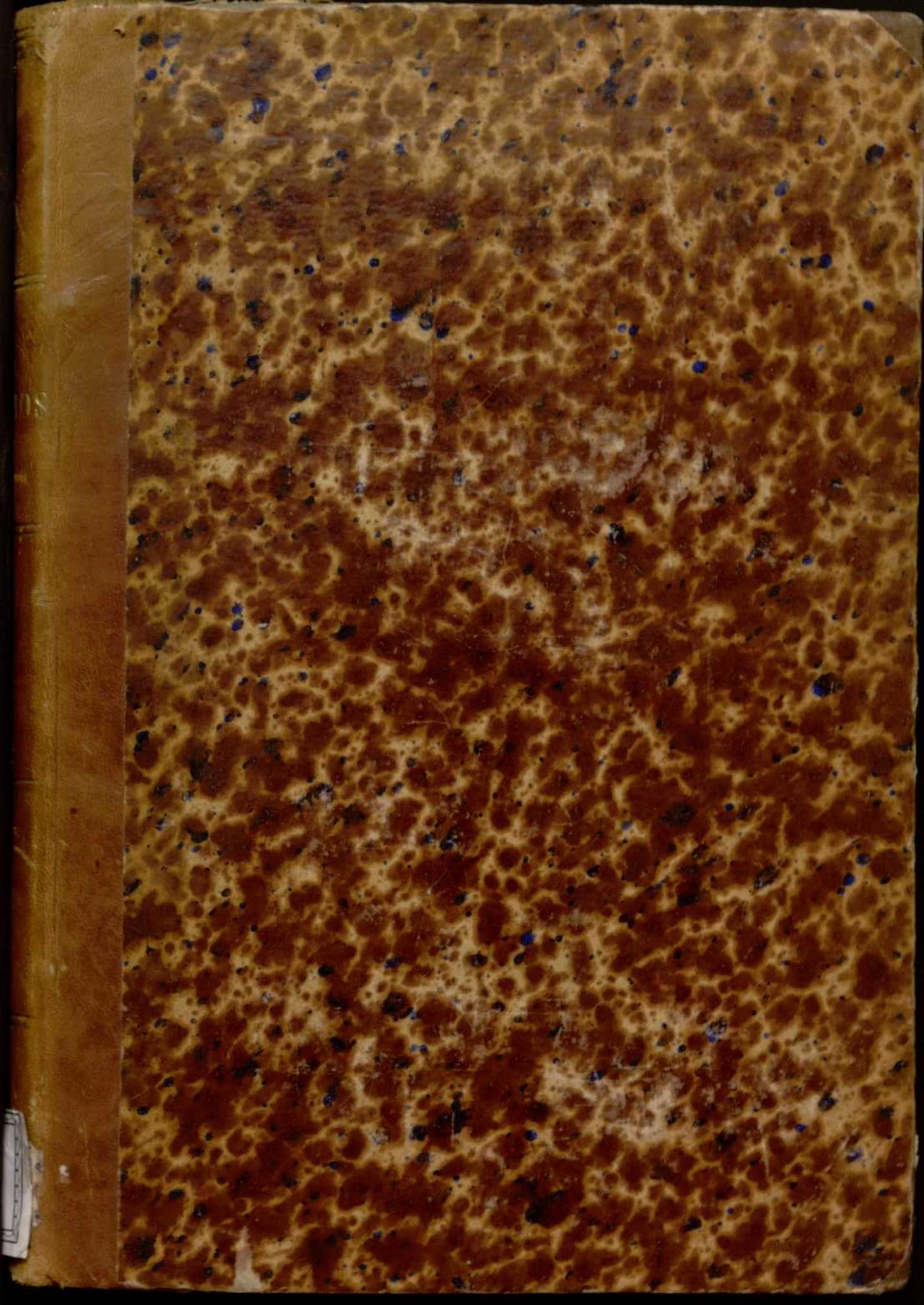


VARIO

B
14
74



BIBLIOTECA HOSPITAL REAL
GRANADA
Ses. B
Estante: 14
Número: 74

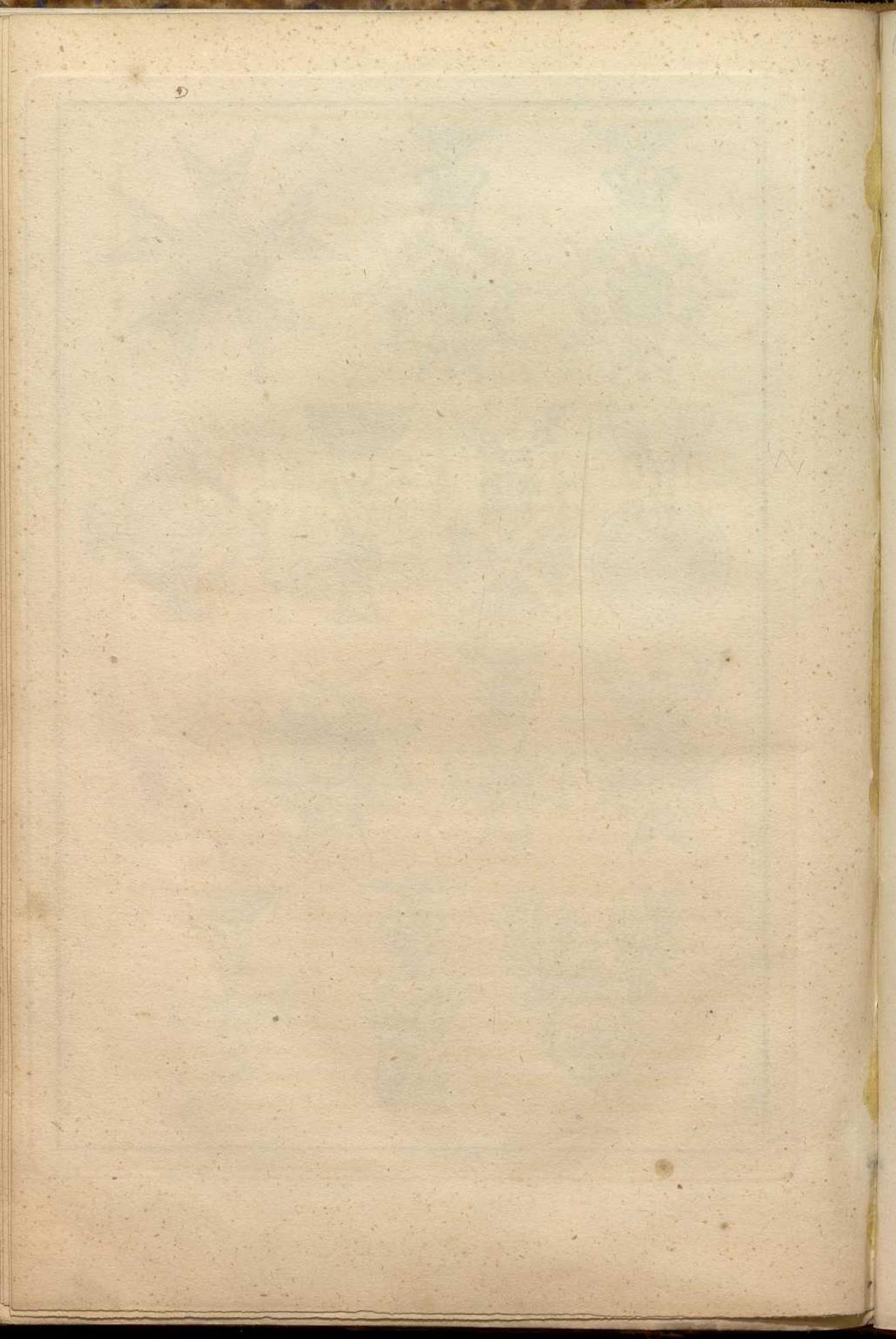
30
37

0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25

BIBLIOTECA HOSPITAL REAL
GRANADA

Siglo:	B
Instancia:	14
Numero:	74

11	11
	0
	30
	37



R/20835 3

PROYECTO

DE INFORME

ACERCA DE LA DIRECCION MAS ACEPTABLE DE UNA LINEA FERREA,

QUE PARTIENDO

DE JABALQUINTO Ó MENGÍVAR

PASE

POR JAEN Á GRANADA

HASTA ALMERÍA,

POR LA COMISION MISTA

DE SEÑORES DIPUTADOS PROVINCIALES,

CONCEJALES DEL AYUNTAMIENTO DE GRANADA

Y SEÑORES ASOCIADOS,

aprobado en la Junta general celebrada en el Liceo

de esta Ciudad el 15 de Abril de 1867.



