

vole, y por eso solamente establece la paridad entre los ferrocarriles y los barcos de vapor, pero no se me negará por nadie que de buena fé discuta que el comercio prefiere siempre el camino de hierro al buque de vapor, cuando de ambos medios puede disponer, entre otros motivos por evitarse los gastos de cargas y descargas y los consiguientes desperfectos en las mercancías.

El camino de hierro costero de España en la region mediterránea y oceánica puede considerarse actualmente dividido en siete secciones, atendiendo solo al estado de cada una, que son: 1.ª de Francia á Valencia, en explotación; 2.ª de Valencia á Murcia, con la mitad de los estudios hechos; 3.ª de Murcia á Granada, lo mismo que la antecedente, 4.ª de Granada á Bobadilla, en explotación; 5.ª de Bobadilla á Sevilla, varios trozos en explotación, otros en construcción y los restantes estudiados; 6.ª de Sevilla á Huelva, en construcción próxima á terminarse, y 7.ª de Huelva á Portugal, sin estudios. Resulta, pues, que hay dos secciones en explotación la 1.ª y la 4.ª, otras dos en construcción tan adelantada que en breve serán también explotadas, la 5.ª y la 6.ª, dos mas con sus estudios á medio hacer, la 2.ª y 3.ª, y una, la 7.ª, sin estudios.

Prescindiendo de la 7.ª, por su atraso y su situación á un extremo de toda la línea, puedo asegurar que, así como el importantísimo trozo de Francia á Valencia está hoy en explotación, lo estará dentro de uno ó dos años el no menos importante de Granada á Huelva, es decir, terminado el ferrocarril costero español á falta del espacio comprendido entre Valencia y Granada.

En este espacio hay dos secciones, la de Valencia á Murcia y la de Murcia á Granada, de las cuales, aquella es fácil, comparada con esta, por cuyo motivo, y por ser seguro que empujarían su construcción las provincias de Murcia, Alicante y Valencia, toda Cataluña y Francia, no me ocuparé de ella, afirmando tan solo que el día en que se medie la construcción del ferrocarril de Murcia á Granada, está asegurada la del trozo de Murcia á Valencia, y la razón es obvia porque, hecho lo mas difícil y costoso de una obra, se hace sin género ninguno de duda, lo mas fácil, cuando toda la obra es necesaria. Creo demostrado que la construcción del camino de hierro costanero de España depende de la sección de Murcia á Granada, ferrocarril que evitará el paso del estrecho de Gibraltar, si difícil siempre, peligrosísimo en tiempos de guerra, estableciéndose á lo largo de las costas españolas una vía terrestre de cabotaje, si se me

