

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 alcance 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-

dos, pero solo los prometia al llegar al Trocadero y esto únicamente como primer paso; mas debo decirlo con franqueza, cuando superando mil y mil dificultades que pocos conocen á fondo, tan solo podia mirar como posible ver concluida la linea desde Jerez al Puerto, no me era permitido considerarla, por efecto tal vez de la atmósfera que por todas partes me rodeaba, sino como un juguete, una mera muestra de ferro-carriles y cuyos productos apenas bastarian á cubrir sus gastos.

Los productos de un año, tomando por tipo los del pasado mes, y aun con las desventajas del estado actual de la linea, dan un total de un millon seiscientos ochenta mil reales, sin que sea aventurado anticipar que excederá de dos millones si no se repite otra calamidad como la pasada. Los gastos ordinarios ascenderán á unos seiscientos mil reales anuales. Calcúlese en trescientos mil reales las futuras reparaciones é imprevistos, y aun contando sobre un capital de doce millones, resultará que tiene la empresa asegurado un interés de 6 1/2 por 100, que muy probablemente llegará á 9, como ya lo prueba el resultado ascendente de la última quincena, y esto sin las mayores ventajas que son patentes de la prolongacion de la linea hasta el término propuesto.

En el pasado semestre no hemos tenido, como del estado aparece, mas que los gastos ordinarios, merced á lo nuevo y bueno de todo el material. No estando acabada de engravar la via, ni terminada la construccion de las obras, los gastos de conclusion han debido absorber lo que en otro caso habria costado la reparacion, con cuyo coste, como ya dejamos indicado, es necesario contar en los futuros tiempos de explotacion.

Por mi particular interés, por el beneficio de los intereses en cuya administracion he intervenido, pero mas

que todo, por el bien que debe resultar al pais, me cabe una gran satisfaccion en que los favorables é inesperados resultados correspondan á la alta moralidad que ha presidido en todas las operaciones de esta empresa.

Necia vanidad seria la de atribuirme mérito alguno por la seguridad y regularidad con que se ha verificado la circulacion de los trenes. Gracias mil debemos ante todo rendir al Todopoderoso por habernos libertado del menor fatal accidente de los que solemos oir en caminos veteranos en su ejercicio: debémosla dar despues á los señores ingenieros cuya obra no ha necesitado la mas minima modificacion; y nos complacemos en reconocer la eficaz cooperacion de todos los empleados de la empresa que, con ejemplar emulacion, han contribuido á que el servicio se haya hecho con una precision á que no estamos acostumbrados.

Por muy satisfactorio que sea para mi pesada responsabilidad el ofrecer favorables resultados financieros, relativamente al malhadado periodo que ha trascurrido, no es en manera alguna comparable al gozo con que doy gracias al Señor por no tener que deplorar ni la mas leve confusion en ninguno de los pasajeros, ni en los inespertos servidores de la empresa.

De todas veras le ruego y confio poder repetir iguales gracias, procurando no omitir medio alguno por mi parte para que la empresa conserve toda la vigilancia conducente á la seguridad y regularidad del importante servicio que desempeña.

Soy de V. con la mayor consideracion su mas atento y seguro servidor Q. B. S. M.

LUIS DIEZ.

Jerez 1.º de enero de 1855.

FERRO-CARRIL ENTRE JEREZ, EL PUERTO DE SANTA MARIA Y CADIZ.

CUENTA GENERAL DE LOS PRODUCTOS Y GASTOS DE LA ESPLOTACION DESDE SU INAUGURACION EN 23 DE JUNIO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1854.

QUEBRANTO.	DEBE.	ESPLOTACION.	HABER.	UTILIDAD.
JUNIO.				
		Productos desde el 23 al 30	{ 10,037 viajeros. 59,258 { Suplementos. 129 { Vapores. 10,196 50	69,783 50
14,138	9,138	Personal.	Gastos generales.	
	5,000	Idem anterior.		
	4,943 53	Personal.	Estacion de Jerez.	
4,943 53				
	1,883 52	Personal.	Estacion del Puerto.	
	1,440 74	Gastos.		
	6,770	Maquin.º fogn.º y limp.º	Traccion.	
	2,478 50	Coke, aceite, sebo.		
	348 50	Conductores y engrasadores.	Trasporte.	
	348 50			
	291 71	Telegrafistas.	Telégrafo.	
	291 71			
	32,294 80	Total de gastos.		
	37,488 70	Utilidad líquida en el mes:		37,488 70
	69,783 50			69,783 50
JULIO.				
		Productos de la 1.ª quincena.	{ 6,043 viajeros. 34,596 { Suplementos. 449 { Vapores. 7,067 50	42,112 50
		Idem de la 2.ª quincena.	{ 8,661 viajeros. 38,900 50 { Suplementos. 1,065 50 { Vapores. 7,728	47,694
		Sumas que siguen.		37,488 70