GRANADA.

IMPRESA DE D. F. VENTURA Y SABATEL,

Impresor de SS. MM.

1867.

PROYECTO

DE LA LEY DE LA

W

PROYECTO DE INFORME
sobre la direccion mas aceptable
DE UNA LÍNEA FÉRREA
DE JABALQUINTO Ó MENGÍVAR
Á JAEN Y GRANADA,
Y DE GRANADA Á ALMERÍA.

Señores:

Introduccion. Honrados por los Señores que componen la Comision de Diputados provinciales, Concejales y personas asociadas que designó la Junta general, que tuvo lugar en el Liceo el dia 1.º del actual, para redactar el proyecto de informe acerca *la direccion mas conveniente y aceptable que debe darse á la línea férrea, que partiendo de la general andaluza, pase por Jaen hasta Granada, y de esta ciudad á Almería*, los que suscriben tienen el honor de someter á la ilustrada consideracion de sus compañeros algunos datos y reflexiones que, tal vez, serán suficientes para fijar de un modo definitivo la atencion de la Junta general, y sobre ellos calcar un pensamiento concreto, que sea el cimiento del porvenir y bienestar de tres provincias, que la naturaleza ha unido con fraternales lazos.

Lejos de nosotros pretender formular un proyecto acabado, ni

mucho menos bosquejar, siquiera á grandes rasgos, un pensamiento facultativo definido que marcara á esta nueva línea una direccion determinada.

La Comision sabe muy bien respetar el diffeil y escabroso terreno de la ciencia, y no ignora que en todo proyecto bien concluido están condensados una suma de conocimientos, cuyo tecnicismo pertenece á profesores especiales, consagrados exclusivamente á esta clase de estudios. Empero, cuando los estudios existen ya, y están bajo la garantía de profesores competentes, autorizados científica y legalmente, en los cuales cada autor ha tenido á la vista grande copia de datos y antecedentes; cuando todos aducen razones de inmediata conveniencia y utilidad; cuando demuestran todos sus fundadas y risueñas esperanzas para el porvenir, y hasta las ventajosas condiciones de localidad; cuando, en fin, cada autor busca y pone en juego todos los medios que le sugiere su fantasia para que sobresalga su proyecto y adquiera el beneplácito de la generalidad; justo es, Señores, y hasta necesario, que la Provincia por medio de sus delegados, la Municipalidad y hasta aquellas personas en quienes está representado el capital, la inteligencia y el trabajo; aquellos cuyo interés es vital y siempre permanente; aquellos que cifran su prosperidad ó su ruina en un pensamiento bien meditado ó en un trazado aceptado con demasiada ligereza; aquellos en quienes ni la rivalidad ni la especulacion les sirve de móvil ni de resorte acudan presurosos por medio del buen criterio, del recto sentido y de la sana razon, á someter bajo el análisis concienzudo todos aquellos proyectos y pesarlos en la balanza de la verdad, examinando las razones de todos en general y de cada uno de ellos en particular, separando con minuciosa escrupulosidad cuanto tengan de supérfluo ó ampuloso, comparando las ventajas y los perjuicios á que pueden conducirnos ó arastrarnos, y hasta, si posible fuese, desentrañando la idea mas ó menos remota que pudo haberse preconcebido al imaginarlos, para deducir en última consecuencia lo que sea mas útil, mas conveniente, mas beneficioso para el porvenir y engrandecimiento de nuestra desatendida Granada.

He aquí, Señores, bosquejado en bien pocas palabras el pensamiento que ha animado y dirigido á todos los individuos de la Comision al aceptar tan espinoso encargo, teniendo siempre ante sus ojos la antorcha luminosa de la ciencia, representada cual corresponde, en los proyectos suscritos por profesores bien acreditados.

Por esto la Comision, modesta en sus aspiraciones, reservada al penetrar en el santuario de la ciencia, y no separándose, en su juicio, del espinoso cometido que la Junta puso á su criterio, se ha concretado únicamente á dar á conocer, por medio de un juicio comparativo y razonado, los proyectos formulados y presentados, todos ellos suscritos por autoridades científicas, á fin de deducir una série de consecuencias que sirvan de parangon á unos para aclarar ciertas dudas, desvanecer en otros algunas preocupaciones, é ilustrar, si posible fuese, á todos, y con especialidad á aquellos que por su posicion y destinos están identificados con las glorias y la prosperidad de las tres provincias hermanas Jaen, Granada y Almería.

Rápida ojeada
acerca de la
provincia
de Granada.

La provincia de Granada es una de las ocho en que está dividida la Andalucía. Es la primera en que se fraccionó el antiguo reino granadino.

Situada al Sud de la Península, se ve atravesada por la gigantesca Sierra Nevada, que entra por el Este en la provincia de Almería, en la union de los rios, por bajo de los pueblos de Ohanes y Beires, y sigue con direccion al Sud de Granada hácia el Oeste, para internarse por Játar en territorio de Málaga. Otra de sus ramas se extiende por Dólar y Huéneja, á fin de enlazarse con la Sierra de Baza, y con la de los Filabres en la provincia de Almería.

Cruzan la provincia granadina en variadas y caprichosas direcciones empinadas y agrestes sierras, que deben considerarse como estribos de la principal, las cuales se designan con nombres diversos, segun la importancia de los pueblos á que pertenecen, ó por antiguas y extravagantes tradiciones, algunas adulteradas por el trascurso de los siglos. Al Noroeste y al Norte de nuestra Provincia figuran en primer término las Sierras de Montefrío, Parapanda, Íllora, Madrid, Moclin y Colomera: entre esta villa y la

capital se encuentra la famosa Sierra de Elvira. Sigue la del Rayo, la de Arana, la de Montejicar, la Cuerda de Cardela y el cerro de Alicun: entre Don Diego ó Villanueva de las Torres y Guadix se halla el renombrado cerro del Mencar. Vienen en seguida las sierras de Castril y Huéscar hasta la Sacra-Sierra. Al Noreste se encuentran las de Zújar y el Periate, la de Cúllar, María y Lúcar, y mas al Este se descubren las de Baza y de Gor para descender al Marquesado del Zenete, situado al Este de la Nevada Sierra. Al Sud se halla una pequeña parte de las Alpujarras, sigue la Contraviesa y Sierra de Lújar, cuyos últimos escalones baña el Mediterráneo. Dirigiéndose con rumbo al Sudoeste está la Sierra de las Albuñuelas y la Almijara, y al Oeste la sierra de Alhama y la de Loja, que internándose en la provincia de Málaga se une con la Tejeda. En el centro se encuentra la Sierra de Alfacar, que viene á confundirse con la de Arana en los Dientes de la Vieja y en el cerro de la Mora.

Los límites de la provincia de Granada están señalados por una línea sinuosa é irregular que forma su perímetro, y confina con las provincias de Jaen, Albacete, Murcia, Almeria, con el Mediterráneo, con Málaga y hasta con la provincia de Córdoba.

La superficie está representada por 412,5 leguas cuadradas, que componen 12.787,5 kilómetros cuadrados, segun los datos del Sr. D. Francisco Coello, en su Atlas de España. La mayor longitud se halla desde la extremidad occidental en el partido de Loja á la oriental del de Huéscar, que comprende una distancia de 206,5 kilómetros. En el anuario de 1860 á 61 se computaban en 441,504 habitantes de ambos sexos, que con 3,119 penados, formaban un total de 444,623.

Carreteras y caminos.

Existe en nuestra provincia granadina la carretera general de Madrid, ya concluida, que directamente va á Jaen; la de Levante, que se encuentra en construccion, la cual al salir de Guadix se bifurca en dos, una que sigue para Lorca, pasando por Baza, y otra que se dirige á Almería; la de Málaga y la de Motril, tambien en construccion. Además, hay algunas de segundo orden en proyecto, de las cuales en la de Alhama se han dado trabajos de alguna

importancia. Tenemos los caminos de herradura necesarios para poner en comunicacion á los pueblos entre sí y con las vias generales, veredas y sendas mas ó menos dificultosas para el uso particular; pero todos durante los tiempos lluviosos se ponen impracticables, y muchas veces paralizan el tráfico de ciertas comarcas. En general se nota la falta de carreteras de segundo orden, y la de caminos vecinales.

