

OBRAS PÚBLICAS DE LA PROVINCIA DE
MÁLAGA (1).

ARTÍCULO 3.º—PUERTOS, FAROS, BOYAS Y VALIZAS.

Así como en legislación de vías vecinales y en la de ferro-carriles y en mucho de carreteras generales encontramos poco que elogiar, así en la de puertos y faros muy poco ó nada se nos ofrece que criticar después de haber servido en tres provincias marítimas. El proyecto de ley de 14 de noviembre de 1843; el real decreto con fuerza de ley de 17 de diciembre de 1851, y el reglamento aprobado para su ejecución por real orden de 30 de enero de 1852, satisfacen cumplidamente á su objeto, y el deslinde y clasificación de los puertos, la uniformación de impuestos para su sostenimiento y ampliación, y más que todo la radical medida de centralizar la dirección y administración de sus obras, antes abandonadas en gran parte al celo *ilustrado* de las localidades, tan *ilustrado*, que percibiendo con innumerables denominaciones fuertes derechos, dejaron cegar la mayor parte de ellos; todos estos principios juntos y separados han producido en tan breve espacio de tiempo reformas importantes y visibles en gran número de los principales que están á la vista de todos.

El plan de alumbrado marítimo propuesto por la ilustrada comisión de faros y aprobado en 13 de setiembre de 1847, como quiera que puso término á la anarquía local en punto de tanta trascendencia y hasta de decoro nacional como el alumbrado de las costas, y como quiera que ya tocamos los resultados, verdaderamente sorprendentes en nuestro estado de penuria, en el de las costas del Océano, y no se hará esperar mucho tiempo análoga reforma en las del Mediterráneo, no puede menos de recibir nuestros mas sinceros elogios. Hubiérase marchado en todo con el acierto que en este punto, y ni hoy criticáramos, ni seríamos actualmente el blanco de esas mil vulgaridades en que se desata el rencor de los unos, la malicia de los otros, la falta de *conocimiento del servicio* en todos.

Con obras artificiales solo hay en todo el litoral de esta provincia el puerto de la capital: otro intento tenerlas, pero no lo consiguió, porque á poco de comenzadas fueron destruidas, lo cual no impidió el que el ingeniero hidráulico que las dirigió y sus herederos recibiesen muestras muy ostensibles y duraderas de que la superioridad de aquellos tiempos sabia distinguir las desgracias causadas por un temporal ó fuerza mayor de las hijas de la impericia.

El puerto de Málaga estuvo confiado á una *junta de reales obras*, administradora, propietaria, recaudadora y directora, vivo trasunto de otras juntas ahora recientemente restauradas.

Hubo necesidad *hace diez y nueve años* de variar de sistema, y en el día, por una de esas excepciones singulares, se halla confiada la dirección de las obras de este puerto al capitán de navío ó ingeniero hidráulico D. Agustín de Liminiana, tan respetable por su edad y padecimientos como por sus antiguos y distinguidos servicios. De la parte administrativa está encargado un interventor de obras de puerto, cuyo juego nunca hemos comprendido, y que comprenderemos mas difícilmente desde 1.º de enero.

Por ello, pues, y porque no estando esta obra á nuestro cuidado no hemos tenido ocasión de reunir datos suficientes para dar una idea de su marcha,

(1) Véase la pág. 274 del tomo 2.º, y las 4 y 15 de este.

terramos el punto de puertos diciendo que en este ha comenzado ya á actuar el sistema de limpieza por medio de dragas de vapor, que es lo que por el pronto mas necesitaba, y que en todo el resto de la provincia solo hay ordenado por real orden de 28 de febrero de 1853 el estudio ó mejor exámen y reconocimiento de uno, el de Marbella, para cuya operación hay aprobada la inversión de 2,346 rs. 22 ms., pero que todavía no se ha practicado por las razones que después espandremos al tratar de la paralización de otros proyectos.

