monda, Ojen, Marbella, Estepona, Manilor y frontera de la provincia de Cádiz; 2.º el de la Serrania, que enlazando con este cerca de la frontera de Cádiz, subiese por el valle del rio Guadiaro á Gaucin y Ronda, en que enpalmaria con

la trasversal de Málaga á Cádiz; 3.º el que partiendo de dicha trasversal pasase por Ardales y Campillos en direccion á Estepa, y que uniria esta provincia con la de Sevilla, como ya indicamos en el párrafo de carreteras; 4.º de Campillos á Antequera y Archidona, á enlazar la provincia de Sevilla con la de Granada, el cual será sustituido probablemente con la carretera trasversal de Granada á Sevilla, y 5.º finalmente, el de Zafanaya á Velez-Málaga, para unir por el puerto de aquel nombre á Granada con Málaga ademas de la carretera general.

El estado de todos estos caminos es el de proyecto, y únicamente el primero, en el trozo de Velez-Málaga á esta capital, es el que ha logrado que se emprenda la construccion de algunos trozos que han mejorado notablemente su viabilidad. Los restantes no tienen en el día mas carácter que caminos de herradura y alguno de carretera en verano, mas ó menos intransitables todos ellos.

§. 3.º Ferro-carril.—Canales.

Esta red de caminos, complemento de las demas vias, deberia surtir su completo efecto una vez construido el ferro-carril de Málaga á Almodobar.

Concedida definitivamente esta via por real decreto de 14 de setiembre de 1852 á D. Martin Larios, con arreglo á aquella anómala legislacion por la que se ponía en manos de los constructores la facultad de dirigir la línea á su placer, sin mas prevencion por lo regular que la del *precio* á que se habria de pagar la legua abierta en terrenos y distancias desconocidas, fue estudiada por sus ingenieros *ingleses* y los del Sr. Salamanca, con aquella rapidez eléctrica y *aplomo* que todos reconocemos y admiramos en todos esos trabajos estudiados *por contrata*.

Habiase hecho la concesion arreglada á las condiciones de ser proyectada la via en seis meses, construida en tres años por adjudicacion en subasta que se verificaria á los seis meses de comenzadas por el concesionario las obras, bajo el tipo de 4 millones de reales la legua de 20,000 pies, pagaderos en acciones del ferro-carril emitidas al efecto con interés de 6 por 100 de premio y 1 por 100 de amortizacion, todo ello sin duda con la condicion expresa y terminante de partir de Málaga, acercarse á Antequera y *atravesar* la provincia de Córdoba, aproximándose á los pueblos mas importantes de su zona productora *en cuanto las condiciones del trazado* ó direccion mejor del camino lo permitiesen; y como estas lo encerraban en el limite de los 4 millones, en el precio previamente decidido, claro se está que con tal *nivel* (1) difícilmente podria encontrarse líneas que costasen mas ni tanto, por convenientes que al pais fueran, cuando ni su alcance ni su graduacion, pudiera apreciar nada fuera de aquella *meta*.

Los estudios de los ingenieros del concesionario produjeron una línea que, segun parece, parte de Málaga, recorre la cuenca del rio Guadalhorce; en-

(1) La condicion de precio conocido, aplicada á los instrumentos de los contratistas, los ha perfeccionado sin duda alguna con sorpresa de los fabricantes de instrumentos, abreviando las operaciones de campo prodigiosamente, toda vez que marcando con preferencia los esclímetros el limite de precio por legua, á los limites de pendientes y curvas, un reconocimiento ocular basta casi siempre y evita desde luego exploraciones y tanteos engorrosos. Tal vez sea esto el secreto de esa famosa rapidez de estudios que todos hemos presenciado.

contrando en su confrontacion á Churriana, Carta-
ma, la Pizarra, Alora, Bobadilla y Antequera, des-
de donde se dirige á salvar la divisoria de aguas de
aquel rio y el Genil, por las proximidades de Malsi-
na á media legua de la Roda; por el Casariche y
Herrera, toca en Santaella, cruza á media legua al
Oeste de la Carlota y se dirige á Almodovar, punto
de empalme con el ferro-carril de Córdoba á Sevilla
y término del que examinamos situado á unas cinco
leguas rio abajo de Córdoba.