De lo dicho se infiere que la configuracion geográfica y oritocnóstica de la provincia de Granada la coloca en una posicion excepcional, que reclama de parte del Gobierno Supremo una especial proteccion, y los auxilios facultativos necesarios para que no sean estériles los sacrificios que se hagan, á fin de poner en accion la mayor parte posible de su riqueza. Esta misma proteccion, estos mismos auxilios son indispensables para fijar de una vez cuál sea la línea férrea que mejor puede convenir para su futura prosperidad, y á la par para la de las provincias sus hermanas Jaen y Almería, no perdiendo de vista la situacion particular en que se encuentra la capital del antiguo reino.

Dificultad en los
trasportes,
por
la configuracion
del terreno.

Con efecto, Señores, la Sierra Nevada, centro y matriz de la zona meridional, divide nuestra provincia en dos grandes y desiguales secciones: una que abraza la region del Este, la del Norte y una parte de la del Oeste, y la otra que comprende la del Sud, extendiéndose hácia el Sudeste y el Sudoeste. La primera es considerablemente mayor, bajo todos aspectos, que la segunda.

Cada una de estas dos grandes zonas ofrece un conjunto de riqueza, apenas explotada y mal utilizada, por la falta absoluta de vias de comunicacion; así es, que los productos, tanto agricolas como mineralógicos y forestales, encuentran á cada paso grandes obstáculos para ser trasportados á los mercados y puntos de consumo; pues con escándalo se ve que, á solas cinco leguas de distancia de la capital, se invierte en la conduccion el quince y hasta el veinte por ciento de su valor, aun en las mejores épocas del año; siendo digno de llamar la atención, que las maderas venidas de lejanos países compiten con las nuestras, que algunas apenas distan diez leguas de Granada.

Por esta razon los productos agrícolas del Marquesado, Guadix y los Montes, y sobre todo los que corresponden á la Hoya de Baza hasta Huéscar, no pueden conducirse al mercado de Granada, sin embargo de venderse en los centros productores á precios mucho mas bajos.

Lo mismo sucede con casi todas las producciones de la parte del Sud; notándose que los frutos tempranos tienen que consumirse, con raras excepciones, en la misma localidad, porque los trasportes aumentan el valor, no obstante de venderse á precios ínfimos, que nadie utiliza.

Los ricos y abundantes criaderos metalíferos y lapídeos de la Sierra Nevada y sus dependencias están casi todos estancados por iguales causas, y es indispensable que los minerales tengan una riqueza fabulosa, si sobre ellos ha de entablarse alguna operacion mercantil ó industrial. Por esta razon están del todo abandonados tantos criaderos utilizables, solo por carecer de fáciles comunicaciones; y es bien seguro que muchas de estas rocas y minerales hallarian una aplicacion benefícosa, si la conduccion fuese expedita y económica.

Opiniones
en el
anteproyecto.

La ley de 13 de Abril de 1864 mandó formar un plan general de ferro carriles, que viniese á constituir una red de caminos de hierro científica y económicamente enlazada, donde todas las provincias estuviesen atendidas, segun su importancia y sus necesidades.

La Comision de Ingenieros nombrada por la Direccion de Obras Públicas, basada en principios generales que sirvieron de fundamento y matriz al *anteproyecto*, y teniendo en cuenta las concesiones otorgadas por el Gobierno, á fin de armonizar, en lo posible, los derechos adquiridos, consignó de un modo oficial y científico, que las provincias de Jaen, Granada y Almería, estaban ó completamente desatendidas, ó defectuosamente servidas; ya por lo que tocaba á las concesiones hechas, ya por la referencia al insignificante ramal en construccion de Granada á Bobadilla.

La Comision facultativa, no contando con datos bastantes, indicó *á priori* una línea que, partiendo de Jabalquinto por Jaen, fuese á

empalmar á Huétor Tájar ó Granada; empero, previsora y animada de un deseo laudable para no menoscabar los intereses de Granada y frustrar las justas esperanzas de la capital de nuestra Provincia, se reservó su opinion definitiva, en vista de los datos que pudiera suministrar la informacion general que el Gobierno tenia pedida.

La misma Comision facultativa, al ver que no existe enlace alguno entre las redes férricas del Mediodía y del Este, y no olvidando el atrevido pensamiento de una gran transversal que de Girona vaya á terminar á Huelva, recorriendo de este modo todo el litoral de la Península, desde el cabo Creus á Ayamonte en una línea casi paralela á la costa, propone con razonado fundamento la de Murcia á Granada, como de inmensa importancia y porvenir para el tráfico interior y exterior, teniendo en cuenta las grandes dificultades que ofrecen las costas de las dos provincias Granada y Málaga.

Últimamente, la Comision facultativa arriba indicada manifiesta tambien la conveniencia de un pequeño trozo entre Osuna y Bobadilla, el cual, siendo continuacion del ramal de Utrera á Osuna, quedarian en completa explotacion y en perfecto enlace las líneas del Este y del Mediodía, y del todo unidas las provincias andaluzas de Almería, Granada, Jaen, Málaga y Córdoba.

La Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, en sesion del dia 7 de Julio del expresado año de 1864, al evacuar su informe, tuvo asimismo á la vista cuantos antecedentes y circunstancias eran precisas é indispensables para el mejor acierto en su difícil cometido. Y al estudiar, aunque de una manera somera por la premura del tiempo, la red del Mediodía y su enlace con la del Este, animada de su nunca desmentido patriotismo, impulsada por sus buenos deseos y cimentada en su celo y en sus bien acreditados conocimientos facultativos, no tuvo reparo en consignar tambien de un modo oficial, que las cesiones otorgadas por el Gobierno son insuficientes para que estén servidas, siquiera medianamente, las provincias de Jaen, Granada y Almería, cuya riqueza están llamadas á impulsar.

La expresada Junta consultiva propone una línea férrea, que derivándose del tronco principal, en cuanto éste atraviere el Guadalquivir, vaya por Jaen á Granada. Manifiesta asimismo, en completo acuerdo con la Comision de señores Ingenieros, la necesidad de la línea de Murcia á Granada, pasando por Lorca y Guadix, y la considera tambien de inmensa importancia y utilidad, é indispensable para establecer el deseado enlace con las redes del Este y del Mediodía, siendo, por lo tanto, una parte integrante de la gran transversal antes mencionada de Gerona á Huelva, y opinando al propio tiempo que debe continuarse el ramal de Bobadilla hasta Osuna, como continuacion de aquella transversal.

De estos estudios y opiniones emitidas y consignadas por nuestras primeras eminencias facultativas de un modo oficial, representadas por una Comision de señores Ingenieros de Caminos y por la respetable Junta consultiva del ramo, á pesar de las salvedades y restricciones, muy atendibles y naturales por la premura y prontitud con que se evacuaron aquellos informes para el *ante-proyecto*, se desprende á primera vista y sin esfuerzo alguno una consecuencia concluyente de la mayor importancia para nosotros; tal es, que todos unánimes reconocen la imperiosa y urgente necesidad de una línea férrea, que partiendo de Jabalquinto ó del tronco principal del Mediodía, en cuanto atraviere el Guadalquivir, pase por Jaen y Granada hasta uno de los puertos mas inmediatos.

Necesidad de unir á Granada con la línea general, y con un puerto.

Ni podia suceder de otra manera, atendida la pericia y patriotismo de la Comision y Junta consultiva. Granada se halla entre el Mediterráneo y la línea general andaluza; su situacion puede llamarse excepcional; pero su importancia, su riqueza y su historia hacen necesaria, precisa é indispensable que esté en contacto directo é inmediato con la Corte y con el mar. Y toda vez que esta comunicacion con un puerto no sea posible, al menos por ahora, dirigiendo nuestras miradas á la magnífica ensenada que poseemos en el territorio de Calahonda, debemos necesariamente buscar el suspirado puerto en nuestra hermana la provincia de Almería, con preferencia á otra alguna, por razones que están al

alcance de todos los amantes de Granada. Por otra parte, la misma configuracion geográfica parece que convida para esta fusion y enlace, en medio de las dificultades que, á no dudarlo, tendrán que vencerse. Era, repito, una consecuencia natural, que desde el tronco principal de la red del Mediodía partiese una línea, que pasando por Jaen viniese á Granada, estableciéndose una comunicacion fácil con el interior, lejos de recorrer el largo trayecto que representa la línea de Granada, Bobadilla y Córdoba. Era preciso, en fin, y de absoluta necesidad proveer á Jaen y Granada de un puerto seguro, concurrido, y tiempo hace acreditado como él de Almería.