Los faros designados en el plan para la costa de esta provincia son, recorriéndola de poniente á levante: 1.º el de Estepona, de cuarto orden, de luz fija variada por destellos de cuatro en cuatro minutos; 2.º el de Calamoral, de tercer orden, de luz fija variada por destellos de tres en tres minutos; 3.º el de Málaga, de tercer orden, de luz fija variada por destellos rojos de dos en dos minutos; y 4.º el de Nerja, de tercer orden, de luz fija y dos luces de puerto para Marbella y Torre del Mar.

El 1.º está mandado estudiar desde 12 de noviembre de 1853; presupúsose su estudio en 1,200 rs., cuyo gasto fue autorizado en 31 de diciembre; pero todavía no se ha efectuado por razones que después veremos.

A bordo del vapor *Tharsis* llegó á Málaga en 8 de enero siguiente el aparato catadióptrico de este faro, cuyo importe total, comprendido además de su valor el 3 por 100 de derechos de introducción (1), el flete, seguro marítimo, gastos de embalaje, y carga y descarga y reconocimiento, ha ascendido á la cantidad de 50,395 rs. 13 céntimos de real. En los almacenes de la aduana espera desde entonces ocasión propicia para su empleo.

(1) Otra singularidad que solo se explica con el dicho de *¡cosas de España!* Los aparatos de faros introducidos en España por el gobierno español para uso y aprovechamiento de todos los navegantes, *pagan* al gobierno español el 3 por 100 *ad valorem* de derechos de introducción, por gran merced de la hacienda, que primero quiso cobrar los derechos de arancel fijados á la partida de *velones y quinqués*: En este caso el gobierno se recauda á sí mismo por la *formalidad* de las contabilidades de cada departamento ministerial, que es la misma razon que se dió en otra ocasion para que se pagasen *por adelantado* al ramo de guerra las carabinas que el de fomento necesitase para armar á los peones camineros: solo que esta vez no solo se exigió el pago, sino que *se dudó* de que se hiciera, y para evitar dudas, ¿qué mejor que pagar por adelantado?— Todo lo dicho en esta nota podrá ser todo lo ridiculo que se quiera, pero no *¡cosas de España!* si á la vez que guerra exige á fomento por adelantado el valor de las carabinas, y hacienda exige á fomento los derechos de introducción de los aparatos de faros, motivado todo en las formalidades de contabilidad, no hubiera declarado el siempre magnánimo fomento, á pesar de las formalidades de contabilidad, que cuando un buque de guerra se sirva de los efectos de auxilio de puerto, no se le exijan los derechos que señalan las tarifas establecidas para los buques mercantes, mediante á que el auxilio y lo auxiliante pertenece todo al mismo Estado. (Real orden de 9 de enero de 1851.) Igual ó mayor mansedumbre mostró el ministerio de Fomento cuando declaró que los materiales conducidos á un puerto para reparar, mejorar ó ampliar *sus obras artificiales* pagasen al de Hacienda el impuesto de *carga, descarga y fondeadero*, creído precisamente para costear dichas obras, y cuyo impuesto, que es lo mas particular, lo recauda hacienda *en comisión*, sin poder mezclar su producto con el de las demas rentas. Es decir, que para costear las obras se recargó el valor de sus materiales y luego se dirá que para *los de fuera* por lo menos no es *galante* este ministerio, y deferente y cumplido. Este último hecho ocurrió en la introducción de los materiales del muelle de Bonanza.