Ni un solo pueblo de mediana importancia de esta
provincia se halla en el trazado ni sus proximidades,
ni se toca á ella sino en la estremidad de penetrar
en su territorio para buscar el punto de empalme;
su zona productora y consumidora de Lucena, Ca-
bra, Aguilar, Montilla, etc., etc.; queda á ocho le-
guas por lo menos de distancia de la línea, con la
cual no tiene ni podria abrirse sin grandes sacrifi-
cios mas comunicacion que por Antequera y Córdo-
ba, sirviéndose de la carretera provincial de Córdo-
ba á Málaga. Las condiciones del trazado y mejor di-
reccion no lo han permitido: el nivel ó la brújula
empleados, no alcanzaban sin duda á apreciar otros
rumbos que los que han seguido por las frondosas,
productoras y pobladas *landas* de la provincia de
Sevilla.

Con instrumentos mas estrechamente graduados que
los de estos *facultativos* del concesionario y con lí-
mites mas cortos debió hacerse el estudio por el se-
ñor Salamanca, cuando pudo encontrar una línea
que debió ser la que le movió á ofrecer la rebaja de
medio millon por legua y un año en la duracion de
los trabajos que fue aceptada por real orden de 28
de octubre de 1852 como proposicion para cuando
la subasta tuviera lugar.

Presentados los planos por el concesionario, fue-
ron aprobados y admitidas por real orden de 24 de
octubre de 1853 una serie de renunciaciones que le hon-
ran sobremanera, como la del tanteo, la de comenzar
las obras ó introducir material con anticipacion á la
subasta, la del 10 por 100 de administracion, su con-
secuencia y el gravámen del establecimiento de un
telégrafo eléctrico en toda la línea. Sin la condicion
quinta de dicha real orden seria esta el fenix de las
disposiciones tomadas en estos últimos tiempos sobre
ferro-carriles.

Pero dicha condicion, reducida pura y simplemen-
te á segregar el coste de los túneles antes compren-
dido en el valor de la línea á cuatro millones de
valor de esta sin tocar por eso al tipo presijado
del valor de la legua; deshizo por completo la primi-
tiva concesion á *priori*, sustituyéndola á *posteriori*
por otra nada ventajosa.

Con esta nueva condicion fue anunciada la subasta
para el 20 de febrero de 1854; en que tuvo lugar,
previo aviso del 18 del mismo mes, de que el valor
de los planos que habria que abonar al concesionario,
caso de que se adjudicase á distinta persona las
obras, era la pequeña cantidad de 745.416 reales
mas el 6 por 100 de esta cantidad (1).

Verificado el acto, fue adjudicada la construccion
al Sr. Salamanca, merced á la rebaja por él ofrecida,
no la que se aceptó en 28 de octubre de 53 que bri-
lló por su ausencia en esta ceremonia, sino la de 10

reales en cada legua y 5 reales en cada metro de tú-
nel, cuyos primitivos tipos sostuvo el Sr. Larios, to-
do segun se publicó en el número del periódico *«La
Correspondencia autógrafa»* correspondiente al dia
20 de febrero.

Desde tal fecha no tenemos noticia de mas nove-
dad ocurrida á este camino, que tan alhagüeñas es-
peranzas hizo concebir á dos provincias ricas y mas
que ninguna necesitadas de desestancar su produc-
cion, que el haber pasado su *espediente* á la revision
de la comision nombrada últimamente para el exá-
men de todos los *espedientes* de ferro-carriles.

Terminaré estos apuntes con el cálculo comparati-
vo de los precios asignados á esta via por la primi-
tiva concesion de 14 de setiembre de 1852; por la
confirmacion modificada de la misma y últimamente
por la reduccion de la subasta, deduciendo qué can-
tidad resulta de *economia* entre la oferta primitiva
del Sr. Salamanca y el precio de adjudicacion.