No desconoce la Comision lo escabroso del asunto, y las dificultades que á cada paso deberán ofrecerse para realizar tan útil como provechoso pensamiento. Exigencias y compromisos de toda suerte se levantarán y pondrán en juego para paralizar y sofocar el gérmen de prosperidad que ha comenzado á incubarse. Quizá no encontraremos una oposicion franca, leal y cual corresponde; quizá se aplaudan nuestros justos deseos y aspiraciones; tal vez se pretenda ayudarnos y coadyuvar á la pronta realizacion de este gran pensamiento; pero tema Granada y separe de su seno todos aquellos que, tendiéndole una mano amiga y protectora, la amarran al carro triunfante de sus poderosos enemigos.

La Comision sabe muy bien que Granada está al borde del sepulcro, si no se reunen y compactan todos los elementos de vida, de accion y de fuerza para hacer frente á las eventualidades que pueden surgir en los vaivenes á que está expuesta la riqueza de estas provincias meridionales, tanto por su especial posicion, cuanto por las líneas y ramales férreos construidos ó proyectados. Granada está en una crisis inminente, que puede ahogarla sin grandes esfuerzos.

Emancipados de Málaga, relegados hasta con desprecio á la sombra de la Sierra Nevada, sujetos al albedrío de aquella bulliciosa y especuladora poblacion, y encadenados con su suerte, muchas veces dependiente de una operacion mercantil mal combinada, Granada tiene que arrastrar una vida miserable, una vida efimera

y ficticia, una vida precaria, subordinada al alimento que la generosidad de Málaga la quiera proporcionar. Llegará un día, Señores, y tal vez no muy lejano, que la propiedad, la industria, las artes, el comercio y cuanto reúne Granada de rico y provechoso esté á merced de la especulacion, cuyo centro será Málaga. Ejemplos podriamos citar que pondrian de manifiesto cuán fundados son nuestros temores, y ellos serian bastantes para arrancarnos de una vez la venda que oscurece nuestra vista; si es que en el sentimiento íntimo y unánime de todos no ha arraigado la experiencia, con sus duras lecciones, la verdad de las indicaciones que acabamos de exponer.

Granada, á pesar de la decadencia á que ha llegado, tiene todavía su vida peculiar y propia. Vida real, fundada en sus naturales recursos, basada en esta misma posicion de localidad que sirve de pretexto; vida que podrán esterilizar, pero que jamás llegarán á extinguir; vida, en fin, que si no ofrece ahora la lozania y algazara de un pueblo mercantil, tiene la solidez y permanencia de una comarca agrícola. Empero Granada reúne en su seno elementos industriales y manufactureros muy poderosos para despertarla de su letargo, para elevarla al apogeo de su prosperidad. Y el dia que Granada llegue á alcanzar un mediano desarrollo, el dia que se pongan en juego la inmensidad y potencia de sus recursos naturales, el dia que tenga fáciles comunicaciones ¡ay de aquellos que por un sentimiento de rivalidad han pretendido avasallarla y empobrecerla! porque las industrias que establezca en su recinto descansarán sobre recursos permanentes, y el comercio que de ellas tome nacimiento sobre bases sólidas é imperecederas.

Principiado el ramal de Granada á Bobadilla, cuyo primer tramo hasta Loja se halla abierto al servicio público, se pensó, y era muy natural, poner á Granada en comunicación directa con la línea general del Mediodía, pasando por Jaen. La Comision de Ingenieros y la Junta consultiva habian reconocido unánimes esta necesidad, y la consignaron en sus luminosos informes al *anteproyecto*.

El Excmo. Sr. Marqués de Salamanca, por medio de su ingeniero el Sr. de Faquineto, mandó hacer los estudios necesarios de una

línea, que partiendo de la general pasase por Jaen hasta Granada. En este proyecto parece que el empalme se establece en Jabalquinto, pasa luego por Jaen, Martos y Alcalá la Real, dirigiéndose á Montefrío, faldeando la Sierra de Parapanda, hasta empalmar en Huétor Tájar en la línea de Granada á Bobadilla.

Estudio de
D. Bartolomé
Plá.

Otro de los estudios practicados en esta misma direccion, y por cierto anterior á los mencionados del Sr. de Faquineto, fueron los que mandó ejecutar el Sr. D. Bartolomé Plá, valiéndose asimismo de sus Ingenieros. En estos estudios tomaba el punto de empalme con la línea férrea de Andalucía en Mengivar, que se aproxima á Granada unos cinco kilómetros, y siguiendo por Jaen, Martos y Alcalá la Real, venia buscando la cuenca del rio de Moclin, pasando cerca de Frailes y la Rivera, se dirigia primero á Pinos Puente, arrojando las dificultades de la Hoz de Moclin; y despues desvió un poco su rumbo para separarse del ramal de Loja, y destruir el paralelismo que pudiera resultar atravesando la Sierra de Colomera, continuaba en la direccion de este rio, pasando por la falda oriental de Sierra Elvira hasta la Capital.

Si atendemos á las fechas de estos dos estudios, veremos que el del Sr. D. Bartolomé Plá es anterior al que hizo el Sr. Faquineto, y que los dos siguen desde el punto de empalme hasta Alcalá la Real el mismo trayecto, si bien el uno busca dicho punto de empalme en Jabalquinto y el otro en Mengivar, que segun hemos indicado se halla situado á menor distancia de Granada.

Pensamiento
indicado por
nuestra
Municipalidad
en el informe
al
anteproyecto.

Otro pensamiento, sobre el que no se ha hecho todavía estudio alguno, indicaba nuestra Municipalidad en el interrogatorio pedido por el Gobierno en el *anteproyecto* de ferrocarriles, en el cual como mera *indicacion* solamente, sin nada prejuzgar y con el laudable deseo de buscar lo mejor para Granada, cuyos intereses representa, y siempre temiendo que la Capital se quede desatendida y postergada, proponia la posibilidad y tal vez la conveniencia de una línea, que partiendo de Jabalquinto ó Mengivar, siguiendo la direccion de Jaen, Huelma é Iznalloz, viniese directamente á terminar á Granada.

Indicacion

Á juzgar por los documentos que han visto la luz pública hace

de la Junta de Estadística. pocos días, alguno de ellos autorizado por la respetable firma de nuestro celoso diputado el Sr. D. José Genaro Villanova, parece que la Junta de Estadística general del Reino opina que la línea férrea de Jabalquinto á Almería, pasando por Jaen y Huelma, se dirija á Guadix, por entre Piñar y Cardela, desde cuyo punto podrá establecerse un *pequeño ramal* hasta nuestra Capital.

La Comision ha meditado sobre las ventajas é inconvenientes de este trazado, que luego en estos últimos momentos ha visto confirmado en la Memoria de la expresada Junta de Estadística, la cual ha sido remitida por el indicado Sr. Diputado.

La Comision no puede concebir cómo una de las poblaciones más importantes de España se quede arrinconada á unos cuantos kilómetros de la línea general, y en un momento de sorpresa y espanto se ha preguntado: ¿pues qué, Granada no merece entrar de un modo franco y directo en el trazado de Jabalquinto á Almería? ¿Es fatalidad de su destino que tengamos siempre que ver á esta histórica poblacion postergada y fuera de los centros de accion y movimiento? ¿Pesará sobre nuestra envidiada Capital algun anatema de maldicion que pretenda agostar sus flores, que tan lozanas y esplendorosas ostenta en su recinto encantador?

Hay una série de verdades que están en la conciencia de todos, porque se repiten con harta frecuencia al contemplar la exuberante producción de nuestro suelo privilegiado. Sí, Señores, propios y extraños conceden á Granada belleza y amenidad; propios y extraños convienen que es rica en toda clase de producciones; propios y extraños admiran sus ventajosas condiciones para la industria, el comercio y las artes manufactureras; todos se embelesan bajo su cielo de puro azul; entre los aromas de sus flores nunca marchitas los poetas cantan sus glorias pasadas, los historiadores relatan sus portentosos hechos, los comerciantes y especuladores vaticinan su halagüeño porvenir, los viajeros y estadistas, ora industriales, ora manufactureros se extasian contemplando el desnivel y abundancia de sus aguas. De suerte, que siendo admirada, alabada y hasta ensalzada de todos, así nacionales como extranjeros, es, sin embargo, mirada con olvido y hasta con desden cuan-

do se trata de fomentar tanta riqueza con que Dios quiso beneficiarla.

No nos hagamos ilusiones, que suelen ser engañosas. Granada debe ser, Señores, el centro del movimiento productor entre la línea general andaluza y el puerto de Almería. Granada debe cobijar bajo su cielo siempre puro y entre sus auras embalsamadas, el ruido de las locomotoras, la actividad siempre creciente de las vías férreas, la vida de las tres provincias; debe ser, en una palabra, el corazón de la Andalucía alta.