El 2.º, ó sea el de Calamoral, infinitamente mas necesario que el anterior, está tambien mandado estudiar por la real órden de 4 de diciembre de 1851, habiéndose presupuesto esta operacion en 700 reales, cuya inversion fue autorizada en 27 de octubre de 1853, no habiéndose efectuado todavia asi como los dos proyectos anteriores, faro de Estepona y puerto de Marbella; 1.º, porque debiendo hacerse los tres estudios en una sola expedicion, á fin de emplear menos tiempo y producir menores gastos, hubo necesidad de esperar á la aprobacion de todos los presupuestos, lo cual ocasionó el que pasara el año de 53 sin poder emprenderlos: 2.º, porque anudados con arreglo á la ley de contabilidad los créditos á ciertos en aquel año, en fin del mismo hubo que pedir su renovacion para el presente, lo cual conseguido y salvadas las dificultades para la formacion de la comision mista prescrita por la real órden de 20 de diciembre de 1852, parece que ya no habia mas que comenzar; y en efecto, se comenzó por pedir el dinero cuya inversion estaba autorizada y que ni debía ni podia suplir el ingeniero; pero por el sistema inaugurado en nuestra contabilidad por una real órden de diciembre de 53, tomado sin duda de la pieza cómica del *Payo de la carta*, y con arreglo al cual debe justificarse el gasto de una cantidad con anterioridad á recibir dicha cantidad para gastarla: como aquel pedia la contestacion de la carta por condicion de su entrega, ha venido sucediendo durante el año, que pedida con repeticion la cantidad autorizada, siempre se nos han exigido los comprobantes de su gasto, (la respuesta como si dijéramos) y asi, aunque sobre ello se haya reclamado, ha ido pasando el año y acabará de pasar, y los créditos caducarán y será preciso renovarlos de nuevo para volver á girar en ese círculo de hierro capaz de matar, no digo la fe de un hombre, sino el entusiasmo y el celo á un ángel mal aconsejado que entrara en este círculo de dudas y desconfianzas ofensivas y de precauciones inquisitoriales, cuyo conjunto se decora con el nombre de servicio de obras públicas.

Parece que habian tropezado otros muchos en la misma cómica dificultad que yo, cuando tímida, parcial y desconfiadamente se ha declarado por la real órden de 13 de octubre de 1854, que para los gastos de proyecto de los ferro-carriles (únicamente los ferro-carriles) podrán las tesorerías dar cantidades antes de recibir los comprobantes de su inversion, es decir, la carta antes que recibir la respuesta. Para los demas proyectos, sean cortos ó largos, costosos ó no, siga vigente el sistema del payo.

Declaran de una vez y sin rodeos que los ingenieros deben ser capitalistas que vayan supliendo las cantidades que el servicio reclame, mientras el Tesoro puede ó quiere abonarlos; y los pocos, poquisimos que se hallen con fuerzas para arrostrar semejante situacion, asegurarian su reputacion y crédito facultativo, por cuanto ni su celo ni su inteligencia se esfrellaran, y asi como hoy sucede de continuo con las formalidades de contabilidad ó con las intermitencias ó irregularidades del Tesoro. Asi podrá arreglar un plan de campaña, podrá acudir en tiempo oportuno á cada necesidad y no llegará el caso de que por culpas y pecados ajenos tenga que leer órdenes como las que nos favorecen de algunos meses á esta parte en el diario oficial.

El tercero de los faros de este litoral, se halla funcionando desde el año de 1816 en que se construyó su torre, cuya descripcion haremos en otro artículo, y luego que se realicen las obras proyec-

tadas para recibir el nuevo aparato que serán descritas igualmente que ya ejecutadas para habitacion de torreros y almacenes.

El aparato actual en el estado de decrepitud mas lastimosa es de reverberos distribuidos en número de 21 en tres faces, y ha estado al cuidado de muy diferentes y variables manos hasta el 1.º de abril de 1850, en que se montó su servicio por administracion bajo la direccion del cuerpo.

En sus últimos tiempos, y en razon sin duda á que los reflectores de los quinqués son de plata, estuvo contratado el servicio de alumbrado con un *platero*, el cual naturalmente tenia que abandonar al cuidado de manos mercenarias las luces y todo aquello que salia de la especialidad suya, la de limpiar los reflectores. Costaba el servicio de esta manera 20,000 rs. anuales y un diluvio de quejas, reclamaciones y clamores de varia magnitud y procedencia.

Seria proceder en lo infinito para referir detalladamente la multitud de condiciones especialísimas de la manera de sostener el alumbrado hasta aquella época; una sola de las cuales bastaria actualmente para dar de baja á un torrero: solo diré que aun cuando no hubiera mas que la historia del alumbrado del faro de Málaga hasta hace pocos años, para contestar las insidiosas manifestaciones del reformador anónimo que tuvo la ceguedad de negar los adelantos y mejoras que ha experimentado el alumbrado marítimo, desde que por no existir plan ni sistema, ni concierto alguno en él, se encargó el ministerio de Fomento de su organizacion, desarrollo y cuidado, quedarian con ella sola desvanecidas por completo, tanto como quedarán con los ilustrados artículos cuyo autor sentimos desconocer, publicados por *El Diario Español*.