Siendo 32 leguas la longitud de la línea y 3 930
metros la de túnel en ellas comprendida, que podre-
mos aproximadamente suponer de tres cuartos de
legua, resultan los valores siguientes:

	Reales vellon.
Coste segun la primitiva concesion de 14 de setiembre de 1852.....	128.000.000
Segun oferta del Sr. Salamanca por real orden de 18 de octubre siguiente.....	112.000.000
Coste segun la confirmacion modifi- cada de 24 de octubre de 1853.	
31 1/2 leguas de línea	125.000.000
3.990 metros de tú- nel á 8, 6 y 4.000 reales.....	26.954.000
Coste con la rebaja de subasta de 10 reales en legua y 5 en metro de túnel.....	151.934.037,5
Diferencia entre el valor de la pri- mitiva concesion y el de la ad- judicacion.....	23.934.037,5
Diferencia entre el valor de la ofer- ta aceptada en 18 de octubre de 1852 y el de adjudicacion.....	39.934.037,5

Es decir, que el acto de subasta pública que es para mas de un adocenado publicista y *soi disent*, hombre de gobierno y administracion, el crisol don-
de se depura la justificacion y moralidad de los ac-
tos públicos y de los funcionarios; á quienes va ha-
ciéndose de moda considerar una línea ménos que
bandoleros, este acto de subasta; repetimos, cuesta
al país un sacrificio de muy cerca de 40 millones de
reales; sobre el que tuvo ánimo de hacer una vez
conocida la real orden de 18 de octubre de 1852.

Este *espediente*, uno sin duda de los pocos en
que mas se han observado las formas legales, es un
comprobante mas de los absurdos de todas especies
facultativos, económicos y administrativos de que
está plagada esa serie de decretos y reales órdenes
que ha dado en llamarse legislacion de ferro-carril-
es; cuyo destierro es de esperar que lleve á feliz

manera logrará pagar planos que *luego no sirven* para lí-
neas de ferro-carril; á razon de veinte á veinte y cuatro
mil reales legua. Pero que el Estado sufrague este despil-
farro; cuando tiene datos ciertos y seguros de que lo es,
es cosa que ni se comprende ni se explicará nunca de otra
manera que por *cosas de España!* Mientras al extranjero
el bollo, el *coscorron* para el español.

(3) Que un concesionario haga traer de Lóndres á pe-
so de oro á un ingeniero ó cosa que pase por tal, que lo
pague espléndidamente encargándose de su comida y de
satisfacer los caprichos mas extravagantes que puedan
ocurrirsele al buen señor, como sucede generalmente
cuando no se habla español; *santo y muy bueno*; de esta

cima con mejor consejo la comision nombrada para la formacion de la nueva ley.

Reasumiendo este párrafo y el anterior, podremos asentir que tanto en vias vecinales como en ferro-carriles, solo ha obtenido la provincia de Málaga por los medios hasta el dia empleados, decepcion sobre decepcion.

En punto á canales, la naturaleza y estructura del suelo de la provincia y la escasez de aguas corrientes son causas de que poco tengamos que decir aunque si algo que indicar.

Es escusado pensar aqui en canales de navegacion esclusivamente: el de saneamiento de terrenos que habremos de apuntar, y los dos principales de riego que deberian pensarse y llevarse á cabo; no lo podrian ser mas que en muy corto trecho alguno de ellos y sin gran ventaja, cuando á su lado habia de desarrollarse alguna vez el ferro-carril de que antes hemos hecho mérito.

Desemboca en el mar atravesando esta capital un torrente estacional de grande avenida ó impetu considerable, el cual, desprendiéndose de los montes cercanos, antes poblados de vegetacion, hoy profundamente removidos por la labor de la viña, de que casi en su totalidad se hallan plantados, arrastra consigo gran cantidad de piedra y tierra que deposita en todo su trayecto, levantando paulatinamente su alveo hasta un punto que ya comienza á inspirar temores de un desbordamiento que alcánce á una buena parte de la poblacion.

Para impedirlo vienen proponiendo remedios desde fines del siglo pasado mas ó menos caseros, hasta que últimamente se pensó en su canalizacion.

Tres años de ensayos y de vacilaciones han gastado sin adelantar un paso el favorable espíritu público que dominó al ocurrir aquella idea. Pase un año mas sin resolverse nada y volviremos á los especificos y paños calientes hasta tanto que una inundacion despierte á Málaga del peligroso letargo en que yace.

El estudio formal, detenido y autorizado de este importante proyecto abarcando todas sus soluciones, si tiene, como es muy posible, mas de una, es el único medio que se nos alcanza de salir del actual estado y de establecer un sólido punto de partida para resolver si á Málaga conviene ó no, si puede ó no acometer la empresa de ponerse á cubierto de una inundacion del Guadalmedina.