Conoce la Comisión las dificultades que esto puede ofrecer; sabe los inconvenientes que puede encontrar en su ejecución; no ignora cuanto está prevenido y mandado sobre este asunto; pero á pesar de todo, contra estas dificultades é inconvenientes, al través de estos obstáculos, sobre lo que pudo haberse dispuesto en otros días, conviene y es de absoluta necesidad que Granada sea el centro de esta línea general de Jabalquinto á Almería, porque para nosotros es una cuestión vital, es una cuestión de ser ó no ser.

La Comisión desearia armonizar todos los extremos y buscar un medio equitativo para conciliar los intereses de todos, al propio tiempo que se pusiera en movimiento el mayor número de riqueza posible de las tres provincias hermanas, que la naturaleza tiene unidas con indisolubles lazos.

Comparacion
de los proyectos
principales.

En el proyecto de Jabalquinto á Granada, pasando por Jaen, Martos y Alcalá, viniendo á empalmar en Huétor Tájar, existe una distancia desde la union con la línea general del Mediodía hasta Granada, representada por *ciento noventa y cuatro y medio kilómetros*.

En el otro estudio, que segun hemos manifestado se separa en Alcalá la Real para llegar á Granada, siguiendo por Moclin ó tierras de Colomera, la distancia desde Jabalquinto á nuestra Capital es de *ciento cincuenta y tres y medio kilómetros*. Pero si el punto de union lejos de buscarse en Jabalquinto viene á establecerse en Mengívar, como propone el autor en el proyecto y estudio, entonces se encuentra una pequeña economía de *cinco kilómetros* por un lado y de *doce y medio* por otro, en virtud de la menor distan-

cia que existe en esta via, quedando reducida á *ciento treinta y seis kilómetros*.

Sigue la línea
para
Almería.

El proyecto estudiado por los Sres. Fernandez Arance y Cremades, entre Granada y Almería, tiene su punto de partida en la ciudad de Granada, sigue por Iznalloz doblando el puntal de Bogarre para buscar á Guadix, y continúa por los llanos del Marquesado hasta penetrar en la provincia de Almería. En este trazado se recorre desde Granada á Almería una distancia que alcanza á *ciento ochenta kilómetros*.

Nada mas fácil que comprender, que si para venir á Granada por medio de una línea férrea directa, y no con un pequeño é insignificante ramal, se acepta el trazado que partiendo de Mengivar toque á Jaen, Martos, Alcalá hasta Granada por tierras de Molin ó Colomera, la provincia de Jaen pone en explotacion una zona riquísima en toda clase de produccion, que al propio tiempo atraviesa el mayor número posible de pueblos, y estos los mas importantes por el número de sus habitantes y por la extension y feracidad de su territorio.

Mas, si para buscar un puerto habilitado marchamos en la direccion de Granada á Almería, segun el proyecto y trazado antes mencionado, Granada y su provincia adquiere una importancia incalculable, porque la mitad de su trayecto está dentro de nuestro territorio, y atraviesa por lo tanto la mayor longitud posible.

Desde Granada al límite de la jurisdiccion de Huéneja, donde lindamos con la provincia de Almería, existe una distancia, siguiendo la via férrea, que no bajará de 95 á 100 kilómetros. Además, como esta línea debe unirse con la de Levante ó del Este por encima de Guadix, resulta que este nuevo empalme, que al parecer está indicado en Fonelas ó Benalúa de Guadix, nos proporciona recorrer todo el territorio de Zújar y Baza hasta penetrar en la provincia de Murcia, en una longitud que no bajará de 55 á 60 kilómetros.

Bajo este punto de vista el proyecto ya estudiado de los Señores Fernandez Arance y Cremades pone en movimiento y vivifica la riqueza mineralógica de las vertientes al Este de la Sierra Nevada,

la de las Sierras de Gor y Baza, la de los montes de Guadix, Pedro Martínez, Cuerda de Cardela, y continuando hasta Granada la que contienen las Sierras de Arana, Alfacar y demás colindantes, hasta las jurisdicciones de Campotéjar, Guadahortuna, Benalúa de los Montes, etc. Por lo que toca á las producciones agrícolas y forestales, es innegable que entrarán también en el movimiento general de la línea férrea todas las que producen y se cultivan en la rica y extensa comarca del Marquesado del Zenete, las de la vega de Guadix y su río, las que corresponden á la Sierra Nevada, Gor y Baza, hasta Don Diego y Alicun, y tantos pueblos como están comprendidos en la zona férrea hasta la Capital, donde se encuentran valles y cañadas de suma fertilidad, y multitud de cortijos que vienen á constituir el granero de la provincia.

Mientras llega á realizarse la línea de Levante, que de Lorca debe venir á Granada como parte de la gran transversal, recibirán un beneficioso impulso con el trazado de Granada á Almería las férciles tierras de los campos de Gor, Zújar y Baza, las risueñas márgenes del río de Guadix hasta incorporarse con el Barbata ó río Grande, en tierras de Manzanos, la Hoya de Baza con sus muchos pueblos y cortijos hasta el límite de nuestra provincia. En esta zona encontramos los baños medicinales de Graena, Alicun y Zújar, y las famosas salinas de Bacor é Hinojares.

Son incalculables los beneficios que bajo todos aspectos ha de reportar nuestra provincia de una línea férrea, que partiendo de Granada vaya á Almería, según el trazado antes indicado, que sin disputa es el mejor, para alcanzar un puerto, de cuantos pueden concebirse, si se tiene en cuenta nuestra futura prosperidad, y al propio tiempo el que proporciona mayores utilidades, atendiendo la riqueza y movimiento de la importante zona que de la provincia de Granada atraviesa, la cual puede decirse que es la más extensa de cuantas comprende ó puede dividirse su irregular y accidentada superficie.

De suerte, que partiendo de Mengívar y pasando por Jaén, Márton, Alcalá la Real, tierras de Colomera hasta Granada, la provincia de Jaén se halla favorecida, porque pone en explotación una

gran parte de su territorio, quizá el que representa mayor suma de riqueza; pero siguiendo en seguida desde Granada, Iznalloz, Bogarre y Guadix á Almería, Granada está todo lo mejor servida posible, porque se le da gran importancia á la Capital, se explota la mayor parte de su territorio en cuanto permite su posicion especial, y se la hace el centro de la vida de la Andalucía alta. Cualquiera otra cosa que nos deje arrinconados á unos cuantos kilómetros del movimiento general, no puede ni debe aceptarse por aquellos que están identificados con las glorias y porvenir de Granada. Este trazado, á no dudarlo, satisface las justas aspiraciones de las dos provincias Granada y Jaen, y hallará en la de Almería sus naturales simpatías, porque sigue el trayecto que ella misma marcó en sus bien meditados estudios, dejándolas íntimamente unidas y servidas por una línea general, que las pone en rápida y directa comunicacion con la Corte y con el Mediterráneo.

Importa á la Comision poner de relieve las desventajas y grandes perjuicios que puede ocasionar á Granada y Jaen el trazado señalado y propuesto por la Junta de Estadística en la importante Memoria que acaba de publicar, animada de sus patrióticos y laudables deseos, y tal vez fascinada en un momento de entusiasmo, ante la pequeña economía de distancia de algunos kilómetros.

No pretendemos hablar de las dificultades de construccion, que conoce é indica la expresada Junta, las cuales si grandes han de ser en el proyecto que tocando á Jaen pase por Alcalá y Colomera, grandes y espinosas serian siguiendo desde Alcalá por la falda de Parapanda hasta empalmar en Huétor Tájar, y muy grandes y espinosas, y tal vez comprometidas, aceptando el trayecto de Jaen á Huelma hasta el rio de Piñar, que es la direccion indicada por la respetable Junta de Estadística, y en donde debe empalmar el ramalito para Granada. La Comision conoce todas estas dificultades, que son incalculablemente mayores siguiendo por la parte oriental, sabe la altitud á que alcanzan las mesetas de ambos trazados, y por consiguiente la de las correspondientes divisorias, y aun confiando con las maravillas que todos los dias realiza la ciencia, le es permitido dudar si podrian vencerse tantas dificultades

bajo el punto de vista económico, y teniendo presente las ventajas para el porvenir.

En una línea férrea de las condiciones que son necesarias á la de Mengívar, Jaen, Granada hasta Almería, es absolutamente indispensable poner en accion y en movimiento la mayor riqueza posible, á fin de alimentar la vida y sostener su actividad. De otro modo, el entusiasmo calma por grados, la algazara y el bullicio se extingue y poco á poco va perdiendo la importancia hasta morir por consuncion. La orografía de las tres provincias, y sus condiciones particulares, hacen que el trazado que ha de servir las de enlace esté de tal manera combinado, que pueda explotar aquella riqueza bajo todas sus faces, porque de otro modo decrece su importancia y acaba por la indiferencia y quizá por el abandono. Véase por qué la Comision cree que no es aceptable el proyecto indicado por la respetable Junta de Estadística.