Los 34 años de abandono en que ha estado el aparato actual lo han inutilizado hasta tal punto, que serian ya inútiles las reformas que en él se intentasen, por lo cual ha sido preciso recurrir á la de sustituirlo por otro catadióptrico.

Pedido este á la fábrica con el de Estepona, llegó á este puerto á la vez que él, y en la aduana espera como el otro el dia de su colocacion, que no debe hacerse esperar mucho. Su coste, incluso derechos de introduccion, embalage, flete, etc., ha ascendido á la cantidad de 130,060 rs. 38 céntimos de real.

Consecuencia de la llegada de este aparato fue el proyectar la reforma necesaria en la torre para recibirlo, que formalizada ya, pende de aprobacion superior, asi como las demas partes del edificio que el mejor servicio ha exigido como la sustitucion de los encajados por la pintura al oleo, para evitar el desprendimiento del polvo que tanto daño causa en los cristales de los nuevos aparatos, la preparacion de un pabellon de limpieza diaria, la del pabellon del ingeniero que el reglamento marca y otros menores. Todas estas reformas, la construccion de una linterna provisional en que colocar el aparato actual mientras duran las obras, á fin de que no se interrumpa el alumbrado y la operacion delicada de subir y montar el nuevo aparato, están presupuestas en la cantidad de 49.560 rs.

Las obras últimamente construidas al pie de este faro para almacenes y habitacion de torreros, que en otra ocasion describiremos, y que constituyen un basamento bastante bello, fueron proyectadas por el inteligente ingeniero Sr. Mayo, habiéndome cabido el gusto de realizarlas con algunas reformas insignificantes (previamente propuestas y autorizadas.

por supuesto, á pesar de las aseveraciones un tanto galanas de la real órden de 30 de octubre último) con la economía, sin embargo de haberse hecho por contrata con los disgustos que nosotros solos sabemos, de rs. vn. 5.053,564 en una cantidad total de rs. vn. 82.755,86, merced sin duda á los *abusos introducidos* en la direccion y administracion de las obras públicas. Dicha economía se descompone en dos partes, la una de rs. vn. 390,449 obtenida por la rebaja del remate, y la otra de rs. vn. 4.663,115 producida por el *desahogo* con que hemos hecho las cubicaciones, y que representa por sí sola mas del 5 1/2 por 100.

Terminaremos con este faro apuntando algunos números que den idea de su actual servicio y coste durante el primer año que ha estado á nuestro cuidado; es decir, desde el 1.º de setiembre de 1853 al 31 de agosto de 1854, en cuyo periodo no hemos tenido el pesar de oír una sola queja ni que tomar ninguna medida de rigor con sus inmediatamente encargados.

En todo este año ha alumbrado por espacio de 4163 horas y 15 minutos, en que se han gastado 180 arrobas de aceite, 22 libras y 4 onzas, lo que produce un gasto por hora en los 21 quinqués, de 1 libra y 86 milésimas de libra.

Los gastos, en el mismo periodo, de sueldos de los torceros, aceite, reparaciones del aparato, efectos de limpieza, como paños, gamuza, etc., y labrado de los mismos, mechas é impresiones de documentación, han ascendido á la cantidad de rs. vn. 13.763,35 y como, cuando el alumbrado si mal lucia por contrata, ni habia mas que una sola persona de su cuidado encargada, por cierto algo anciana y achacosa, ni de seguro se hacian los gastos que heinos enumerado, fácil es calcular los perjuicios y desembolsos que ocasionaria al contratista.

Desde luego desafiarnos á que se nos presente un solo faro de la época anterior á la administracion del cuerpo, en que se haya podido hacer el alumbrado por lo que ahora cuesta y de la manera que se hace, así como un dato siquiera estadístico de lo que alumbraban y consumian antes, que solo han principiado á recogerse y estudiarse desde el dia en que se les confió su direccion. Los hechos hablan mas alto que las mas rencorosas y apasionadas declamaciones.