Este pensamiento como otros muchos de los encomendados al interés local, tan entendido y celoso al decir de muchos, ocupa tan sólo la atencion dos meses al año, en los que son de temer las avenidas; en ellos suelen acordarse de trompon y para salir del paso muchas cosas; pasadas aquellas, caen en olvido todos los apuros hasta otro año siguiente en que se conjuran de igual modo.

Los otros canales de riego que indicamos convendria abrir y que ya estarian abiertos en otra provincia menos feraz ó trabajadora, los de la vega de Antequera y vega de Málaga, alimentados ambos con aguas del Guadalhorce: en una y otra se emplean los riegos para el cultivo; pero de tan mala manera y con anarquía tal, que mientras en ciertos puntos se secan las plantas por falta de jugo, en otras se pierden por sobra de agua.

Un buen encauzamiento aprovecharia mas cantidad de agua para riegos y estenderia á mayor superficie este poderoso auxiliar de la produccion agricola, y ocasionaria el establecimiento de un sindicato que tan buenos resultados ofrece en las provincias que ya lo tienen bien organizado.

Para conseguir esto en la vega de Málaga, ocupóse en el año de 1825 un jefe de nuestro cuerpo, el Ilmo. Sr. D. José Garcia Otero, entonces oficial del de ingenieros militares, quien á costa de la junta de comercio de este puerto, trazó un proyecto como todos los de este reputado ingeniero, admirablemente dibujado y que hemos tenido ocasion de disfrutar, merced á la galante atencion del actual vice-presidente de aquella corporacion Sr. Loring.

Del de la vega de Antequera no tenemos noticia de que hasta el dia se haya ocupado formalmente nadie.

Asi, pues, en punto á canales, todo está por hacer, para no desdecir del estado de las demas obras públicas que llevamos examinadas.

Dejando ya las obras terrestres, trataremos de dar en el artículo siguiente una ligera idea de las marítimas.

Málaga 1.º de diciembre de 1854.

FRANCISCO MILLA.

DIRECCION DE LA ESPLOTACION DEL FERRO-CARRIL ENTRE JEREZ, EL PUERTO Y CÁDIZ.

Sr. D.

Muy señor mio: Tengo la satisfaccion de pasar á sus manos un estado de los productos y gastos de esta empresa desde su inauguracion hasta el dia de ayer, y la direccion cilará muy en breve á junta general para acordar, entre otros particularés, la distribucion de las utilidades; segun dispone el reglamento de la sociedad.

La falta de coches de 3.ª clase en los primeros dias de la explotacion, la época de agitacion, de epidemia y de incomunicacion que le siguió, la consiguiente suspension de los trenes, la numerosa emigracion al campo de las personas que mas vida dan á los negocios, de donde no acabaron de regresar hasta fines del semestre, unido á lo tarde que por circunstancias inevitables pudo tener la empresa armado el material para el servicio de mercancías, son causas todas reunidas harto poderosas y harto evidentes para justificar el quebranto que arrojan algunos meses del adjunto estado.

Los productos que aparecen en el último mes, el mes favorable del año para tomado por tipo del número de viajeros ni del movimiento de las mercancías, deja ya entrever lo que será la empresa luego que disfrute de las ventajas de un verano sin los inconvenientes del pasado.

Si tales productos ofrecen una linea con un material mas numeroso que el que corresponde á su cortisima estension, si el gasto del personal es por esta misma razon aun mas desproporcionado; y si está lejos de reatizarse el fin que se propuso el proyecto al Trocadero, de acercar las poblaciones de Cádiz, el Puerto y Jerez sin los inconvenientes de una barra apenas transitable y de una travesia de mar siempre molesta; ¿qué será la empresa luego que consiga estos objetos, no tenga que someter sus viajes á horas determinadas; ni se recarguen las mercancías con un costoso y molesto barqueaje? ¿Y qué será despues que se construya la linea hasta Sevilla?

Me lisonjea la idea de que el resultado que tengo la satisfaccion de ofrecer á los accionistas es superior á toda esperanza.

Yo mismo, cuando con importuna perseverancia fui suplicando á cada uno cooperar á la realizacion de mi proyecto; tenia una fe grande en sus resulta-