Por otra parte, si el trazado que esta entendida Corporacion propone, venciendo las dificultades naturales y acortando la distancia de unos cuantos kilómetros, proporcionara mayor empuje á la comarca que recorre, y diera importancia y porvenir á la Capital, pudiera entonces aceptarse, aun cuando los sacrificios de construccion, conservacion y entretenimiento fuesen mayores. Empero bien lejos de esto, la zona que recorre en la provincia de Jaen es de menor importancia, su porvenir mas dudoso, los inconvenientes mayores, los sacrificios pecuniarios de alta consideracion, y todo contribuye á dar la preferencia á la que pasa por Alcalá la Real, aun cuando resulten algunos kilómetros de mas. Insignificante aumento de distancia que vendrá compensado con usura por las economías, tanto de primera construccion quanto para su entretenimiento y conservacion. De suerte, que á las provincias de Jaen y Granada les conviene bajo todos aspectos la línea férrea que, tocando á Jaen y atravesando la rica comarca de Torre del Campo, Torre Don Jimeno, Alcaudete, Martos y Alcalá, sigue por el rio de Moelin, tierras de Colomera, vegas de Albolote hasta Granada; y desde la Capital por Iznalloz, Guadix y Huéneja á Almería.

Empero considerando el trazado de Jaen á Guadix pasando por Huelma bajo el punto beneficioso para Granada, observa la Comision que desde el sitio marcado donde se quiere que empalme el *ramalito* que ha de venir á entretener á Granada, hasta el límite de la Provincia en la jurisdiccion de Campotéjar ó Cardela, existe una distancia insignificante, que apenas alcanzará á ocho ó diez kilómetros, los cuales están comprendidos en la zona que abraza la línea de Granada á Guadix. Huelma y algunos pueblos de la provincia de Jaen entrarán indudablemente en esta zona, quedando de este modo servidas las poblaciones mas importantes de esta parte oriental de la expresada provincia de Jaen. De manera que la comarca granadina de Montejícar, Campotéjar, Guadahortuna, Cardela, Moreda, Piñar, etc., etc., reciben el mismo beneficioso impulso con la línea de Granada por Iznalloz á Guadix y Almería, que el que pudieran esperar si el trazado desde Jaen viniese por Huelma; siendo de notar que tanto esta poblacion como las mas importantes de Jaen que pudiera atravesar en su trayecto el trazado de la Junta de Estadística, entran en la zona férrea ó están muy inmediatas á ella.

Además, Granada, la histórica Granada, la perla de occidente, quedaba postergada de un modo lastimoso que podria ocasionar su ruina, y es innegable que nadie en España querrá que una poblacion de primer orden, en la que están representadas las glorias de una de las épocas mas brillante de su historia, quedase desatendida y olvidada hasta el extremo de desaparecer del mundo geográfico por una insignificante economía, que la posteridad calificaria, á no dudarlo, de inconveniente y ridicula.

Algunos han creido que Granada, para manifestar sus legítimas aspiraciones, pudiera pedir que la línea indicada por la Junta de Estadística, desde Jabalquinto á Huelma por Jaen, se dirigiera á Granada para luego salir de la Capital buscando á Guadix, Huéneja y Almería.

Sin detenerse la Comision en demostrar la inconveniencia de semejante peticion, bajo el punto de vista especulativo, sabe tambien que este trazado es impracticable en el terreno posible y rea-

lizable de la ciencia. Los estudios que se han hecho por personas competentes han demostrado la imposibilidad de llegar á Guadix partiendo de Granada, sin remontarse á buscar á Iznalloz y doblar el puntal de Bogarre. Segun esto, resulta que de Jaen á Granada y de esta ciudad á Guadix, debe haber un trozo comun, y esta porcion ó trozo es lo que constituye el pequeño ramal al punto de empalme entre Piñar y Cardela. Este ramal, cualquiera que sea la forma como se reviste, es lo que Granada rechaza con todas sus fuerzas, como perjudicial á sus intereses presentes y futuros, puesto que deja nuestra Capital desdeñosamente olvidada y hasta despreciada á unos cuantos kilómetros de distancia del movimiento general entre Jaen y Almería.

Lejos de nosotros toda idea de egoísmo y primacía; lejos de nosotros todo espíritu de superioridad, ni mucho menos perjudicar en nada los sagrados intereses de nuestras hermanas Jaen y Almería. Deseamos lo mejor y mas conveniente para todos; deseamos nuestra futura prosperidad, pero la queremos mancomunada; deseamos, en fin, sacar del olvido y del abandono tanta riqueza como encierran en su territorio las tres provincias hermanas. Así es que todos nuestros esfuerzos y aspiraciones los queremos conciliando en lo posible los extremos opuestos, y armonizando en cuanto sea dable el bienestar general.

La Comision se permite una leve indicacion, tal vez infundada, pero inspirada por su buen deseo y por su decidido amor á Granada. Creemos y estamos íntimamente persuadidos, que si el Gobierno concediera á las pendientes hasta 25 milésimas por metro, en vez de la de 15 que suelen servir de tipo; si se marcaran curvas cuyo límite mínimo pudiera alcanzar á 500 metros de radio, como está admitido en otros países, es muy probable que se hallarian notables economías en las distancias, y entonces no solo se conseguiria, sin grandes esfuerzos, que la línea por Alcalá la Real fuese la que representara una distancia menor, si no que afluirian del extranjero los capitales necesarios para su pronta construccion. Entonces, repetimos, estarian en perfecta armonía las distancias; Granada seria el centro de la línea entre el ferrocarril del Medio-

día y Almería, y el trazado mencionado por Alcalá la Real y tierras de Colomera sobre las ventajas antes indicadas, reuniría también el de ser el más corto, dejando perfectamente servidas las dos provincias de Jaén y Granada. Entrar en detalles y pormenores científicos para demostrar la conveniencia de lo que acabamos de apuntar, sería, en sentir de la Comisión, una cosa extemporánea é inusitada, ajena al principal objeto de su especial cometido.

Siguen las comparaciones. Volvamos otra vez á insistir en nuestras comparaciones, para que ellas vengan á ilustrar la cuestión y á suministrarnos datos que nos iluminen, no olvidando que Granada desea que no se la abandone ni se la sirva con ningún ramal subalterno.

Supongamos por un momento que en Granada se halla el punto de partida de la línea férrea. El viajero que pretenda dirigirse á Madrid deberá recorrer hasta incorporarse con la vía general del Mediodía, un número de kilómetros variable, según sea el trazado que recorra en los diferentes proyectos mencionados, hasta enlazar en Jabalquinto ó Mengívar.

Siguiendo la dirección que ahora está indicada por el ramal que se halla en construcción, único concedido á nuestra desatendida provincia, claro está que nuestro viajero deberá tocar á Bobadilla, subir luego á la estación de Córdoba y continuar su línea hasta llegar á Jabalquinto. Para llegar á la ciudad de Córdoba tiene que recorrer 247 kilómetros, y hasta 359 para alcanzar la estación de Jabalquinto. Esta distancia está distribuida en la forma que sigue:

De Granada por Loja á Bobadilla.	125 kilóm.
De Bobadilla á Córdoba.	124 »
	<hr/>
	247 kilóm.
De Córdoba á Jabalquinto.	112 »
	<hr/>
TOTAL.	<u>359 kilóm.</u>

Esta cifra demuestra de un modo incontestable, que aun cuando estuviese del todo concluido el ramal de Granada á Bobadilla, nadie sería tan insensato que para dirigirse á Madrid fuese á des-

eribir una curva, en la que invertiría probablemente mucho mas tiempo que siguiendo por el camino real de Jaen por los medios de trasporte ordinarios.

Aceptando el trazado que pone el punto de empalme en Huétor Tájar, y suponiendo todavía el punto de partida en Granada, tendremos que nuestro viajero llegará á Jabalquinto para tomar la línea general del Mediodía, despues de haber recorrido una distancia de $194\frac{1}{2}$ kilómetros, marcados de este modo:

De Granada á Huétor Tájar.	44	kilóm.
De Huétor á Jabalquinto.	150,5	»
TOTAL.	<u>194,5</u>	<u>kilóm.</u>

Además, en este proyecto se observa que sobre alcanzar mayor distancia, tiene para Granada el grave y capital defecto que la separa del centro del movimiento general, dejándola servida por un pequeño ramal, que vendría á empalmar en Huétor con la línea de Jaen á Málaga. Es decir, que para nosotros adolce de iguales inconvenientes que el de Jaen á Almería por Huelma. Granada procurará evitar con todas sus fuerzas que se la abandone y se la sirva con insignificantes ramales, que nada dicen ni representan cuando se trata de dar vida y accion á un pueblo, y no duda que todo aquel que se precie de granadino rechazará tambien semejantes proyectos.