Tanto el faro de Nerja como la luz de puerto de torre del Mar están todavía por proyectar, no habiéndoles llegado el turno de pensar en ellas. La luz de puerto de Marbella, mandada estudiar ya, espera como los faros de Estepona y Calamoral y el puerto de Marbella, á que la superioridad se *fie* de dar por adelantado al ingeniero la cantidad que ha de gastar en su estudio, y que ya, y no es poco, tiene autorizada.

Hemos terminado nuestra ingrata revista, y únicamente añadiremos para finalizar esta penosa confesion general, que abrigamos fundadas esperanzas de que será la última de esta naturaleza por lo que respecta á esta provincia, á quien en la campaña de 1855 confiamos se atienda como ya es de imperiosa necesidad, y que al dar cuenta al finalizar aquella de lo adelantado en el año, que hayan desaparecido muchas de las tintas que ennegrecen el cuadro de las obras públicas de la provincia de Málaga que acabamos de presentar.

Málaga 1.º de diciembre.

FRANCISCO MILLA.

PEAGES.

(Tomado del Diccionario de Economía política).

Los gastos de transporte en una via de comunicacion se componen generalmente de tres partes: interés de las sumas empleadas en el establecimiento de la via, gastos de conservacion y gastos de traccion. El peage es un derecho que percibe el propietario ó arrendatario de la via de comunicacion y que representa las dos primeras partes del gasto total de transporte; es, hablando con propiedad, el alquiler de la via. En los rios navegables, donde la via es natural, si el peage escede los gastos de conservacion y el interés de las mejoras artificiales que se han hecho á su primitivo estado, toma el carácter de la renta de la tierra. En los caminos ordinarios, en que como en Francia y en otros países sucede, no existen barreras para la percepcion de derechos de paso, esta circunstancia constituye una munificencia pública, porque es evidente que la construccion del camino ha costado algo, igualmente que la conservacion. En los caminos de hierro, donde por la naturaleza de las cosas el empresario, propietario ó arrendatario de la via es el mismo que ejecuta el transporte, el peage se confunde con los gastos de traccion en las tarifas. Sin embargo, como algunas empresas están obligadas á utilizar una parte de otro camino, y ademas está establecido en Francia un impuesto especial sobre el transporte de personas, los pliegos de condiciones de los caminos de hierro hacen una distincion entre los precios de peage y transporte.

Segun las definiciones que preceden, cuando las bases de la tarifa de un peage están convenientemente establecidas, cuando el producto no escede la cifra que corresponde al doble destino que le hemos señalado, se ve que no hay nada mas justo y legitimo que su percepcion. ¿El empresario que ha gastado 100.000 francos en la construccion de un puente, no tiene el derecho de sacar de este capital el mismo beneficio, que si lo hubiera destinado á construir una casa, un molino ó un barco de vapor? Sin embargo, necesario es decirlo, el alquiler del capital casa, del capital molino, por ejemplo, no ha encontrado adversarios sino en los ultra-socialistas, que han negado la legitimidad del interés del dinero, mientras que el alquiler del capital puente, carretera, ferrocarril, canal, ha encontrado enemigos en todas las opiniones económicas. Esto consiste en una causa esencial que debemos dar á conocer desde luego; que el interés de los capitales ordinarios está regulado por la ley de la oferta y el pedido, cuyas consecuencias todo el mundo acepta como justas y necesarias, mientras que los capitales vias de comunicacion son monopolios, y los que los ejercen pueden exigir un interés abusivo. Ahora bien, todo poseedor de un monopolio tiene una tendencia á aprovecharse del abuso. y todo el que tiene necesidad de sus servicios tiende á quejarse hasta del derecho.

Si tengo necesidad de alojar me y el propietario de la casa que he escogido quiere exigirme un alquiler exorbitante, es evidente que fracasará en sus pretensiones, porque hay otros propietarios y otras casas vacantes, á las cuales recurriré si el primero persiste en su resolucion. Si casualmente no hubiese otras casas vacantes y me viera obligado á ceder á sus exigencias, este estado seria accidental, porque en cuanto se hubiera reconocido que el alquiler de las casas produce un beneficio superior al de los demas capitales, la especulacion se dirigiria inmediata-