

próxima ni remotamente paralela á ella, segun evidencian las condiciones de la zona que debe recorrer, sin que dicha exclusiva pueda traer ninguno de los males que el monopolio suele acarrear en materia de vias de comunicacion, toda vez que se hallará dicho camino entre el ferrocarril de Madrid á Cádiz y el mar; y no hay tampoco temor de que le falte alimento, si atendemos á la grandisima produccion de espartos de casi toda aquella comarca y la asombrosa abundancia de minerales existentes en la misma, una buena parte de los cuales es ya explotada, pero otra mucho mayor no se explota, por carencia de medios de transporte para los mismos minerales y los combustibles y fundentes necesarios para su beneficio, minerales que, ó bien irian por este ferrocarril á ser fundidos en las fábricas de la sierra de Herrerías y de sierra Almagrera, ó, como es mas probable, serian beneficiados en Almería ó Linares, una vez construido este segundo camino, ó, por este y el de Murcia á Granada, llegarían fundentes y combustibles á los puntos productores del mineral, donde, levantadas fábricas, se verificaría el beneficio, trasportando de retorno los trenes los metales. *Y para que no se crea que esto es pintar como querer citaré el hecho, de muchos años acá conocido y constante, de venir desde Linares muchisimos minerales á ser fundidos en la sierra de Herrerías en la cual hay copia grandisima de fundentes naturales, cuyos minerales han de recorrer los 158 kilómetros que hay desde Linares hasta Alcázar; mas los 388 kilómetros que median entre Alcázar y La Union, total 546 kilómetros, mientras que de Linares á Almería existirán solamente 308 kilómetros de ferrocarril, y de seguro bastantes menos de 500 kilómetros de via férrea desde Linares á La Union, por las nuevas líneas proyectadas.

Pero el gran porvenir del ferrocarril directo de Murcia á Granada no estriba en nada de lo dicho, sino en el hecho de formar parte, y no pequeña ni despreciable, sino importantisima, de la linea del litoral de la península entre Francia y Portugal, y ser por tanto el camino mejor y mas corto de Francia para la Argelia y entre Cataluña y Andalucía, países que tienen mas relaciones entre sí que con el interior de España, como se comprende fácilmente comparando el movimiento de las vias de Madrid á Málaga y Cádiz, y de Madrid á Barcelona y Tarragona, con el de la navegacion por medio del vapor entre la Argelia y Francia y de Andalucía á Cataluña. Sé bien que las líneas férreas no pueden competir en punto á barataría ni con los canales de agua dulces ni con la navegacion á la