Si por el contrario el viajero se dirige, partiendo de Granada por Pinos Puente, Alcalá la Real y Jaen hasta Jabalquinto, solo recorrerá $155\frac{1}{2}$ kilómetros de distancia, distribuidos de la manera siguiente:

De Granada á Pinos Puente.	44,5	kilóm.
De Pinos á Jabalquinto por Alcalá la Real.	110	»
TOTAL.	<u>155,5</u>	<u>kilóm.</u>

Mas como quiera que este trazado no empalma en Pinos Puente, como alguno ha supuesto, porque entonces tendríamos el ramal

que rechazamos, ni mucho menos llega á Jabalquinto, porque su autor le incorpora á la línea general en Mengívar, resulta una distancia algo menor, la cual viene representada por unos 456 kilómetros, de este modo:

De Granada á Alcalá por tierras de Colomera. . .	45 kilóm.
De Alcalá á Mengívar.	95 »
TOTAL.	<u>156 kilóm.</u>

Importa mucho á Granada y Jaen tener en cuenta los datos que arroja este trazado, que sobre ser el mas beneficioso para su explotacion y el mas económico en la construccion, arroja una distancia casi igual al proyecto propuesto por la parte oriental, y al propio tiempo satisface las justas exigencias de Granada y de Jaen.

Examinemos ahora la distancia que existe desde el punto de empalme con la línea general del Mediodía y uno de los puertos de Málaga y Almería, y deduzcamos de ello cuál de los trazados puede ser mas conveniente para el comercio, tanto de importacion como de exportacion.

Desde Granada á Málaga, pasando por Loja y Bobadilla, existe una distancia de 192 kilómetros, distribuidos de la manera siguiente:

De Granada á Loja.	53 kilóm.
De Loja á Bobadilla.	70 »
De Bobadilla á Málaga.	69 »
TOTAL.	<u>192 kilóm.</u>

Desde Granada á Almería, segun el proyecto estudiado, pasando por Iznalloz y Guadix, y recorriendo la provincia de Almería por Fiñana, Ocaña, Nacimiento, etc., hallamos la distancia de 480 kilómetros, de este modo:

De Granada á Guadix.	70 kilóm.
De Guadix á Almería.	410 »
TOTAL.	<u>480 kilóm.</u>

Mas partiendo de la estacion de Jabalquinto con direccion á Almeria, pasando por Jaen, Alcalá la Real, Huétor Tájar y Granada, y luego de Granada á Guadix y Almeria, la distancia entre los dos puntos extremos es de 374 y $\frac{1}{2}$ kilómetros, representados del siguiente modo:

De Jabalquinto á Huétor Tájar.	150,5 kilóm.
De Huétor á Granada.	44 »
De Granada á Almeria.	180 »
TOTAL.	<u>374,5 kilóm.</u>

Empero desde Mengívar á Almeria, haciendo estacion principal en Granada, y pasando por Jaen, Martos, Alcalá la Real, tierras de Colomera hasta llegar á Granada, y siguiendo despues á Almeria, segun el proyecto estudiado, hallamos una distancia que apenas alcanza á 316 kilómetros, en esta forma:

De Mengívar á Granada por Alcalá y tierras de Colomera.	156 kilóm.
De Granada á Almeria.	180 »
TOTAL.	<u>316 kilóm.</u>

Si estas comparaciones las queremos llevar al extremo, suponiendo el punto de partida en Madrid, tendremos que

De Madrid á Málaga.	603 kilóm.
De Madrid á Granada por Jabal- quinto, Alcalá y Huétor.	555,5 »
De Madrid á Granada por Mengívar, Alcalá y tierras de Colomera.	470 »

Estos resultados son bastantes para demostrar sin ningun género de duda, con cuánta razon y fundamento exigen, tanto Granada como Jaen, que la línea general siga la direccion de Martos y Alcalá, llegando á Granada directamente, sin empalmes ni ramales que la perjudican, haciendo de este modo á nuestra populosa Ciudad el centro del movimiento de la via que enlaza la línea del Mediodía con el puerto de Almeria. Ningun obstáculo puede presentarse para que este pensamiento se realice; y dado el caso que se

ofreciese algun entorpecimiento del momento, el estudio y la rectificacion por un lado y el interés de las dos provincias por el otro sabrán vencerlo y allanarlo.

Todos los que desean el progreso material de las provincias de Jaen y Granada están unánimes y conformes en asegurar que el trazado que mas las conviene, el que satisface mejor sus necesidades, el proyecto que llena todas las aspiraciones y el que las ofrece un porvenir mas risueño, es el que saliendo de Mengívar, pasa por Jaen, Martos, Alcalá la Real, y siguiendo por tierras de Colomera llega á Granada directamente sin empalmes de ninguna especie. Esta idea está en la conciencia de todos los granadinos; la comparacion la presenta como mas aceptable, el interés la recomienda y el estudio y la rectificacion le darán la preferencia sobre otra cualquiera. Granada veria con sentimiento y con pesar, y hasta se horrorizaria si llegara á prevalecer cualquier pensamiento que, acogido en un instante de vértigo, pudiera colocarnos bajo alguna dependencia extraña, y conducirnos á una ruina inminente é inevitable. Esta verdad, que todos reconocen, seria muy fácil demostrarla sin mas que patentizar los resultados que la experiencia ha puesto de manifiesto en estos últimos años.

La Comision no
presenta otros
datos
por creerlos in-
necesarios.

Bien pudiera la Comision entrar ahora presentando detalles y pormenores comparativos acerca los datos estadisticos, ya por la riqueza imponible á los pueblos de la zona por donde atraviesa cada uno de los proyectos ó líneas estudiadas, ya por el movimiento que corresponde á las respectivas comarcas, ya por el número de sus habitantes, ó por las esperanzas mas ó menos fundadas para el porvenir; pero si se atiende á que todos sabemos y estamos íntimamente convencidos que el trayecto por Alcalá, segun hemos manifestado, es inmensamente mas rico bajo todos aspectos que otro alguno; y además, si se tiene presente que todos estos datos oficiales, y otros muchos que no están al alcance de una Comision provincial, los tendrá á la vista la Comision general del Reino encargada de redactar el Proyecto de ley de ferrocarriles, para adoptar una opinion definitiva, claro está que todos estos datos no son para nosotros en este instante de una suma importancia, ya

porque los sabemos y por ello les damos preferencia, ya porque estarán á la vista y ejercerán su influencia para la última resolución que se formule por la Superioridad.

Por otra parte, la Junta sabe muy bien la premura con que han sido coordinados y redactados todos estos apuntes, y es bien seguro que el tiempo habría faltado, si la Comisión, con el objeto de presentar la riqueza de cada una de las zonas que recorren las líneas proyectadas, hubiera tenido que pararse en calcular el movimiento y las diferentes clases de esta riqueza que representan y ponen en circulación.

La Comisión está en la creencia que los datos de que ha partido son verídicos, porque están sacados de documentos oficiales los más, y de apuntes suministrados por personas peritas, imparciales y animadas de los mejores deseos para el bien de Granada. Si acaso resultase alguna diferencia, debe ser tan insignificante que no puede alterar la esencia de las deducciones que sobre dichos datos se han basado.

Conclusion. En resumen, la cuestión es para Granada una cuestión vital, que trae encarnado el ser ó no ser de un pueblo de primer orden.

Se trata que la línea férrea que debe partir del tronco principal de Andalucía en Mengívar ó Jabalquinto, venga directamente á Granada, y desde esta Ciudad á Almería, sin ramales ni empalmes que nos ahoguen y coloquen en una posición secundaria.

La posibilidad de que Granada pueda realizar sus justas y legítimas aspiraciones se ha demostrado, al parecer, de un modo incontestable.

Á este único y exclusivo objeto deben concentrarse todos los esfuerzos de los buenos granadinos y los de las provincias hermanas Jaén y Almería. Á este único objeto deben dirigirse las gestiones de aquellos que por su categoría y posición oficial ejercen gran influencia en los destinos del país. En sus manos está la futura suerte de una población importante, que vivió de una riqueza pasajera, que la subdivisión territorial, la supresión de su Chancillería, la abolición de sus privilegios y todas las modificaciones hijas del nuevo orden de cosas han menguado ó destruido, llegan-

do en el día á su mayor estado de pobreza. Todos de consuno deben interponer sus influencias y su prestigio para que Granada no desaparezca del mapa de España. La nacion en masa miraria con sentimiento la desgracia de nuestra Capital, que simboliza una de las épocas mas brillantes y fecundas de la historia de España.

Sí, Señores, no hay que dudarlo. Nuestra riqueza quedaria bien pronto destruida si se nos dejara abandonados á una pequeña distancia del movimiento general. Granada toda veria con pesar, si por economizar algunos kilómetros, que la ciencia sabrá encontrar, se la dejara rebajada de la vida que ha de presentar la línea de Mengívar á Almería, concediéndole un pequeño ramal desde el punto de empalme á la Capital. Hasta ahora el trayecto mas conveniente para nosotros es el ya indicado, que partiendo de Mengívar pasa por Jaen, Alcalá, Colomera y Granada, y de esta Ciudad por Iznalloz, Guadix á Almería. Pensar en otra cosa seria buscar nuestra propia ruina, seria no querer el bien y la prosperidad de la histórica Granada.

¿Cuál seria entonces la futura suerte de Granada, si solo se nos concediera un pequeño ramal? ¿Cuál serian sus esperanzas y sus nobles aspiraciones para el porvenir? El movimiento y la vida de toda la línea pasaria á su vista como un fantasma terrible, que sin rubor viene á burlarse de su infortunada suerte y á escarnecer su pobreza y su impotencia. Para la rica joya de Castilla, para el bello floron que conquistara la magnánima Isabel I, solo le quedaba llanto y pesar, miseria y abatimiento. Y aquella Ciudad tan querida, engrandecida, enriquecida y ennoblecida por las bondades de la primera Isabel se veria olvidada, postergada y empobrecida bajo el augusto reinado de otra Isabel, cuyos altos y preclaros hechos tanto la distinguen y la enaltecen.

Granada tiene derecho por su riqueza, por su poblacion, por su historia y por su porvenir á reclamar del Gobierno supremo una proteccion directa, activa y eficaz. Granada no es responsable ni puede ser la víctima de las consecuencias hijas de las alteraciones que el nuevo orden de cosas ha podido introducir en la administracion económico-política de la Nacion, despues de la muerte del

último Monarca. Alteraciones y modificaciones, empero, que por provechosas y útiles que ellas hayan sido en sí para España en general, redujeron á Granada á una espantosa miseria. Granada era rica y opulenta, y descansaba tranquila sobre sus privilegios y prerogativas. Granada en un solo día amaneció pobre y sumida en la orfandad.

La riqueza industrial y manufacturera era de todo punto olvidada ó desconocida, su comercio mermado se hacia en pequeña escala, la agricultura condensada entre pocos propietarios, y la amortizacion habia llegado á su colmo. Ha sido preciso un largo aprendizaje para que los elementos naturales de su riqueza se pongan en movimiento y explotacion para sustituir una parte de sus tesoros perdidos.

Y, si cuando comienza este movimiento regenerador; si cuando los hábitos al trabajo encuentran en los obreros menos resistencia; si cuando se conocen algunas industrias que antes se miraban como envilecidas, las cuales explotan una pequeña parte del caudal que está en su mismo seno; si cuando aguarda llena de fe del Poder supremo una proteccion real que la ampare y auxilie en sus desgracias y la compense en lo posible de aquellos beneficios que en otro tiempo derramara con profusion la Reina conquistadora; si cuando espera, en fin, su nueva vida de la línea férrea de Jaen á Almería, se la relega, se la posterga, se la olvida, se la mira con desden, y hasta si se quiere, con desprecio, llevando la sávia vivificadora á unos cuantos kilómetros de su seno ¿cuál será, volvemos á preguntar, su futura suerte, su ansiado porvenir?

¡Ah! Morir paulatinamente, morir por consuncion, esterilizándose poco á poco todos sus esfuerzos siempre impotentes, agotándose sus recursos ya casi extenuados, y dejando un nombre glorioso, que solo nuestra historia recordará con orgulloso entusiasmo. Nuestros hijos pondrán en la oriental Alhambra, *aquí existió Granada.*

No, Señores, esto no puede ser; esto es de todo punto imposible bajo la egida del reinado de nuestra querida Reina D.^a Isabel segunda. Granada no duda, porque no le es permitido dudar que

D. PABLO DIAZ Y JIMENEZ,

CABALLERO DE LA ÓRDEN MILITAR DEL SANTO SEPULCRO DE JERUSALEN,
COMENDADOR DE LA DE CÁRLOS III Y DE LA DE BENEFICENCIA,
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES DE LA NACION, DIPUTADO PROVINCIAL,
SECRETARIO DE LA COMISION DE DIPUTADOS PROVINCIALES, CONCE-
JALES Y ASOCIADOS QUE ENTIENDE EN EL PROYECTO DE FERROCARRIL
DE ESTA CIUDAD Á JAEN Y ALMERÍA, ETC., ETC.

CERTIFICO: Que en la Junta general celebrada en la noche del 15 del corriente en los salones del Liceo de esta Capital, fué leída por su autor el Sr. D. Francisco de Paula Montells, y aprobada por unanimidad la anterior Memoria, que la Comision de Diputados provinciales, Concejales y asociados acordó redactar, en la que se interesa hacer á Granada centro de las dos líneas de Jaen y Almeria pasando la primera por Alcalá y la segunda por Guadix. Asimismo se resolvió consignar un voto de gracias á la Comision gestora, y muy especial para el señor Montells por su indicada Memoria, la que impresa á expensas de la Diputacion provincial habria de repartirse á los Señores Senadores granadinos, Diputados á Córtes por esta provincia, Diputados y Corporaciones de Jaen y Almeria y señores asistentes á la Junta general.—Y para que conste expido la presente en Granada á 30 de Abril de 1867.—PABLO DIAZ Y JIMENEZ.

SEÑORES

QUE ASISTIERON

Á LA JUNTA DEL 15 DE ABRIL DE 1867.

- Sres. D. Manuel de la Cámara.
» D. José Lopez Barajas.
» D. Mariano Zayas de la Vega.
» D. Antonio Jimenez Medina.
» D. Vicente Tello.
» D. Joaquin Marin.
» D. José Antonio Roda.
» Marqués de Casa Villa-Real.
» D. Antonio María Constan.
» D. Juan Collboni.
» D. Francisco de Paula Montells.
» D. Felipe Mingo.
» D. José Sanchez de Molina.
» D. Juan Pedro Abarrátegui.
» D. José María Blanco y Muñoz.
» D. Benito Amado Salazar.
» D. Francisco Villalobos.
» D. José Lledó.
» D. Juan Ulloa.
» D. Rafael de Toledo.
» D. Ricardo de Santandreu.
» D. Joaquin Masó.
» D. Pedro Rogés.

Sres. D. Leon Teruel.

» D. José R. de Calera.

» D. Juan Palencia.

» D. Antonio Sanchez Puerta.

» D. Diego Romera.

» D. Leopoldo Eguilaz.

» D. José Atienza.

» D. Francisco Garcia.

» D. Antonio Infantes.

» D. Diego de la Cruz.

» D. Ricardo Martinez Perez.

» D. Juan Bautista Quesada.

» D. R. Gomez Morales.

» D. Jerónimo Gomez.

» D. José Morales.

» D. Manuel Vizconti.

» D. Felipe Alba.

» D. Gabriel Echevarría.

» D. Francisco Mellado.

» D. Rafael Cardenete.

» D. Francisco Lopez Moreño.

» D. L. Gallardo Gomez.

» D. Francisco Lopez Torres.

» D. Francisco Pontes.

» D. Juan P. Martinez.

» D. José Gonzalez Aparicio.

» D. Pablo Diaz y Jimenez, Vocal Secretario.

D. Juan P. Martinez

D. Rafael de Tolosa

D. Ricardo de Santandreu

D. Joaquin Blaz

D. Pedro Roca

Indice n^o

Nebreda y Lopez (D. Carlos)
Tratado teórico-práctico para la ense-
ñanza de la pronunciaci6n de los
sordo mudos 1

Pérez (D. Francisco)
Tratado de heráldica y blason
y apéndice 2

Proyecto de informe acerca de
la direcci6n mas aceptable de
una lina ferrea que partiendo
de Sabalquinto o Mengivias pase
por Jaen a Granada hasta
Almería 3

